

Strassenbauprojekt Talstrasse

Sihlporte bis Bürkliplatz

Bau-Nr. 13065

Bericht zu den Einwendungen

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

1. Vorbemerkungen

1.1 Mitwirkung der Bevölkerung

Gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) sind die Projekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Das Strassenbauprojekt in der Talstrasse, Abschnitt Sihlporte bis Bürkliplatz, mit der geplanten Anpassung am Strassenquerschnitt und der Parkierung, der Realisierung von neuen Radstreifen in beide Richtungen, der neuen Fussgängerschutzinsel auf Höhe Bäregasse und der Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Bäregasse, wurde vom 4. September bis 5. Oktober 2020 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 9 Einwendungen mit total 36 Anträgen eingegangen, davon 13 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 23 vorliegenden Anträgen werden 6 Anträge ganz und 2 Anträge teilweise berücksichtigt. 15 Anträge werden nicht berücksichtigt.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen.

1.2 Projektbeschreibung

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

In der Talstrasse zwischen Sihlporte und dem Bürkliplatz stehen umfangreiche Werkleitungsarbeiten an. Im Anschluss an diese Arbeiten soll die Oberfläche neu gestaltet werden. Mit dem vorliegenden Projekt wird der geplante regionale Radweg bzw. die im Masterplan Velo eingetragenen Hauptrouten umgesetzt. Dazu werden beidseitig der Talstrasse Radstreifen markiert. Für die Umsetzung der Radstreifen müssen insgesamt 33 Parkplätze aufgehoben werden. Die heutigen Fussgängerbeziehungen bleiben grundsätzlich bestehen und werden an die neue Situation angepasst. Im Bereich Bäregasse wird der westliche Fussgängerstreifen mit einer Schutzinsel ergänzt, um das Queren der Talstrasse sicherer zu gestalten. Zudem wird die Einmündung Bäregasse mit einer Trottoirüberfahrt ausgestaltet. Der Fussgängerübergang beim Badweg wird aufgrund ungenügender Sicherheit aufgehoben. Desweiteren wird im Abschnitt Sihlporte bis Bürkliplatz die Streckengeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Dies als Massnahme an der Quelle aufgrund der Überschreitung der Lärmgrenzwerte im ganzen Projektperimeter.

Hinweis: Das Projekt beruht beim Knoten Talstrasse/Bleicherweg auf einem Drittprojekt (vorgezogene Unfallsanierung Talstrasse/Bleicherweg), das aus neuen Verkehrsvorschriften besteht, die bereits rechtskräftig sind und unabhängig vom vorliegenden Projekt realisiert werden.

2. Einwendungen

Einwendung:

Auf den Abbau von 33 Parkplätzen sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Radroute in der Talstrasse ist im regionalen Richtplan als geplanter Radweg und im Masterplan Velo als Hauptroute eingetragen. Die Realisierung von Radstreifen im gesamten Projektabschnitt ist somit als behördenverbindlicher Auftrag auszulegen. Abgesehen davon ist die Markierung des Radstreifens aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen vorzunehmen, da die Talstrasse ein sehr hohes Verkehrsaufkommen aufweist. Der Wegfall an Parkfeldern steht in direktem Zusammenhang mit einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, vor allem zu Gunsten des Veloverkehrs. Die Qualitätsanforderungen der Hauptrouten aus dem Masterplan Velo geniessen eine hohe politische Priorität und sind zwingend umzusetzen. Der historische Kompromiss wird dabei nicht verletzt, da dieser aktuell einen Parkplatzüberschuss aufweist und ein Teil der Parkplätze als Kompensation in der Talstrasse abgebaut werden sollen. Der Überschuss an Parkplätzen kommt unter anderem daher, dass im Parkhaus Opera 50 zusätzliche Abstellplätze öffentlich genutzt werden. Eine Führung des Veloverkehrs über den Talacker stellt aufgrund der Tramgleise sowie der Wichtigkeit einer durchgehenden, direkten Verbindung zwischen Sihlporte und Bürkliplatz keine Alternative von ausreichender Qualität dar.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Aufhebung des separaten Rechtsabbiegestreifens in den Bleicherweg sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Im Bereich des Knotens Talstrasse / Bleicherweg kommt es immer wieder zu heiklen Situationen zwischen der geradeaus führenden Fahrspur und des separaten Rechtsabbiegers. Dies zeigt sich unter anderem in der Unfallstatistik, die den betroffenen Knoten als Unfallschwerpunkt klassiert.

Die Platzverhältnisse sind nicht ausreichend, um zwei Fahrspuren stadtauswärts sicher zu betreiben. Dies hat auch eine Überprüfung der Schleppkurven aufgezeigt. Aufgrund dessen wird die Dienstabteilung Verkehr unabhängig vom vorliegenden Projekt diesen Unfallschwerpunkt beseitigen. Die Aufhebung des separaten Rechtsabbiegers ist somit nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts Talstrasse.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Anordnung einer Insel auf Höhe der Liegenschaft Nr. 58 sei zu verzichten oder die Ausgestaltung derart zu ändern, dass die MIV-Fahrspur keine abrupte Verschmälerung des Querschnitts erfährt.

Stellungnahme:

Für Radfahrende ist ein Spurwechsel von Seitenlage in den Bereich zwischen zwei Spuren ein sehr anspruchsvolles Manöver und mit einem gewissen Risiko verbunden. Im Besonderen kann es zu gefährlichen Situationen kommen, wenn der motorisierte Individualverkehr gleichzeitig auf die Rechtsabbiegespur wechseln muss. Dabei kommt es zu einem schleifenden Überfahren des Radstreifens. Um die Situation zu entschärfen werden in der Stadt Zürich vermehrt sogenannte Veloweichen erstellt, die ein schleifendes Überfahren des Radstreifens verhindern und die Velofahrenden besser schützen sollen. Um ein abruptes Verschmälern der MIV-Spur zu verhindern, wird die Ausbildung der Veloweiche im Verlaufe der weiteren Projektbearbeitung nochmals überprüft und nach Möglichkeit optimiert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Fussgängerquerung Höhe Haus Nr. 80 sei zu belassen und mittels einer Schutzinsel abzusichern.

Stellungnahme:

Die bestehende Fussgängerquerung (ohne Mittelschutzinsel, Queren von drei Fahrspuren und Regelung ohne LSA) entspricht nicht den heutigen Sicherheitsanforderungen und Normen. Eine Variante mit Mittelsinsel wurde im Zuge der Vorstudie geprüft und würde die Sicherheit der Fussgängerquerung erheblich erhöhen. Als problematisch wurde die Verflechtungsstrecke von rund

80 m für den MIV zwischen der Sihlporte und der neuen Mittelinsel eingestuft. Das gleichzeitige Verflechten und Beobachten des vortrittberechtigten Fussverkehrs stellt hohe Ansprüche an die Fahrzeuglenkenden. Der Lösungsansatz der Einwendung (Absicherung mittels Schutzinsel) ist daher aus sicherheitstechnischen Überlegungen abzulehnen. Eine Auswertung zum Fussverkehrsverhalten hat zudem gezeigt, dass für eine Mehrheit der erhobenen Fussverkehrsbeziehungen die beiden benachbarten Fussgängerstreifen bei der Sihlporte resp. beim Knoten Talstrasse / Pelikanstrasse keinen Umweg darstellen würden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Lichtsignalregelungen an den Knoten Pelikanstrasse, Bleicherweg und Börsenstrasse seien mit einer Rundumgrün-Schaltung für den Fussverkehr zu versehen.

Stellungnahme:

Eine Rundumgrün-Schaltung bedingt eine eigene Grünphase für den Fussverkehr bei der die Ampeln für alle anderen Verkehrsbeziehungen Rot zeigen. Aufgrund der grossen Verkehrsmenge besitzen die Lichtsignalanlagen an den Knoten Pelikanstrasse, Bleicherweg und Börsenstrasse keine Leistungsreserven. Die Einführung von Tempo 30 erhöht die Leistungsfähigkeit im besten Fall nur geringfügig. Deshalb ist die Einführung einer zusätzlichen Phase für eine Rundumgrün-Schaltung nicht möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Fussgängerschutzinsel am Knoten Börsenstrasse / Talstrasse werde zugunsten des Velostreifens abgebaut. Diese sei beizubehalten und die Velostreifen durch den Abbau des separaten Linksabbiegers zu kompensiert. Dazu sei ein Velosack vor dem Haltebalken einzurichten. Dies lasse auch eine weitere Verbreiterung der Velostreifen auf 1,80 m zu.

Stellungnahme:

Für die Erstellung von durchgehenden Radstreifen in der Talstrasse mussten die ohnehin engen Platzverhältnisse neu aufgeteilt werden. Die Zusammenlegung der geradeaus führenden MIV-Spur und des Linksabbiegers konnte nicht umgesetzt werden. Aufgrund der grossen Verkehrsmengen auf den Geradeaus-Beziehungen auf der Talstrasse muss dafür gesorgt werden, dass

dieser Verkehr verarbeitet werden kann. Würde der Linksabbieger auf der gleichen Spur und im Konflikt mit der Gegenrichtung Grün geschaltet, könnte der Verkehr geradeaus in Richtung See nicht mehr bewältigt werden. Als Folge davon wären Staus bis zum Knoten Bleicherweg und damit die Behinderung der Trams nicht zu verhindern. Eine detaillierte Betrachtung der Fussverkehrsbeziehungen hat gezeigt, dass im Gegensatz zu einer früheren Variante, am betroffenen Fussgängerstreifen festgehalten werden soll. Eine Umsetzung konnte aber nicht ohne Kompromisse erfolgen. Eine erneute Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Knotens Talstrasse / Börsenstrasse zeigte, dass mittels Anpassungen der Grünzeiten die Zunahme des Verkehrs auf der Talstrasse vom Bürkliplatz Richtung Sihlporte bewältigt und einem durchgehenden Fussgängerstreifen über die Talstrasse genügend Grünzeit eingeräumt werden können. Demnach kann beim rund 12 m langen Fussgängerstreifen 8 Sekunden Grün geschaltet werden, was gemäss Norm ausreichend ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Reduktion der ostseitigen Gehwegbreite im Abschnitt Pelikanstrasse bis Haus Nr. 58 sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Talstrasse ist eine sehr wichtige Achse für den Veloverkehr, weshalb mit dem Strassenbauprojekt eine möglichst durchgängige Veloinfrastruktur umgesetzt wird. Um die Breite des Trottoirs an besagter Stelle trotzdem belassen zu können, müssten die Geradeaus- und die Rechtsabbiege-Spur in Richtung Sihlporte zusammengelegt werden können. Abklärungen haben ergeben, dass dies aus verschiedenen Gründen nicht möglich ist und die beiden Spuren nicht in derselben Grün-Phase gesteuert werden können.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Reduktion der südseitigen Gehwegbreite im Abschnitt Talstrasse Nr. 1 bis General-Guisan-Quai sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Damit in der Talstrasse eine durchgehende Veloinfrastruktur angeboten werden kann, mussten in verschiedenen Teilabschnitten Kompromisse getroffen werden. Dies betrifft auch den Abschnitt Talstrasse Nr. 1 bis zum Bürkliplatz. Der Raum in diesem Abschnitt ist durch die beidseitigen Nutzungen (Kurt-Guggenheim-Anlage resp. Baur au Lac Park) stark eingegrenzt. Eine Verschiebung der Strassenachse in östlicher Richtung würde eine Verkleinerung der Kurt-Guggenheim-Anlage zur Folge haben und die Fällung von kleinen und grossen Bäumen nach sich ziehen. Bäume sind aber ein wertvoller Bestandteil des Strassenraums. Sie erfüllen eine ökologische und gestalterische Aufgabe und die Sanierungen des öffentlichen Grundes sollen mit grösstmöglicher Rücksicht auf den Baumbestand ausgeführt werden. Mit einer Breite zwischen 2,10 m und 2,35 m kann das im städtischen Umfeld geltende Mindestmass von 2,00 m für Gehwege durchgehend eingehalten werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Projektperimeter sei bis zur Sihlporte resp. dem Fussgängerstreifen vor der Kreuzung Talaackerstrasse / Talstrasse / Sihlstrasse zu erweitern.

Stellungnahme:

Die Erweiterung des Projektperimeters bis zur Sihlporte bringt keinen Mehrwert für das Projekt, da in diesem Bereich das Verkehrsregime in der Talstrasse durch die zuführende Uraniastrasse bestimmt wird. Zudem sind bereits beidseitig Velostreifen vorhanden, die wo möglich auf 1,50 m verbreitert werden sollen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Im Abschnitt Sihlporte bis mindestens Talstrasse Nr. 70 sei eine MIV-Spur abzubauen.

Stellungnahme:

Aus der Uraniastrasse führen aktuell zwei Fahrspuren in die Talstrasse, wodurch die Zweistreifigkeit in der Talstrasse bei der Sihlporte vorgegeben ist. Eine Änderung des Verkehrsregimes in der Uraniastrasse ist nicht Teil dieses Projekts. Zudem sind aufgrund der Verkehrsmenge am

Knoten Talstrasse / Pelikanstrasse in Richtung See zwei Spuren nötig. Der Abbau einer MIV-Spur ist deshalb auf dem Abschnitt Sihlporte bis Pelikanstrasse nicht möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

In beide Fahrrichtungen auf der gesamten Talstrasse, aber auch insbesondere im Abschnitt Sihlporte bis mindestens Talstrasse Nr. 70, sei ein Radstreifen mit einer Breite von 1,80 m anzustreben. Grundsätzlich seien mittellagige Radstreifen zu vermeiden und durch eigene Phasen mit Voranmeldesystem für den Veloverkehr zu ersetzen. Wenn nicht anders möglich, solle diese mindestens 1,80 m breit sein und rot eingefärbt werden.

Stellungnahme:

Ein wichtiges Ziel bei der Erarbeitung des Projekts Talstrasse war die Schaffung einer Veloinfrastruktur auf dieser wichtigen Hauptroute zwischen Sihlporte und Bürkliplatz. Dabei wurden Radstreifen von grösstmöglicher Breite angestrebt. Da allerdings auch der Fussverkehr und der MIV auf und entlang der Talstrasse verkehren, ist eine Strassenaufteilung ohne Kompromisse nicht möglich. Das Vermeiden von Radstreifen in Mittellage setzt das Zusammenlegen von Fahrspuren voraus. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen ist dies nicht an allen Kreuzungsbereichen umsetzbar, da der Verkehr nicht mehr abgewickelt werden könnte und es zu erheblichen Rückstaus führen würde. Desweitern besitzen die Lichtsignalanlagen in den Kreuzungsbereichen keine Leistungsreserven um eine separate Grünphase für das Velo umzusetzen. Bei der Weiterbearbeitung des Projekts werden die Breiten der Radstreifen nochmals überprüft und wo möglich verbreitert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Der geradeausgehende Radstreifen an der Kreuzung Talackerstrasse / Talstrasse / Sihlporte sei zu verlängern, verbreitern und rot einzufärben.

Stellungnahme:

Der Kreuzungsbereich Sihlporte / Talstrasse / Talackerstrasse ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts, weshalb die Einwendung in diesem Projekt nicht berücksichtigt werden kann. Verschiedene Projektgruppen sind aber daran, unabhängig der Strassenprojekte in der ganzen Stadt

Zürich, Verbesserungen der Veloinfrastruktur schnell und unkompliziert umzusetzen. Die Einwendung wird weitergegeben und durch diese beurteilt resp. bearbeitet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Entlang des gesamten Projektperimeters seien in regelmässigen Abständen weitere Parkplätze aufzuheben und stattdessen Veloabstellplätze zu erstellen. Desweiteren seien entsiegelte Flächen zu erstellen sowie Bäume zu pflanzen. Dies insbesondere im Abschnitt Sihlporte bis mindestens Talstrasse Nr. 70.

Stellungnahme:

Im Abschnitt Sihlporte bis Pelikanstrasse wäre die Pflanzung von Bäumen nur im Falle eines Spurabbaus umsetzbar. Aufgrund des zuführenden Verkehrs aus der Uraniastrasse bzw. den heutigen Verkehrsmengen am Knoten Talstrasse / Pelikanstrasse in Richtung See, ist ein Abbau der MIV-Spur nicht möglich. Zwischen der Pelikanstrasse und der Börsenstrasse wird bereits ein Grossteil der Parkfelder zu Gunsten einer wesentlichen Verbesserung der Veloinfrastruktur aufgehoben. Ein weiterer Abbau wäre insbesondere unter Berücksichtigung des umliegenden Gewerbes nicht verhältnismässig. Um das Angebot an Veloabstellplätzen zu verbessern, wird in der weiteren Projektentwicklung nach zusätzlichen Standorten gesucht und diese nach Möglichkeit ins Projekt integriert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Der Radstreifen im Bereich der Kreuzung mit dem Bleicherweg in Richtung See sei rot einzufärben.

Stellungnahme:

Die Gefahr, dass rechtsabbiegende Fahrzeuge den Veloverkehr geradeaus übersehen, ist vorhanden. Insbesondere dann, wenn die Hauptverkehrsströme zueinander im Konflikt sind. Dies ist am Knoten Talstrasse / Bleicherweg nicht der Fall, der Radstreifen soll aber in Absprache mit der Dienstabteilung Verkehr rot eingefärbt werden.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

In beide Fahrtrichtungen sei der Radstreifen immer hinter den Parkfeldern zu führen.

Stellungnahme:

Die Thematik wurde im Zusammenhang mit weiteren Projekten aufgenommen und wird aktuell stadintern geprüft. Die Vor- und Nachteile einer solchen Lösung werden durch die Arbeitsgruppe analysiert und entsprechende Anwendungsfälle definiert. Nach Vorliegen der ersten Resultate werden diese in die weitere Planung der Talstrasse einfließen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

In Fahrtrichtung See verlaufe der Radstreifen entlang des rechten Strassenrandes, endet jedoch auf Höhe Talstrasse Nr. 71 abrupt. Weitergeführt werde einige Meter weiter ein Radstreifen in Mittellage. Velofahrenden sei diese Querung bei dichtem Verkehr vom rechtsliegenden Radstreifen auf den Radstreifen in Mittellage nur bei erhöhter Gefährdung möglich. Hier sei eine breite, geschützte Einspurhilfe in Mittellage in Form einer baulichen Veloweiche anzubieten oder die grundsätzliche rechtsseitige Führung des Velos durch Kombination der MIV-Rechtsabbiegerspur und der Geradeausspur.

Stellungnahme:

Die Veloführung ist im Bereich der Talstrasse Nr. 71 nicht ideal und das Wechseln auf die Hauptrichtung geradeaus kann insbesondere in den Hauptverkehrszeiten eine grosse Herausforderung darstellen. Die Zweispurigkeit des MIV (Rechtsabbiegespur bzw. Geradeausspur) muss aber aufgrund der hohen Verkehrsmengen bestehen bleiben. Die Veloführung stadtauswärts wird deshalb vor dem Knoten Talstrasse / Pelikanstrasse nochmals überprüft und allfällige Verbesserungen ins Projekt aufgenommen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Bei der Einmündung zum Bürkliplatz seien normgerechte Haltebalken und vorgezogene Aufstellbereiche für Velofahrende zu markieren.

Stellungnahme:

Die Platzverhältnisse bei der Einmündung der Talstrasse zum Bürkliplatz sind äusserst knapp. Mit einem breiten Velostreifen in Richtung Haupt- / Komfortroute entlang des Zürichsees ist eine sichere Querung des Bürkliplatzes gegeben. Beim Rechtsabbieger ist ebenfalls aufgrund der Platzverhältnisse kein vorgezogener Haltebalken vorgesehen. Zudem wird mit der Umsetzung des Zwei-Richtungs-Radwegs am General-Guisan-Quai zukünftig das Rechtsabbiegen für Velofahrende nicht mehr erlaubt sein. Radfahrten in Richtung Enge müssen dann via den seeseitigen Radweg erfolgen. Es wird im Verlauf der weiteren Planung geprüft, ob eine Optimierung des vorgezogenen Haltebalkens in Mittellage möglich ist.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Im Abschnitt Sihlporte bis Badweg sei das Zustellen des Radstreifens durch Anlieferungen zu vermeiden. Es sei heute zu beobachten, dass tagsüber praktisch permanent Last- und Lieferwagen den Radstreifen zwecks Güterumschlag blockieren und Velofahrende zu gefährlichen Ausweichmanövern zwingen. Dasselbe gelte etwas weniger akut auf der gegenüberliegenden Seite auf Höhe der Talstrasse Nr. 80/82. Es seien Massnahmen zu treffen, um hier den Radstreifen für den Veloverkehr freizuhalten.

Stellungnahme:

Das Problem ist bekannt und auch an anderen Orten in der Stadt Zürich vorhanden. Deshalb werden laufend Massnahmen (Poller, Güterumschlagsfelder, Halteverbote, o.ä.) ergriffen, um solche Situationen zu entschärfen. Welche Massnahmen im Bereich der Talstrasse sinnvoll sind, wird im Rahmen der weiteren Planung zusammen mit der Dienstabteilung Verkehr untersucht und ins Projekt aufgenommen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Vorzugsweise sei der Veloverkehr auf der gesamten Länge der Talstrasse rechtsseitig zu führen und mittels separater Phase über die Knoten zu führen.

Stellungnahme:

Sowohl Radstreifen in Mittellage als auch Konflikte mit rechts abbiegenden Fahrzeugen sind für den Veloverkehr nicht optimal. Durch separate Grünphasen an den Lichtsignalanlagen könnten diese Probleme gelöst werden. Da an den lichtsignalgesteuerten Knoten in der Talstrasse allerdings keine Leistungsreserven bestehen, ist eine Lösung mit separaten Grünphasen für den Veloverkehr nicht umsetzbar.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit auf der Talstrasse dürfe deutlich über 30 km/h betragen, seien doch in den Plänen keine geschwindigkeitsreduzierenden Massnahmen erkennbar. Entsprechende Massnahmen seien in die Planung aufzunehmen.

Stellungnahme:

Verkehrsberuhigende Massnahmen in Tempo-30-Zonen können auf überkommunalen Strassen aufgrund deren Funktion und Belastungen nicht in gleichem Masse angewendet werden wie bei kommunalen Strassen mit untergeordneter Bedeutung für den Verkehr. Auf überkommunalen Strassenabschnitten mit Tempo 30 soll der Strassenraum unter Wahrung seiner übergeordneten verkehrlichen Funktion siedlungsorientiert gestaltet werden. Durch das Anordnen von Radstreifen wird der Strassenraum optisch eingengt, was eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung hat. Gemäss Art. 6 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) soll spätestens ein Jahr nach der Einführung von Tempo 30 eine Wirkungsanalyse durchgeführt werden. Sollte sich zeigen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird, werden weitere Massnahmen geprüft.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Bei einem DTV >10 000 reiche gelbe Farbe auch bei Tempo 30 für eine sichere Veloführung nicht aus, diese sei baulich von der Fahrbahn abzutrennen (vgl. Zweierstrasse auf Höhe Weststrasse).

Stellungnahme:

Mit Velostreifen, die grösstenteils mindestens 1,50 m breit sind, und Tempo 30 ist die Velosicherheit auf dieser kantonalen Verbindungsstrasse bestmöglichst gewährleistet. Eine Führung des Veloverkehrs mit Velostreifen ermöglicht es bei diesen Breiten, im Gegensatz zu einer Führung auf baulich abgetrennten Radwegen, dem schnelleren Veloverkehr langsamere Velos zu überholen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Im Abschnitt zwischen Börsenstrasse und Bürkliplatz seien Radstreifen mit einem Querschnitt von 1,25 m vorgesehen. Bei einem DTV von 17 000 Fz genüge das nicht. Hier sollen in beide Richtungen mindestens 1,50 m breite Radstreifen markiert werden.

Stellungnahme:

Im angesprochenen Projektabschnitt sind die Platzverhältnisse sehr eng und die äusseren Begrenzungslinien werden durch die bestehenden Liegenschaften vorgegeben. Um durchgehende Radstreifen in beiden Richtungen anbieten zu können, musste ein Kompromiss gefunden werden. Dieser sieht vor, dass in diesem Bereich sämtliche Querschnitte (Gehwege, Velostreifen und MIV-Spuren) mit Minimalbreiten ausgeführt werden. Eine Anpassung zugunsten resp. zulasten eines anderen Verkehrsteilnehmers würde aktuell geltende Normen unterschreiten und ist nicht zulässig.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Für Velofahrende könne eine sichere und durchgängige Infrastruktur erstellt werden, wenn in der Talstrasse ein Einbahnregime für den MIV eingeführt würde. Das gäbe Platz für eine gute, zukunftsfähige Velolösung und würde erst noch zusätzliche Flächen für den Fussverkehr und/oder Strassenbäume freispielen. Ein Konflikt mit dem Kanton solle dabei nicht gescheut, sondern im Gegenteil sogar gesucht werden. Artikel 104 Absatz 2bis der Kantonsverfassung sei schliesslich nicht der einzige Absatz im Artikel 104. Im Artikel 1 heisse es «Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Ordnung des gesamten Verkehrs und für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz.» Das schliesse eine sichere Infrastruktur für die Velofahrenden mit ein.

Stellungnahme:

Bei der Talstrasse handelt es sich um eine wichtige Verkehrsbeziehung zwischen der Innenstadt und dem Seebecken. Im regionalen Richtplan ist diese als kantonale Verbindungsstrasse klassiert. Das Verkehrskonzept Innenstadt sieht für die Talstrasse die Funktion «Hauptachse MIV» vor. Sie verbindet dabei die Verkehrsachsen entlang der Sihl mit jener um das Seebecken und hat damit eine ähnliche Funktion wie die Tunnelstrasse. Durch die Lage der Talstrasse im Innenstadtbereich hat sie aber auch eine wichtige Funktion zur Erschliessung der Innenstadt. Gemäss dem Verkehrsmodell 2018 weist die Talstrasse ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen zwischen 13 000 und 15 000 Motorfahrzeugen pro Tag auf. Die Umsetzung eines Einbahnregimes hätte auf Grund der hohen Verkehrsmengen Einfluss auf die gesamten Verkehrsbeziehungen in der Innenstadt und um das Seebecken. Die Verlagerung auf umliegende Achsen dürfte sich als schwierig erweisen, da auch diese bereits stark ausgelastet sind und somit auch das Risiko einer unerwünschten Verkehrsverlagerung in die umliegenden Quartierstrassen besteht. Eine solche Lösung kann nicht im Zusammenhang mit einem Einzelprojekt gelöst werden, sondern müsste anhand eines Gesamtverkehrskonzepts für den Bereich Innenstadt erarbeitet werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

3. Schlussbemerkungen

Der Bericht liegt gemäss § 13 Abs. 3 StrG während 60 Tagen zur Einsichtnahme öffentlich auf. Der Zeitpunkt der Auflage wird im städtischen Amtsblatt «Tagblatt der Stadt Zürich» bekannt gegeben.

Das Projekt wird durch den Stadtrat festgesetzt und vor der Projektfestsetzung gemäss §§ 16 und 17 StrG (Planaufgabe- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.

Zürich, 8. Januar 2021/bus

Die Direktorin