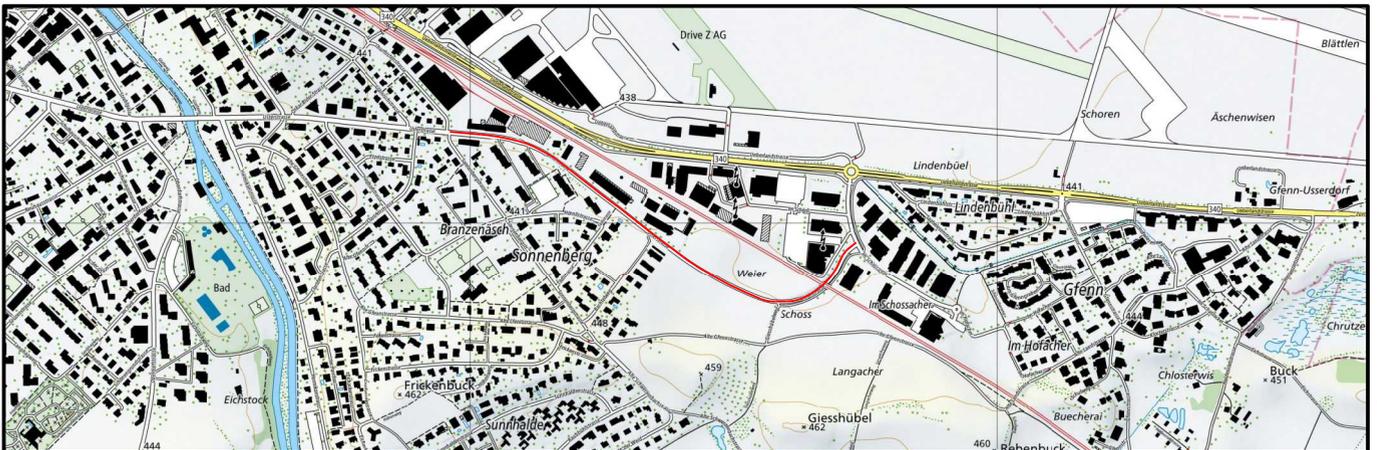




Usterstrasse, Dübendorf

Bauprojekt



Bericht zu den Einwendungen

BUCHMANN
PARTNER

BUCHMANN PARTNER AG | Bauingenieure und Planer
Mitglied SIA/USIC | Weiherallee 11a | 8610 Uster
Tel. +41 44 905 80 60 | www.bupa.ch

Proj.	fb	Datum	12.01.2024
Gez.	fb	Rev.	--
Kontr.	--	Grösse	A4
Plan Nr.	22204 - 319		



Usterstrasse, Radweg-Lückenschliessung

Öffentliche Auflage gemäss § 13 Strassengesetz (Mitwirkung der Bevölkerung)

Einwendung vom 20. Mai 2023

Einwendungen	Stellungnahme																																								
<p>1. Eine Kernfahrbahn ist nicht geeignet, gemäss Kantonalem Standard wird eine Kernfahrbahn bis max. 7'500 Fahrzeugen empfohlen. Auf der Usterstrasse ist gemäss Verkehrsmodell 2030 ein DTV von ca. 10'500 Fahrzeugen prognostiziert. Es wird gefordert, dass Verkehrsaufkommen nochmals zu prüfen.</p>	<p>Auf der Usterstrasse verläuft gemäss Richtplan die Fahrrad Nebenverbindung NV 35. Gemäss den Standards Veloverkehr des Kantons Zürich (2023) wird im innerorts Bereich bei Tempo 50 km/h der Radstreifen als Führungsart für den Velofahrer empfohlen (Kapitel 4.2).</p> <p>Gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich beträgt der DTV 7'673 Fahrzeuge (Jahr 2018). Dieser Wert wurde mittels Verkehrsmessungen im Jahr 2023 verifiziert (DTV 7'611).</p> <p>Das Gesamtverkehrsmodell prognostiziert für das Jahr 2040 einen DTV von 11'362 Fahrzeugen. Der Prozentanteil der Lastwagen beträgt 1.7 %, dies entspricht ca. 193 Lastwagen pro Tag. Somit liegt der Schwerlastanteil unter dem Schwellenwert von ≥ 600 Fz/Tag, ab welchem gemäss kantonalen Velostandards die Kernfahrbahn nicht mehr empfohlen wird (Kapitel 4.11.1).</p> <p>Des Weiteren heisst es im Kapitel 4.11 (Abbildung 4.11-3) die Strassenbreite müsse mindestens 8.20 m betragen.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #0070c0; color: white;"> <th>Velonetzplan</th> <th>Führungsform</th> <th>Begegnungsfall innerhalb Kern</th> <th>Abmessung Radstreifen/Kern oder Fahrbahn</th> <th>Strassenbreite</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">Nebenverbindung Hauptverbindung (1.80m) innerorts Tempo ≤ 50 km/h</td> <td>Kernfahrbahn</td> <td>PW/PW</td> <td>1.80m / 4.50m / 1.80m</td> <td>8.10m</td> </tr> <tr> <td>Kernfahrbahn</td> <td>LW/PW</td> <td>1.80m / 5.20m / 1.80m</td> <td>8.80m</td> </tr> <tr> <td>Schmalfahrbahn*</td> <td></td> <td>1.80m / 2.75m / 2.75m / 1.80m</td> <td>9.10m</td> </tr> <tr> <td>Normalfahrbahn</td> <td></td> <td>1.80m / 3.00m / 3.00m / 1.80m</td> <td>9.60m</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Nebenverbindung Ausnahme (1.50m) innerorts Tempo ≤ 50 km/h</td> <td>Kernfahrbahn*</td> <td>PW/PW</td> <td>1.50m / 4.50m / 1.50m</td> <td>7.50m</td> </tr> <tr style="border: 2px solid red;"> <td>Kernfahrbahn*</td> <td>LW/PW</td> <td>1.50m / 5.20m / 1.50m</td> <td>8.20m</td> </tr> <tr> <td>Schmalfahrbahn*</td> <td></td> <td>1.50m / 2.75m / 2.75m / 1.50m</td> <td>8.50m</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Normalfahrbahn</td> <td></td> <td>1.50m / 3.00m / 3.00m / 1.50m</td> <td>9.00m</td> </tr> </tbody> </table> <p>Im vorliegenden Projekt wurde dem Radfahrenden mit jeweils 1.75 m Radstreifen mehr Platz zugesprochen. Dies resultiert in einer Gesamtstrassenbreite von 8.5 m.</p>	Velonetzplan	Führungsform	Begegnungsfall innerhalb Kern	Abmessung Radstreifen/Kern oder Fahrbahn	Strassenbreite	Nebenverbindung Hauptverbindung (1.80m) innerorts Tempo ≤ 50 km/h	Kernfahrbahn	PW/PW	1.80m / 4.50m / 1.80m	8.10m	Kernfahrbahn	LW/PW	1.80m / 5.20m / 1.80m	8.80m	Schmalfahrbahn*		1.80m / 2.75m / 2.75m / 1.80m	9.10m	Normalfahrbahn		1.80m / 3.00m / 3.00m / 1.80m	9.60m	Nebenverbindung Ausnahme (1.50m) innerorts Tempo ≤ 50 km/h	Kernfahrbahn*	PW/PW	1.50m / 4.50m / 1.50m	7.50m	Kernfahrbahn*	LW/PW	1.50m / 5.20m / 1.50m	8.20m	Schmalfahrbahn*		1.50m / 2.75m / 2.75m / 1.50m	8.50m		Normalfahrbahn		1.50m / 3.00m / 3.00m / 1.50m	9.00m
Velonetzplan	Führungsform	Begegnungsfall innerhalb Kern	Abmessung Radstreifen/Kern oder Fahrbahn	Strassenbreite																																					
Nebenverbindung Hauptverbindung (1.80m) innerorts Tempo ≤ 50 km/h	Kernfahrbahn	PW/PW	1.80m / 4.50m / 1.80m	8.10m																																					
	Kernfahrbahn	LW/PW	1.80m / 5.20m / 1.80m	8.80m																																					
	Schmalfahrbahn*		1.80m / 2.75m / 2.75m / 1.80m	9.10m																																					
	Normalfahrbahn		1.80m / 3.00m / 3.00m / 1.80m	9.60m																																					
Nebenverbindung Ausnahme (1.50m) innerorts Tempo ≤ 50 km/h	Kernfahrbahn*	PW/PW	1.50m / 4.50m / 1.50m	7.50m																																					
	Kernfahrbahn*	LW/PW	1.50m / 5.20m / 1.50m	8.20m																																					
	Schmalfahrbahn*		1.50m / 2.75m / 2.75m / 1.50m	8.50m																																					
	Normalfahrbahn		1.50m / 3.00m / 3.00m / 1.50m	9.00m																																					



	<p>Mit Verweis auf § 14 des Strassengesetzes (StrG) wird der Ausnahmefall angewendet (sparsame Landbeanspruchung / Beachtung des Umweltschutzes). Ein zusätzlicher Landerwerb würde zu unverhältnismässigen Kosten und Eingriffen in die Umwelt führen.</p> <p>Auf die Einwendung wird deshalb nicht eingetreten.</p>
2. Es wird Tempo 50 im gesamten Projektperimeter gefordert.	<p>Grundsätzlich wird am bestehenden Verkehrsregime festgehalten.</p> <p>Auf die Einwendung wird deshalb nicht eingetreten.</p>
3. Es wird gefordert, dass der Kostenvoranschlag nochmals überarbeitet wird und die Aufteilung der Kosten nach gebunden bzw. ungebunden dargelegt wird.	<p>Die Überarbeitung des Kostenvoranschlages wird im Rahmen des Bauprojekts vorgenommen.</p> <p>Auf die Einwendung wird eingetreten.</p>



Einwendung vom 24. April 2023

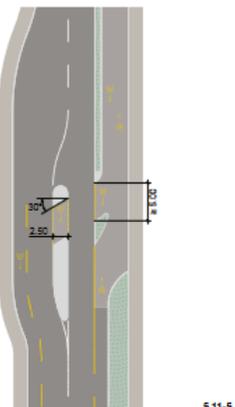
Einwendungen	Stellungnahme
1. Mit den Arbeiten soll erst begonnen werden, wenn die Hermikonerstrasse fertig saniert ist (Herbst 2023).	Die Arbeiten sind voraussichtlich ab dem Jahr 2024 vorgesehen. Die Abstimmung mit anderen Baustellen erfolgt laufend. Auf die Einwendung wird eingetreten.
2. Im Plan ist die Mittellinie bei der Usterstrasse gestrichelt eingezeichnet. Weshalb ist das so? Jetzt ist eine Sicherheitslinie, d.h. links abbiegen verboten. Wer kontrolliert das?	Die Sicherheitslinie wird wiederhergestellt. Die Kontrolle der Verkehrssicherheit liegt im Zuständigkeitsbereich der Polizei. Auf die Einwendung wird eingetreten.
3. Es fliegt das Papier, Styroporreste, sowie leichtes Plastik etc. in unsere Garageneinfahrt, Müssen wir dieses Littering ertragen oder gibt es eine Möglichkeit die Aufbewahrungsmulden zu decken?	Vielen Dank für den Hinweis, die Thematik wird mit der Locker AG besprochen, ist aber nicht Bestandteil des Strassenprojektes. Auf die Einwendung wird nicht eingetreten.
4. Die Lärmbelastung bei den Metallumladungen sind exorbitant (über den bewilligten 70 dB gemäss unseren Messungen)	Vielen Dank für den Hinweis, die Thematik wird mit der Locker AG besprochen, ist aber nicht Bestandteil des Strassenprojektes. Auf die Einwendung wird nicht eingetreten.



Einwendung vom 08. Mail 2023

Einwendungen	Stellungnahme
<p>1. Die Notwendigkeit der Massnahmen wird hinterfragt, das Quartier Gfenn sei für Velofahrer bereits sehr gut erschlossen.</p>	<p>Der Projektperimeter ist gemäss Richtplan Langsamverkehrskonzept als Lücke im Radwegnetz (Nebenverbindung) erkannt und ausgewiesen worden. Heute besteht noch kein Angebot entlang der Usterstrasse. Dieses Bedürfnis wird im vorliegenden Projekt mitberücksichtigt.</p> <p>Auf die Einwendung wird deshalb nicht eingetreten.</p>
<p>2. Eines der Projektziele ist die Verkehrsberuhigung. Bereits durch die Reduktion der Geschwindigkeit von 60 auf 50 im Bereich der Wohnsiedlungen wurde eine Verkehrsberuhigung erreicht. Weitere Verkehrsberuhigungen sind nicht angezeigt.</p>	<p>Eine Veränderung des Verkehrsregimes und der Geschwindigkeit ist nicht vorgesehen. Die Projektziele lauten wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer - Sichere Führung der Radfahrenden - Minimierung des Zeitverlustes des öffentlichen Verkehrs - Hindernisfreier Ausbau Bushaltestelle Dübendorf Bauhof Richtung Gfenn - Vereinheitlichung des Strassenraumes und Verkehrsberuhigung - Teilweise Erneuerung der Fahrbahn, der Gehwege und der Randabschlüsse <p>Auf die Einwendung wird nicht eingetreten.</p>
<p>3. Mit der Errichtung einer begrünten Mittelinsel soll verhindert werden, dass der motorisierte Individualverkehr den Bus überholt (offenbar sollen Velofahrer, die nicht zum MIV zählen, den Bus überholen dürfen; dass das Durchfahren zwischen Bus und Insel nicht sicherer ist als den Bus ohne Insel zu überholen dürfte wohl klar sein).</p>	<p>Die Errichtung einer begrünten Mittelinsel soll dem Fussgänger als Querungshilfe dienen und unterstützt somit die Verkehrssicherheit.</p> <p>Bei der angewendeten Ausgestaltung des Strassenraums handelt es sich um eine etablierte Lösung von Kanton und Fachverbänden. Der Ausgestaltung der Fahrbahnhaltestelle wird, gemäss Standards Veloverkehr - Variante B, wie folgt empfohlen (Siehe Bild 10.2-3, Kapitel 10.2).</p> <p>Da die Fahrstreifenbreite mehr als 4 Meter misst, ermöglicht dies schnellen und sicheren Velofahrenden das Überholen des wartenden Buses. Die Sicht auf die Fussverkehrsquerung vor dem Haltebereich ist im Projekt ebenfalls gewährleistet und entspricht auch den aktuell gültigen Normen und Richtlinien.</p> <p>Auf die Einwendung wird nicht eingetreten</p> <div data-bbox="1780 981 2072 1468" style="float: right; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Variante B Radstreifen wird vor Haltestelle unterbrochen</p> <p>1 Führungshilfe Veloverkehr • Das Überholen des stehenden Busses wird durch die frühzeitig (10 bis 15m) Aufhebung des Radstreifens vereinfacht. Dies entspricht eher den Bedürfnissen der schnellen und grossen Lastenverkehre. Eine geringe Spurweite (~4,50m) im Bereich der Bushaltestelle ermöglicht das sichere Linksüberholen.</p> <p>2 Mittelinsel • Optimiert mit Mittelinsel bei geringem Platzvermögen für alle Verkehrsteilnehmenden. • Mittelinsel mit Sicherheitsstreifen anstatt Mittelinsel, eventuell mit LSA ergänzen</p> </div>



<p>4. Es ist geplant, eine Mittelinsel für die Radquerung zu schaffen. Für die SVP Dübendorf verbessert eine solche Insel die Sicherheit der Radfahrer nicht, sondern schafft neue Gefahren.</p>	<p>Bei der Veloinself handelt es sich um eine etablierte Lösung von Kanton und Fachverbänden. Die Rückführung auf den Zweirichtungsradweg wird gemäss Standards Veloverkehr wie folgt empfohlen (Kapitel 5.11). Eine Querung ohne Mittelinsel ist nur in Ausnahmefällen möglich.</p> <p>Normalfall Rückführung Zweirichtungsradwege</p> <p>Wechsel Radstreifen/Radweg: Abfahrt Radweg mit Querung Strasse</p>  <p>Auf die Einwendung wird nicht eingetreten.</p>
<p>5. Die SVP Dübendorf fragt sich, wie eine Umgestaltung einer Strasse lediglich neue Ausgaben von CHF 125'000, sprich 5% des Gesamtbudgets betragen kann. Die SVP Dübendorf erwartet eine detaillierte Aufteilung der Kosten um die Höhe der gebundenen und neuen Ausgaben beurteilen zu können .</p>	<p>Die Überarbeitung des Kostenvoranschlages wird im Rahmen des Bauprojekts vorgenommen.</p> <p>Auf die Einwendung wird eingetreten.</p>