



Strassenbauprojekt Pfingstweid-, Hardturm-, Förrli- buckstrasse

Bau Nr. 17067

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 Pfingstweid-, Hardturm-, Förrlibuckstrasse mit geplanten Anpassungen der Strassengeometrie und Belagserneuerung wurde vom 8. November bis 9. Dezember 2019 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben. Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen. Insgesamt sind 14 Einwendungen mit total 45 Anträgen eingegangen, davon 25 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 21 vorliegenden Anträgen werden 5 Anträge teilweise berücksichtigt. 16 Anträge werden nicht berücksichtigt.

1.2. Projektbeschreibung

Die aufgelegten Massnahmen auf der Hardturmstrasse zwischen Pfingstweid- und Förrlibuckstrasse würden der Periode zwischen der Fertigstellung der Arealüberbauung Hardturm und der Fertigstellung der definitiven Umgestaltung der Hardturmstrasse dienen und haben damit nur einen Übergangscharakter. Deshalb sind nur Massnahmen geplant, die ohne grossen baulichen Aufwand realisiert werden können und für die Erschliessung der Areal-Überbauung Hardturm vorgesehen sowie mit der Arealüberbauung Hardturm zu betrachten sind.

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

Neugestaltung Strassenraum Pfingstweidstrasse zwischen Aargauer- und Hardturmstrasse, Anpassung Kreuzung Pfingstweid-/Hardturmstrasse mit Integration der Zufahrt Tiefgarage Überbauung Hardturm, Anpassung Förrlibuckstrasse an die Überbauung Hardturm, Massnahmen für die Erschliessung der Überbauung Hardturm auf der Hardturmstrasse.

3/13

2. Einwendungen

Einwendung:

Der Projektperimeter hört direkt im Bereich der Einmündung Aargauerstrasse auf der Pfingstweidstrasse auf. Dadurch sei die Anbindung des Radstreifens an die bestehende Infrastruktur im Knoten und auf der Pfingstweidstrasse nicht erkennbar. Der Projektperimeter sei entsprechend anzupassen, dass die Anbindung klar ersichtlich sei. Dies sei insbesondere wichtig, da die städtische Hauptroute sowie ein regionaler Radweg auch via Aargauerstrasse verlaufen.

Stellungnahme:

In der nächsten Projektphase wird geprüft und aufgezeigt, ob und wie diese Anbindung gewährleistet werden kann.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Anstatt einem Radstreifen sei auf der Pfingstweidstrasse zwischen Aargauer- und Hardturmstrasse ein Zweirichtungs-Radweg angebracht. Der nötige Platz sei durchaus vorhanden. Des Weiteren wäre dies eine «logische» Weiterführung des Regimes auf der Pfingstweidstrasse (jedoch getrennt vom Fussverkehr) und wäre eine Vereinfachung für die Beziehung von Westen um auf der Hardturmstrasse weiter auf die Pfingstweidstrasse in Richtung Toni-Areal etc. zu gelangen. Dies aus dem Grund, da die Querungen der Aargauerstrasse entfallen (stadteinwärts). Mit dieser Anpassung seien den Velofahrenden verschiedene Optionen angeboten. Entsprechend sei die Veloquerung der Hardturmstrasse mit separater LSA von und zum Rad-/Gehweg für beidseitig querende Velofahrende anzupassen.

Stellungnahme:

Der Streifen zwischen Strasse und Gehweg, der auch Bestandteil der Arealüberbauung Hardturm ist, muss für ein späteres VBZ-Dienstgleis freigehalten werden. Der Streifen kann deshalb nicht für einen Zweirichtungsradweg genutzt werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

4/13

Einwendung:

Um die Verbindung Pfingstweid-/Hardturmstrasse (stadteinwärts) zu vereinfachen, sei im südlichen Bereich der Hardturmstrasse zusätzlich ein Radstreifen ab der Pfingstweidstrasse auf der Fahrbahn zu markieren (1,50 m breit). Der Platz dafür sei sicher zu finden, da die bestehende mittlere Sperrfläche 2 Meter breit sei. Ohne diesen Radstreifen wären Velofahrende dazu verpflichtet, die Hardturmstrasse innerhalb knapp 150 Meter zwei Mal mittels Velofurt zu queren. In Anbetracht dessen, dass auf der Hardturmstrasse im Anschluss Radstreifen vorhanden seien, wäre die Verlängerung schlüssig, intuitiv und für diese spezifische Fahrbeziehung entsprechend nützlich.

Stellungnahme:

An Stellen, wo ein Radstreifen mit wenig Aufwand möglich ist, das heisst mit reiner Markierung und ohne bauliche Massnahmen sowie dort wo es die Verkehrssicherheit erlaubt, wird eine **Umsetzung geprüft**.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Querung (Fuss- und Veloverkehr) im Bereich der Auf- und Abfahrt Rad-/Gehweg zu Fahrbahn sei zu optimieren:

- Für die Rückführung auf die Fahrbahn sei die Insel für den Veloverkehr dynamischer auszugestalten, so dass im Idealfall die Fahrbahn flüssiger zu queren sei, ohne dass man sich entsprechend rechtwinklig einordnen muss. Die geplante Velofurt entspricht in ihrer momentanen Geometrie nicht dem Fahrfluss von Velofahrenden. Wenn diese Querung wie geplant die «Hauptquerung» für Velos sein sollte, dann sei sie entsprechend attraktiver zu gestalten. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Velofahrende auf dem Trottoir weiter stadteinwärts fahren würden.
- Die Auffahrt auf den Rad-/Gehweg vom Radstreifen her sollte sich nicht direkt im gleichen Bereich wie die Abfahrt befinden. Eine «geschützte» Auffahrt in der Breite des Radstreifens sei zu überprüfen.

5/13

Stellungnahme:

An Stellen, wo dies mit wenig Aufwand möglich ist, das heisst ohne bauliche Massnahmen und dort wo die Verkehrssicherheit es erlaubt, **wird eine Umsetzung geprüft.**

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Der Veloweg stadtauswärts, anschliessend an die Hardturmstrasse, sei zweispurig und durchgehend entlang der Bernerstrasse Nord zu planen. Damit wäre eine direkte Verbindung der Hardturmstrasse mit der Bernerstrasse in Schlieren sichergestellt. Der Übergang vom strassenbegleitenden Veloweg der Hardturmstrasse zum zweispurigen Veloweg entlang der Bernerstrasse Nord sei mit den nötigen Stauräumen für wartende Velos auszurüsten und übersichtlich zu signalisieren. Es könnte eine attraktive Veloverbindung vom und zum Hauptbahnhof entstehen.

Stellungnahme:

Der Antrag betrifft Massnahmen ausserhalb des Projektperimeters und ist **nicht Bestandteil dieses Projekts.**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Strassenabschnitt der Hardturmstrasse zwischen Förrlibuck- und Pflingstweidstrasse sei stadtauswärts nur einspurig zu führen. Der gewonnene Platz könnte für den zweispurigen Veloweg stadtauswärts und einen durchgehenden Veloweg stadteinwärts von Nutzen sein. Wird ab dem Parkhaus eine zweite Spur benötigt, dann müsste ab diesem Punkt zu Lasten des Grünbereichs, Platz für den Veloweg entstehen.

6/13

Stellungnahme:

Der Antrag ist **nicht Bestandteil dieses Projekts, sondern des Projekts Hardturmstrasse.**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Linksabbieger von der Förrli- in die Hardturmstrasse Richtung Bernerstrasse Nord sei zu eliminieren resp. nicht neu so vorzusehen. Ausserdem sei mit geeigneten Mitteln dafür zu sorgen, dass es nicht mehr möglich sei, dieses Manöver halblegal über den Vorplatz der Tankstelle oder einen U-Turn zu machen. Damit könnten die nötigen Vorkehrungen unternommen werden, dass die Förrlibuckstrasse nicht mehr als «Schleichweg» genutzt wird.

Stellungnahme:

Der Antrag ist **nicht Bestandteil dieses Projekts, sondern des Projekts Hardturmstrasse.**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Zufahrt zur Hardturmstrasse von der Autobahn her sei als Sackgasse zu signalisieren und die Hardturm- und die Förrlibuckstrasse für den Durchgangsverkehr vollständig zu sperren.

Stellungnahme:

Der Antrag ist **nicht Bestandteil dieses Projekts, sondern des Projekts Hardturmstrasse.**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Perimeter der Planung sei auf die gesamte Länge der Hardturmstrasse zu erweitern, damit dort zeitgleich jene Sofortmassnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt würden, die anlässlich der stadträtlichen Informationsveranstaltung «Zürich-West Diagonal 2019» in Aussicht gestellt wurden

7/13

– namentlich die Einführung von Tempo 30 und die Verbreiterung der Velostreifen. Es sei ein Konzept zu erarbeiten, um aufzuzeigen, wie der quartierfremde Verkehr von der Hardturm- und der Förrlibuckstrasse ferngehalten würden. In diesem Konzept sei aufzuzeigen, mit welchen baulich-gestalterischen sowie betrieblich-regulatorischen Massnahmen die Richtplanziele erreicht würden. Das vorliegende Strassenbauprojekt sei bis zum Zeitpunkt des Vorliegens dieses Konzepts zu sistieren. Die geeigneten Massnahmen könnten in der Folge in das vorliegende Strassenbauprojekt integriert werden. Zur Verkehrsberuhigung im Quartier müssten alle relevanten Strassen einbezogen werden, insbesondere Hardturm-, Förrlibuck- und Duttweilerstrasse. Für die Planung der Verkehrsberuhigung müssten belastbare Verkehrszahlen für alle Verkehrsteilnehmenden beigezogen werden. Querverbindungen zu den Verkehrsachsen im Quartier könnten deutlich aufgewertet werden. Es sei eine starke MIV-Reduktion im Quartier anzustreben, die mittels wirksamen Massnahmen umgesetzt werden könnte. Zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs auf Hardturm- und Förrlibuckstrasse wären Verkehrsriegel zu bauen. Der Ortsverkehr sei von Osten via Duttweiler- und Hardturmstrasse Ost, von Westen via Hardturmstrasse West ins Quartier zu führen.

Stellungnahme:

Die Massnahmen, über die an der Informationsveranstaltung «Zürich-West Diagonal 2019» informiert wurden, sind nicht Bestandteil des hier aufgelegten Projekts, sondern müssten **mit dem Projekt Hardturmstrasse geplant und realisiert werden.**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs, wie auch jene zur Verkehrsberuhigung (insb. Tempo 30 in der Förrlibuckstrasse), könnten unabhängig vom Stadionprojekt realisiert werden. Die Velo-Infrastruktur im aufliegenden Perimeter sei auf die heutigen und künftig erwarteten Haupt-Verkehrsflüsse auszurichten. Diese wären vorab zu benennen und gegenüber dem aktuellen Projekt attraktiver auszugestalten. Die Hardturmstrasse sei baulich so zu gestalten, dass sie in beiden Richtungen als Teil einer durchgängigen Veloroute für Pendlerinnen und Pendler via Sihlquai, Escher-Wyss-Platz, Hardturm- und Bernerstrasse Nord nach Engstringen und Dietikon befahrbar wäre. Die Frage sei zu klären, ob die Hardturmstrasse als Fortsetzung der Veloschnellroute

8/13

Limmattal vorgesehen werden könnte, die derzeit vom kantonalen Amt für Verkehr und der Gemeinde Schlieren vorangetrieben wird. Die wichtigsten Veloverbindungen seien durchgängig als eigenständige Fahrbahnen zu gestalten. Rechtwinklig zur Fahrtrichtung verlaufende Strassenquerungen und abgeschrägte Randsteinkanten seien dabei zu vermeiden.

Stellungnahme:

Der Antrag ist nicht Bestandteil dieses Projekts, sondern des Projekts Hardturmstrasse.

Die Einwendung wird **nicht berücksichtigt**.

Einwendung:

Alle Velostreifen seien mit einer Breite von 1,80 m und als abgesetzte Velostreifen zu realisieren. Die Strassenführung sei im Bereich der Parkhauseinfahrt zu strecken und die Schutzinsel in der Hardturmstrasse sei auf der Südseite zu vergrössern. Der Velostreifen in der Hardturmstrasse stadteinwärts sei um mindestens 10 Meter nach dem Fussgängerstreifen zu verlängern. Die Veloführung in der Hardturmstrasse stadtauswärts auf der Seite Förrlibuckstrasse sei nach dem Fussgängerstreifen auf dem alten Trasse abseits der Fahrbahn zu belassen. Auf den Velostreifen sei zu verzichten und die Schutzinsel mit der Velofurt sei entsprechend zu verbreitern.

Stellungnahme:

Abgesetzte Velostreifen lassen sich nur mit baulichen Massnahmen umsetzen, die für dieses Projekt nicht vorgesehen sind. Ausserdem sind die Platzverhältnisse für diese Umsetzung nicht in allen Abschnitten gegeben.

Die Einwendung wird **nicht berücksichtigt**.

9/13

Einwendung:

Die Förrlibuckstrasse sei für den Durchgangsverkehr der Motorfahrzeuge gänzlich zu sperren. Dafür könnte die Einmündung in die Hardturmstrasse auf Höhe ehemaliges Fussballstadion aufgehoben werden, analog der Sperrung / Aufhebung der Einmündung des Sportwegs in die Pfingstweidstrasse. Wäre die Sperrung aus rechtlicher Sicht nicht zu ermöglichen, würde folgender Eventualantrag gestellt: Die Förrlibuckstrasse sei auf der gesamten Länge ab Abzweigung Duttweilerstrasse stadtauswärts für den quartierfremden Motorfahrzeugverkehr mittels Fahrverbot zu sperren. Davon ausgenommen wären die Anstösserinnen und Anstösser mit offiziellen Zufahrten zu den Liegenschaften von der Seite Förrlibuckstrasse.

Stellungnahme:

Die **verkehrliche Gesamtbetrachtung soll im Zusammenhang mit dem Projekt Hardturmstrasse** erfolgen. Der Antrag ist daher nicht Bestandteil dieses Projekts.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

An Zürich West Diagonal vom 4. November 2019 wurde informiert, dass mit der Planung der baulichen Massnahmen auf der Hardturmstrasse bei null begonnen wird. Nun einen kleinen Teilabschnitt zu planen bzw. umzubauen, schafft für die Sanierung / Beruhigung der Hardturmstrasse Tatsachen, die möglicherweise einen erheblichen Einfluss haben. Die Planaufgabe sei deshalb zu annullieren. Sollte die Planaufgabe aus juristischen Gründen nicht annulliert werden können, sei mit der Realisierung des Projekts solange zuzuwarten, bis die Planung Sanierung / Beruhigung Hardturmstrasse erfolgt und in diesem Zusammenhang die Planung Pfingstweid-, Hardturm-, Förrlibuckstrasse laut Planaufgabe vom 8. November 2019 neu zu überprüfen und zu überarbeiten sei.

10/13

Stellungnahme:

Die aufgelegten Massnahmen auf der Hardturmstrasse zwischen Pfingstweid- und Förrlibuckstrasse dienen der Periode zwischen der Fertigstellung der Arealüberbauung Hardturm und der Fertigstellung der definitiven Umgestaltung der Hardturmstrasse und haben nur einen **Übergangscharakter**. Deshalb sind nur Massnahmen vorgesehen, die ohne grossen baulichen Aufwand realisiert werden können und eine sichere Erschliessung der Arealüberbauung Hardturm gewährleisten.

*Die Einwendung wird **nicht berücksichtigt**.*

Einwendung:

Die Förrlibuckstrasse sei im ganzen Bereich auf der Höhe Sportweg / ehemaliges Stadion als Begegnungszone bzw. Grünfläche zu gestalten. Die Begegnungszone sollte auch den Sportweg umfassen.

Stellungnahme:

Die **Förrlibuckstrasse hat weiterhin eine Erschliessungsfunktion unter anderem auch für die Wohnüberbauung der ABZ, die mit der Arealüberbauung Hardturm** realisiert werden soll. Eine Begegnungszone ist zudem keine Entsiegelung und ersetzt keinen Park. Im jetzigen Zustand versiegelte Flächen in unmittelbarer Umgebung zum aufgelegten Strassenbauprojekt stellen ein grösseres Potential für eine Entsiegelung dar.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf der Förrlibuckstrasse seien eine 30-er Zone und ein Nachtfahrverbot (22-06 Uhr) einzuführen.

11/13

Stellungnahme:

Der Antrag ist **nicht Bestandteil dieses Projekts, sondern des Projekts Hardturmstrasse.**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es seien mehrere Schwellen oder andere verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Förrlibuckstrasse anzubringen.

Stellungnahme:

Der Antrag ist **nicht Bestandteil dieses Projekts, sondern des Projekts Hardturmstrasse.** Darin sollen verkehrslenkende resp. verkehrsberuhigende Massnahmen für die Hardturm- sowie auch für die Förrlibuckstrasse geprüft werden. In dem vorliegenden Projektperimeter, der den Abschnitt Förrlibuckstrasse zwischen Hardturmstrasse und den Sportweg umfasst, sind bereits als verkehrsberuhigte Massnahme die Anpassung des Temporegimes von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h vorgesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Lichtsignalanlage auf der Hardturmstrasse, Höhe Tramstation «Bernoulli-Häuser» sei bei ein-fahrendem Tram auf Rot zu stellen und auf Rot zu bleiben bis das Tram wieder wegfährt.

Stellungnahme:

Die Tramstation «Bernoulli-Häuser» liegt ausserhalb des aufgelegten Projektperimeters und ist **nicht Bestandteil dieses Projekts.**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

12/13

Einwendung:

Das Tramtrasse auf der Hardturmstrasse sei komplett zu erneuern, mit Rasen zu begrünen und die Tramgeschwindigkeit auf 30-40 km/h zu reduzieren.

Stellungnahme:

Das Tramtrasse auf der Hardturmstrasse liegt ausserhalb des aufgelegten Projektperimeters und ist **nicht Bestandteil dieses Projekts.**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Verkehrsführung sei in den kommenden Jahren laufend den sich ändernden Bedürfnissen anzupassen. Das aktuelle Strassenbauprojekt sei so zu planen und zu realisieren, dass Anpassungen einfach und kostengünstig möglich wären.

Stellungnahme:

Mit diesem Projekt sollen **auf dem Abschnitt Hardturmstrasse nur kleine, einfach auszuführende und wieder einfach anzupassende Massnahmen vorgesehen werden, bis das Projekt Hardturmstrasse umgesetzt wird.**

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Für den betroffenen Verkehrsknoten und potenziellen Begegnungsort für das Quartier seien ein gesamtheitliches und nachhaltiges Konzept zu entwerfen. Dafür seien die betroffenen Ämter, die Anwohner und die quartiervertretenden Organisationen (IGH, QV5) einzuladen.

Stellungnahme:

Der Antrag ist nicht Bestandteil dieses Projekts, sondern des **Projekts Hardturmstrasse.**

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

13/13

Einwendung:

Sämtliche Einfahrten zu Tiefgaragen wie auch Zulieferungen für das geplante Stadion sowie für die entstehenden Wohngebäude seien von der Pfingstweidstrasse anzusetzen und nicht wie auf den neuen Plänen von der Hardturm- oder der Förrlibuckstrasse.

Stellungnahme:

Das aufgelegte Strassenbauprojekt orientiert sich am Projekt der Arealüberbauung und ist für das Zeitfenster zwischen der Fertigstellung der Arealüberbauung Hardturm und der definitiven Umgestaltung der Hardturmstrasse vorgesehen und hat damit **nur einen Übergangscharakter**.

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, 2. September 2020 bic / man

Die Direktorin

i.V.