

Strassenbauprojekt Kornhausstrasse

Schindlerstrasse bis Rotbuchstrasse

Bau-Nr. 17033

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 Kornhausstrasse, Abschnitt Schindler- bis Rotbuchstrasse, mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung der Oberfläche wurde vom 17. April bis 18. Mai 2020 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 12 Einwendungen mit total 33 Anträgen eingegangen. Von den 33 Anträgen sind insgesamt 2 mal 2 Anträge, sowie 1 mal 4 Anträge, 1 mal 7 Anträge und 1 mal 13 Anträge mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend je als ein Antrag gezählt). Von den somit 10 vorliegenden Anträgen wird 1 Antrag ganz und 2 Anträge teilweise berücksichtigt. 7 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:

Einführung Tempo 30, behindertengerechter Ausbau der Bushaltestelle «Rotbuchstrasse», Abtrennung Rad- und Gehweg durch Absenkung des Radwegs auf Strassenniveau, leichte Verbreiterung des Radstreifens bergaufwärts, Erstellung von zwei Mittelinseln bei den Fussgängerstreifen, Ersatz- und Neupflanzung von Bäumen sowie Vergrösserung einzelner Baumgruben, Neuordnung von Veloabstellplätzen, Erneuerung Strassenbelag und Werkleitungen.

2. Einwendungen

Einwendung:

Die Situation vor der Kreuzung Rotbuchstrasse sollte in Richtung Bucheggplatz velofreundlicher gestaltet werden. Die Situation sei heute unkomfortabel, gefährlich und entspreche nicht den Velostandards der Stadt Zürich. Insbesondere soll geprüft werden, ob bei der Lichtsignalanlage (LSA) Rotbuchstrasse ein zuführender Radstreifen sowie ein längerer Velosack markiert werden kann.

Es seien keine Führungshilfe und keine geeignete Infrastruktur vorhanden, weshalb es unklar sei, wie sich Velofahrende verhalten sollen. Velofahrende werden auf dem unübersichtlichen Knoten sich selber überlassen. Dies sei umso gravierender, da aufgrund der starken Steigung der Velo-

verkehr sehr tiefe Geschwindigkeiten aufweist und nur zögerlich anfahren könne. Für die Velofahrenden sei die heutige Situation deshalb schlecht gelöst. Daran ändere leider auch die Einführung von Tempo 30 nichts. Es sollen Lösungen wie die Kaphaltestelle mit einer Spurbreite von 4,5 m oder den Verzicht auf die Überholmöglichkeit für Autofahrende überprüft werden. Zudem soll geprüft werden, ob es wirklich eine separate Rechtsabbiegespur brauche. Der Knoten lasse sich aufgrund des nicht sonderlich hohen Verkehrsaufkommens mit entsprechenden Anpassungen an der LSA auch ohne diese Überholmöglichkeit leistungsneutral betreiben. Ansonsten soll ein Landerwerb für die Velolösung angestrebt werden.

Die Radstreifen sollen auch nach der Bushaltestelle markiert und der Velosack solle auf mindestens 4 m verlängert werden (entspreche Qualitätsstandard A der städtischen Velostandards sowie der aktuellen VSS Knotennorm). Die Situation werde in diesem Projekt gemäss Plänen gegenüber dem heutigen Zustand nicht verbessert, wobei hier bereits heute kritische Situationen entstehen. Velofahrende werden bei Rot und Rückstau nicht bis zum Velosack geführt und schlängeln sich ohne Schutz bis zur LSA / dem Velosack vor. Mit der Konsequenz, zwischen den Spuren und allenfalls einem wartenden Bus «gefangen» zu sein. Der Velosack sei nicht genügend lang, um sich innerhalb vom Velosack auf die linke Spur stellen zu können.

Stellungnahme:

Mittels verkehrstechnischem Gutachten sind die Varianten zur Verbesserung der Veloführung vor dem Knoten analysiert worden. Im Projekt wird auf die separate Rechtsabbiegespur vom motorisierten Individualverkehr (MIV) verzichtet und dieser gewonnene Platz als Radstreifen umgenutzt. Es wird somit ein überbreiter Radstreifen nach der Bushaltestelle mit vorgezogenem Haltebalken angeboten, sodass sich genügend viele Velofahrende einreihen können. Ebenfalls wird die Lichtsignalanlage so gesteuert, dass die Velofahrenden eine vorgeschaltete Grünphase erhalten und vor dem MIV starten können.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Bergaufwärts sei ein baulich abgetrennter Radweg mit einer Breite von 2,50 m (Antrag 1) und bergabwärts sei ein baulich abgetrennter Radweg mit einer Breite von 1,50 m zu erstellen (Antrag 2). Dementsprechend sei auf die Verbreiterung der Baumgruben im Bereich Schindler- und Lindenbachstrasse beidseits zu verzichten.

Die Verbreiterung der Baumgruben, die zu Lasten des Veloverkehrs gehe, sei nicht notwendig. Mit der Absenkung des Radstreifens rücke der Randstein näher zum Baum und der Wurzelraum werde sogar eingeschränkt. Durch das Beibehalten des Radwegs und dem Schalenstein als Abschluss zur Baumgrube auf dem Trottoirniveau, werde der Baum wirksamer gegen die Lasten

schwerer Fahrzeuge geschützt. Vor allem aber könne der breite Randstein der Nutzfläche des Radwegs zugerechnet werden. Mit der Verlängerung der Baumgruben werde die Situation für die Bäume im Wurzelbereich verbessert. Deshalb seien die baulich abgetrennten Radwege beizubehalten. Die bestehende Strasse sei zwischen den Baumgruben 10,25 m breit. Gemäss Norm werde für einen LKW und einen Bus im Gegenverkehr bei Tempo 30 eine Breite von 6,20 m benötigt. Somit bleibe eine Restbreite von 4,05 m, um komfortable Radstreifen zu erstellen. Bergaufwärts solle dieser mit 2,50 m Breite ausgeführt werden, was das Überholen erlaubt, bergabwärts mit 1,50 m. Bei dieser wichtigen Veloverbindung seien diese Massnahmen zwingend, um die Situation für den Veloverkehr zu verbessern. Für die Velofahrenden sei die bauliche Abtrennung ihrer Verkehrsfläche für das Sicherheitsgefühl von grosser Bedeutung. Gemäss heutigem Stand der Verkehrsplanung sei ab einem durchschnittlichen Werktagesverkehr (DTV) von 6 000 Fahrzeugen pro Tag abgetrennte Radstreifen nötig. Die Kornhausstrasse weise gemäss GIS des Kantons Zürich im Jahr 2016 einen DTV von 6 600 bis 7 000 Fahrzeugen am Tag aus. Für das Jahr 2030 werde gemäss Prognose ein DTV von über 9 500 Fahrzeugen pro Tag vorliegen.

Stellungnahme:

Im Projekt wurde bewusst auf einen abgetrennten Radweg verzichtet und ein Radstreifen projiziert, da die Vorteile (einfacheres Überholen vor allem bergwärts zwischen Velofahrenden mit E-Bikes, einfaches und sicheres Abbiegen in und aus den Seitenstrassen, kohärente einheitliche Veloführung) höher gewichtet werden als die subjektive Sicherheit der ungeübten Velofahrenden, insbesondere da die Kornhausstrasse künftig mit Tempo 30 betrieben wird.

Im mittleren Abschnitt ist zudem ein abgetrennter Radweg wegen der neuen, erforderlichen Fussgängerschutzinseln (Schulwegsicherheit) nicht mehr möglich oder nur, wenn Bäume gefällt würden. Mit dem Absenken des Radwegs wird die Konfliktstelle zwischen wartenden Zufussgehenden und Velofahrenden aufgelöst.

Bergaufwärts wird ein Velostreifen mit 1,80 m projiziert, was den städtischen Velostandards der Qualitätsstufe «A» entspricht. Bergabwärts ist bereits ein Velostreifen mit 1,50 m projiziert. Lediglich im Bereich der Fussgängerschutzinseln ist der Radstreifen auf 1,25 m talwärts und 1,50 m bergwärts reduziert. Dies zugunsten der Fussgängerschutzinseln (Schulwegsicherheit) und für den Erhalt der Bäume.

Die Verbreiterung der Baumgruben geht nicht zu Lasten des Veloverkehrs, da die Velostreifen bereits eine normgerechte Breite aufweisen. Der Randstein rückt zwar näher an die Baumgrube, dafür entfällt aber die bestehende Baumgrubeneinfassung, die näher an den Wurzeln als der künftige Randstein liegt. Die Bäume erhalten so mehr Platz und es wird eine grössere Entsiege-

lung geschaffen. Die neue Randsteinsetzung wurde im Projektverlauf mit einem externen Baumgutachten, einschliesslich Sondagen des Wurzelraums, geprüft und als Mehrwert für die Bäume beurteilt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Im Abschnitt Pflug- bis Rotbuchstrasse sei bergaufwärts auf die Abbiegespur für den MIV zu verzichten. Die Bushaltestelle sei auf die Fahrbahn zu verschieben und die Radwege sollen beidseitig hinter der Bushaltestelle geführt werden.

Der Radweg dürfe nicht vor dem Knoten enden. In Knotenbereichen müsse Platz zum Halten für Radfahrende vorhanden sein. Wie bereits im Masterplanvelo erkannt, werden Veloverbindungen im Knotenbereich oftmals unterbrochen. Im Knotenbereich fühlen sich ungeübte Velofahrende unsicher. Bei neuen Strassenprojekten sei dem Rechnung zu tragen. Dem MIV dürfe nicht weiter so viel Platz eingeräumt werden. Daher solle auf die Abbiegespur verzichtet und die Bushaltestelle bergaufwärts auf die Fahrbahn verschoben werden. Mit der somit gewonnenen Breite von 3 m könne der Radweg beidseitig 1,50 m breit hinter der Bushaltestelle geführt werden, gemäss dem Berner bzw. Amsterdamer Modell.

Stellungnahme:

Vor dem Knoten Rotbuchstrasse wird auf die separate MIV-Rechtsabbiegespur verzichtet. Neu wird ein Radstreifen angeboten. Ebenfalls wird die LSA so gesteuert, dass die Velofahrenden eine vorgeschaltete Grünphase erhalten, um vor dem MIV losfahren zu können.

Eine Kap-Haltestelle (nur ein Fahrstreifen, falls der Bus an der Haltestelle steht, muss der MIV hinter dem Bus warten) kann aufgrund der Verkehrsmengen nicht umgesetzt werden. Dies würde zu grösserem Rückstau und zu einem Leistungsverlust der überkommunalen Strasse führen. Zudem stellt ein abgetrennter Radweg hinter der Bushaltestelle ein gewisses Sicherheitsrisiko dar, da neue Kreuzungspunkte mit dem Fussverkehr entstehen. Ebenso bringt der Radstreifen auf der Strasse den Vorteil mit sich, dass das Überholen zwischen unterschiedlich schnellen Velofahrenden (u.a. E-Bikes) ermöglicht wird und eine einheitliche, kohärente Veloführung angeboten werden kann. Die vorgesehene Veloführung ist attraktiver und direkter. Dieser Einwendungspunkt wird nicht weiterverfolgt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Im Abschnitt Lindenbach- bis Pflugstrasse sei beidseitig ein baulich abgetrennter Radweg zu erstellen mit einer minimalen Breite von 1,50 m. Bergaufwärts ist eine Breite von 1,80 m anzustreben. Dazu seien die geplanten Fussgängerinseln in einer Breite von 1,50 m anstatt 2,00 m zu erstellen oder die beiden Fussgängerinseln seien auf Höhe der Einmündung der Weizenstrasse zusammenzufassen.

Die neuen Fussgängerinseln würden zu Lasten des Veloverkehrs erstellt werden. Gemäss der TED Norm 16.83 genüge eine Inselbreite von 1,50 m. In der Kornhausstrasse mit einer grossen Velofrequenz sollen die Inseln zugunsten des Veloverkehrs in diesem Sinne umgesetzt werden. Der baulich abgetrennte Veloweg solle auch in diesem Strassenabschnitt bestehen bleiben. Bei einem DTV von über 6 000 Fahrzeugen pro Tag sei gemäss aktuellem Stand der Verkehrsplanungstechnik ein baulich abgetrennter Veloweg erforderlich.

Stellungnahme:

Die Fussgängerübergänge dienen ebenfalls der Schulwegsicherheit. Für Übergänge von Schulwegen wird immer eine Breite von 2 m angestrebt, um so die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler zu gewährleisten. Zudem dient der Bereich zwischen den Fussgängerschutzinseln als Mittelstreifen für abbiegende Velofahrende. Für solch einen Mittelstreifen ist ebenfalls eine erforderliche Breite von 2 m zum Schutz der Velofahrenden zu erfüllen. Die 2 m schaffen somit auch einen Mehrwert für das Velo. Ein baulich abgetrennter Radweg ist infolge der Fussgängerschutzinseln, dem Mittelstreifen als Abbiegestreifen für die Velofahrenden und unter Berücksichtigung des Erhalts der mächtigen Bäume aus Platzgründen nicht möglich. Des Weiteren ist eine Zusammenfassung der Fussgängerschutzinsel im Bereich der Weizenstrasse nicht möglich, da sonst das Abbiegen in und aus der Weizenstrasse nicht mehr angeboten werden kann. Eine Mittelinsel würde verhindern, dass Verkehrsteilnehmende von der Weizen- in die Kornhausstrasse bergaufwärts sowie von der Kornhausstrasse aufwärts in die Weizenstrasse einbiegen können.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sollen durchgehende Breiten der Radstreifen sichergestellt werden. Durch die Anbringung der neuen Schutzinseln werde die Fahrbahn punktuell verschmälert und auch die Radstreifenmarkierung werde auf ein Minimum reduziert (bergwärts 1,50 m, talwärts 1,25 m). Diese punktuelle Verengung im Bereich der Schutzinseln solle möglichst vermieden werden, um die Radstreifen in der vollen Breite (1,80 m und 1,50 m) zu markieren. Gerade bergwärts werden Velofahrende ansonsten zu nahe von Autofahrenden überholt.

Stellungnahme:

Eine Verbreiterung der Fahrbahn respektive der Velostreifen und somit eine Verschiebung des Randabschlusses nach aussen ist aufgrund der bestehenden Bäume nicht möglich. Die Lage des Randabschlusses, so wie im Projekt vorgesehen, ist bereits der Minimalabstand zu den bestehenden Bäumen, ohne dass diese gefällt werden müssen oder der Wurzelbereich zu sehr beeinträchtigt würde. Betroffen wäre die ganze Baumallee im Projektperimeter.

Die punktuelle Einengung entspricht gemäss den städtischen Velostandards mit 4 m Durchfahrtsbreite bei Haupttrouten einer Beurteilung mit Qualitätsstufe B. Die projektierte Fahrbahnaufteilung mit 1,25 m respektive 1,50 m bergwärts Radstreifen und 2,75 m MIV-Spur wurde an mehreren Örtlichkeiten schon so umgesetzt. Sie bietet den Velofahrenden ein durchgehendes und sichtbares Angebot.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Einführung von Tempo 30 sei zu verzichten und das bisherige Temporegime sei beizubehalten.

Tempo 30 auf Hauptachsen führe zu Ausweich- und Schleichverkehr in den umliegenden Quartierstrassen (vorliegend z. B. durch die Weizen- oder die Bachofnerstrasse). Überdies befinde sich hier der Bereich mit Tempo 30 in einem Abschnitt, in dem der motorisierte Verkehrsteilnehmende aufgrund der Steigung der Strasse zum Herunterschalten gezwungen werde, wodurch die Motorgeräusche markant in den Vordergrund treten und das Ziel einer Lärmreduktion nicht erreicht würde. Die Massnahme erweise sich damit als nur auf dem Papier zielführend, nicht aber in der Praxis. Tempo 30 führe zudem zu einer Verlangsamung des ÖV. Ein Flüsterbelag könne ähnliche Lärmschutzeffekte erzielen.

Stellungnahme:

Ausweich- und Schleichverkehr ist nicht attraktiv, da die Seitenstrassen ebenfalls nur mit Tempo 30 befahrbar sind. Die Bachofner-, Schubert- und Nordstrasse sind zudem Einbahnstrassen, wodurch das Ausweichen auf diese und andere Strassen erschwert wird.

Die Auswirkung der Umsetzung von Tempo 30 auf den ÖV sind im neuen Fahrplan ab Dezember 2023 bereits berücksichtigt.

Bei den Lärmemissionen eines Motorfahrzeugs handelt es sich um eine Überlagerung von Roll- und Motorengeräusch. Beide Komponenten verringern sich mit abnehmender Geschwindigkeit. Beim Rollgeräusch ist dieser Effekt aber deutlich markanter. Die Geschwindigkeit, ab der beim

Personenwagen das Roll- gegenüber dem Motorengeräusch dominiert, liegt bei ungefähr 20 km/h. Das Motorengeräusch ist von der Motorendrehzahl abhängig. Diese liegt bei Tempo 30 und Tempo 50 in einem ähnlichen Bereich, da für die beiden Tempi unterschiedliche Gänge verwendet werden. Das Rollgeräusch ist aber bei Tempo 30 deutlich leiser als bei Tempo 50, weshalb die Gesamtemissionen bei der Reduktion von 50 km/h auf 30 km/h abnehmen. Im Gegensatz zu lärmarmen Belägen (LAB) bringt Tempo 30 auch noch diverse Synergien in Bezug auf Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehr mit sich. Zudem sind die Immissionsgrenzwertüberschreitungen an der Kornhausstrasse so hoch, dass ein reiner Einbau eines LAB nicht genügen würde, um die Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die hintere Rampe der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Bucheggplatz solle mit geringerer Steigung/Gefälle ausgeführt werden.

Die hintere Rampe des Trottoirs sei mit einer zum Trottoir relativen Steigung von 4 % geplant. Weil die Kornhausstrasse selbst eine starke Steigung von etwa 5 % aufweise, resultiere eine tatsächliche Steigung von etwa 9 %. Das sei wesentlich mehr als die maximal zulässigen 6 %. Die Rampe müsse deshalb mindestens die doppelte Länge aufweisen. Das sei bei den örtlichen Verhältnissen sehr gut möglich. Beim geplanten Neubau auf dem angrenzenden Grundstück seien keine Zugänge oder andere ungünstige Randbedingungen erkennbar. Es sei vertretbar, entlang der Trottoirkante die Rampe mit einer Länge von 6 m auszuführen, obwohl dadurch eine Steigung von etwa 7 % entstehen würde. Aufgrund der grossen Breite des Trottoirs von 3 m könne entlang der hinteren Trottoirkante die Höhendifferenz auf einer grösseren Länge ausgeglichen werden, sodass die Steigung auf weniger als 6 % reduziert werden könne.

Es sei zudem erwünscht, wenn die Wartehalle bei der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Bucheggplatz um etwa 3 m Richtung Limmatplatz verschoben werde und die Rückwand auf dem privaten Grundstück erstellt werden könnte. Dadurch würde der Durchgang oder die Manövrierfläche vergrössert.

Stellungnahme:

Die Ausführung der Haltestellenrampen entspricht den Normen der Stadt Zürich. Gemäss den TED-Normen werden standardmässig «Zürich-Bord-Randsteine» verwendet, die zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes für Haltestellen entwickelt worden sind. Die Zürich-Bord-Randsteine bei den Rampen sind in ihrer Länge und Form nicht variierbar und geben dadurch die Rampenlänge und die Rampenlage vor. Die TED-Norm gibt deshalb zwei Rampenvarianten zur Auswahl. Entweder haben die Rampen eine Länge von 2 m mit einer relativen Steigung von

6 % oder eine Länge von 3 m mit einer relativen Steigung von 4 %. In der öffentlich zugänglichen TED-Norm, Blatt 16.86 ist dies detailliert dargelegt. Zudem sind gemäss SN 640 075 grössere Neigungen aus topographischen Gründen möglich. Im Freien sind Neigungen bis 10 % zulässig.

Die Wartehalle kann aufgrund des geplanten Neubaus und dem künftigen Zugang zum Gewerberaum nicht um 3 m Richtung Limmatplatz verschoben werden. Das Verschieben würde den Zugang versperren. Die Lage der neuen Wartehalle wurde mit dem Neubauprojekt koordiniert und erfüllt sowohl die Bedingungen für die Bushaltestelle sowie für den Neubau. Die erforderliche Manövrierefläche ist eingehalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Bushaltestelle in Fahrrichtung Limmatplatz müsse auf der ganzen Länge mit dem Zürich-Bord 22 cm und die vordere Rampe in Fahrrichtung Limmatplatz müsse mit geringerer Steigung/Gefälle ausgeführt werden.

Es sei nicht ersichtlich, weshalb der hintere Teil der Haltekante nur 16 cm hoch realisiert werden soll. Die beiden Hauseingänge seien nur für Zufussgehende vorgesehen. Diese Zugänge können somit ohne Nutzungseinschränkungen auch von einem Trottoir der Höhe 22 cm gewährleistet werden. Es sei zu vermuten, dass die reduzierte Höhe der Kante mit dem Überwischen bei der Zufahrt und dem Winkel zwischen der Rötel- und der Kornhausstrasse begründet werde. In diesem Fall müsse die Geometrie verbessert werden. So könne die Haltekante statt parallel zur Grundstücksgrenze etwas gedreht ausgeführt werden, indem das Trottoir vorne leicht verbreitert und hinten leicht verschmälert würde. Die Breite der Fahrbahn des MIV im vorderen Bereich des Busses könne leicht reduziert werden. Allenfalls müsse die Geometrie des Trottoirrandes auf der Zufahrseite angepasst werden. Eine weitere Möglichkeit bestände darin, den Trottoirrand in der Rötelstrasse vor der Kreuzung leicht zurückzusetzen.

Die vordere Rampe des Trottoirs sei mit einer zum Trottoir relativen Steigung von 4 % geplant. Weil die Kornhausstrasse selbst eine starke Steigung von etwa 5 % aufweise, resultiere eine Steigung von etwa 9 %. Das sei wesentlich mehr als die maximal zulässigen 6 %. Die Rampe müsse deshalb mindestens die doppelte Länge aufweisen. Das sei bei den örtlichen Verhältnissen sehr gut möglich. Der Trottoirbereich vor dem Hauseingang könne einbezogen werden, ohne den Zugang zu tangieren. Es wäre vertretbar, entlang der Trottoirkante die Rampe mit einer Länge von 6 m auszuführen, obwohl dadurch eine Steigung von etwa 7 % entstehen würde.

Aufgrund der grossen Breite des Trottoirs von 3 m könnte entlang der hinteren Kante die Höhendifferenz auf einer grösseren Länge ausgeglichen werden, sodass die Steigung auf weniger als 6 % reduziert werden kann.

Stellungnahme:

Die Anfahrstrecke wurde mittels Schleppkurvenanalyse nochmals geprüft. Der Bus fährt von der Rötelstrasse mit einer leichten Rechtskurve in die Kornhausstrasse in die Bushaltestelle. Damit der Bus ganz an die Haltekante des Zürich-Bords heranfahren kann, so dass es keinen Abstand zwischen Bus und Haltekante gibt, überschleppt der Bus mit der Karosserie den hinteren Randstein der Haltestelle. Der Bus muss in dieser Rechtskurve somit nochmals etwas einlenken, damit dieser ganz an die Haltekante heranfahren kann. Richtwert hierzu ist eine geforderte gerade Anfahrkante von 15 m vor der Haltestelle. Dies gilt für Links- und Rechtskurven. Ein Entschärfen der Ecke hat hier keinen Einfluss.

Die Ausführung der Haltestellenrampen entspricht den Normen der Stadt Zürich. Gemäss den TED-Normen werden standardmässig Zürich-Bord-Randsteine verwendet, die zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes für Haltestellen entwickelt worden sind. Speziell die Zürich-Bord-Randsteine bei den Rampen sind in ihrer Länge und Form nicht variierbar und geben dadurch die Rampenlänge und die Rampenlage vor. Die TED-Norm gibt deshalb zwei Rampenvarianten zur Auswahl. Entweder haben die Rampen eine Länge von 2 m mit einer relativen Steigung von 6 %, oder eine Länge von 3 m mit einer relativen Steigung von 4 %. In der öffentlich zugänglichen TED-Norm, Blatt 16.86 ist dies detailliert dargelegt. Zudem sind gemäss SN 640 075 grössere Neigungen aus topographischen Gründen möglich. Im Freien sind Neigungen bis 10 % zulässig.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Bei der LSA Nordstrasse sei der vorgezogene Haltebalken normgerecht auszugestalten und der Velosack zu prüfen.

Der vorgezogene Haltebalken vor der LSA beim Knoten Nordstrasse solle deutlich verlängert und gemäss der Norm ausgestaltet werden (VSS Norm SN 640 252, mind. 3 m Länge), damit sich Velofahrende vollständig im Sichtfeld des MIV aufstellen können. Die heutige Situation sei nicht ausreichend. Aufgrund der hohen Velofrequenzen solle zudem anstatt dem vorgezogenen Haltebalken die Markierung eines Velosacks geprüft werden. Die aktuell markierte Länge wird weder der VSS-Norm noch den städtischen Velostandards gerecht.

Stellungnahme:

Der vorgezogene Haltebalken des Radstreifens wird auf 3 m verlängert. Zudem wird im vorderen Bereich der Radstreifen auf 2 m ausgeweitet, um so den Komfort für die wartenden Velofahrenden zu verbessern.

Der Velostreifen dient für Geradeausfahrende und Rechtsabbiegender. Ein Linksabbiegen ist für die Verkehrsteilnehmenden mit der aktuellen LSA-Steuerung nicht möglich und wird auch nicht ermöglicht. Somit ist ein Velosack nicht erforderlich.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den privaten Parkplatzabbau vor der Liegenschaft Kornhausstrasse Nr. 53 sei zu verzichten. Der Parkplatzabbau entspreche rechtlich gesehen einer funktionellen Enteignung, was nicht akzeptabel sei. Es sei eine Aufhebung von gewinnbringendem Eigentum sowie Missachtung von Wohnheitsrecht. Die Parkplätze werden von Müttern mit behinderten Kindern genutzt, die ihre Kinder in die Gruppenpraxis Feldenkrais bringen müssen.

Die Bushaltestelle sei an einen Ort zu verschieben, wo keine Parkplätze aufgehoben werden müssten. Fünfzehn Meter weiter stadteinwärts, vor der Kornhausstrasse Nr. 49, hätte es keine Parkplätze.

Es solle auf die reguläre Prozedur bezüglich Erhöhung des Gehsteiges verzichtet werden, sodass die Parkplätze vor der Liegenschaft Nr. 53 weiterhin nutzbar wären. Es befände sich so gut wie nie mehr als eine rollstuhlfahrende Person an der Busstation. Eine einzelne Person mit Rollstuhl könne auch bei der dritten oder vierten Türe in den Bus, ohne relevante Konsequenzen. Es bräuhete keine Erhöhung des Gehsteiges für die Rollstuhlfahrenden bei der zweiten Tür des Busses.

Die Stadt Zürich solle alternativ als Ersatz für die drei enteigneten Parkplätze drei Tiefgaragenplätze in der neuen, wahrscheinlich in 2023 fertig gebauten Liegenschaft der A Porta Stiftung auf der gegenüberliegenden Strassenseite erwerben und in das Eigentum des Einwenders übertragen.

Eine weitere Möglichkeit wäre, dass die Stadt Zürich dem Einwendenden einen realistischen Preis für die funktionelle Enteignung der drei Parkplätze und die damit verbundene, künftig entfallene Geldeinnahmequelle zahlen würde. Dies wäre gemäss Hochrechnung 650 000.– Franken (180.–/Parkplatz pro Monat im Baurecht von maximal 100 Jahren).

Stellungnahme:

Der Strasseneigentümer ist verpflichtet, die Bushaltestellen nach Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) bis Ende 2023 auszubauen. Der Abbau der drei von total sechs bestehenden Parkplätzen ist erforderlich, um die Bushaltestelle entsprechend ausbauen zu können. Hierzu bedarf es einer hohen Haltekante von 22 cm, die gemäss Vorgabe im Bereich der zweiten Tür sein muss. Diese hohe Haltekante ermöglicht, dass Rollstuhlfahrende aber auch ältere oder Personen mit eingeschränkter Mobilität ohne grosse Niveauunterschiede zwischen Bus und Trottoir ein- und aussteigen können. In diesem Bereich muss die Manövriertfläche für den Ein- und Ausstiegsbereich gewährleistet werden. Eine ausserordentliche Verschiebung der hohen Haltekante in den hinteren Abschnitt der Bushaltestelle ist nicht möglich, da der Bus mit der Karosserie den Randstein in diesem Bereich überschleppen muss, um mit der ganzen Länge nahe dem Randstein halten zu können. Die hohe Haltekante vor den Liegenschaften Kornhausstrasse 55/53 führt dazu, dass die Parkplätze nicht mehr über das Trottoir erschlossen werden können.

Eine weitere Verschiebung der Bushaltestelle (Gesamtlänge von 25 m) ist nicht möglich. Die Bushaltestelle wurde bereits – soweit es geht – Richtung Knoten Rotbuch-/Kornhausstrasse geschoben, um die Beeinträchtigung der Parkplätze so gering wie möglich zu halten. Gemäss aufgelegtem Projekt werden von den insgesamt sechs Aussenparkplätzen dementsprechend auch nur drei Parkplätze abgebaut. Somit stehen für die Gruppenarztpraxis immer noch drei Parkplätze zur Verfügung. Weiter stadteinwärts ist eine bestehende Allee mit grossen Bäumen vorhanden, die zu erhalten ist. Ein Verschieben der Haltestelle z. B. in den Bereich der Kornhausstrasse Nr. 49 ist keine Option, da sonst eine ganze Baumreihe gefällt werden müsste. Zudem befinden sich vor diesem Haus ebenfalls private Parkplätze, die auch dort entfallen würden.

Die Parkplätze, die weichen müssen, wurden vor der Einführung der Bewilligungspflicht von Parkplätzen (1. Juli 1978) erstellt. Deshalb macht der Einwendende «Gewohnheitsrecht» und damit deren Bestandesschutz geltend. Der Wegfall von privaten Parkplätzen aufgrund eines Strassenbauprojektes, muss nur dann monetär entschädigt werden, wenn die Parkplätze mittels einer Baubewilligung nach § 309 Abs. 1 lit. i PBG bewilligt wurden und kein Revers vorhanden ist. Auch ein Realersatz der Parkplätze ist denkbar, es besteht jedoch von Gesetzes wegen kein Anspruch darauf. Der Wegfall von nicht bewilligten Parkplätzen hingegen muss – selbst wenn sie Bestandesschutz im Sinne von § 357 PBG geniessen – nicht entschädigt werden. Für die betroffenen drei Privatparkplätze, liegt keine Baubewilligung vor, weshalb für deren Wegfall keine Entschädigung in monetärer Form oder als Realersatz geschuldet ist.

Das hier aufgerufene «Gewohnheitsrecht» geht nicht soweit, als dass heute nicht mehr bewilligungsfähige Parkplätze, in jedem Fall Anspruch auf Weiterbestand haben. Gemäss bundesgerichtlicher Praxis kann die Beseitigung baurechtswidriger Bauten oder Anlagen, die Bestandeschutz geniessen, dann verlangt werden, wenn eine konkrete, d.h. ernsthafte und unmittelbare Gefahr für Leib und Leben besteht (BGE 107 Ia 121 ff.). Die drei betroffenen Privatparkplätze wären heute nicht mehr bewilligungsfähig, da diese quer zur überkommunalen Strasse angeordnet sind. Mit der Erstellung der Bushaltestelle im Bereich dieser Parkplätze entsteht eine Kollisionsgefahr zwischen den Parkplatznutzenden, die entweder rückwärts ein- oder ausparkieren müssen und den wartenden ÖV-Benutzenden. Dementsprechend sind an überkommunalen Strassen nur Längsparkfelder zulässig, um so ein unübersichtliches Rückwärtsfahren aus dem Parkfeld über das Trottoir in die Strasse zu verhindern.

Die drei wegzufallenden Parkplätze sind weder durch eine Bewilligung noch durch § 357 PBG in ihrem Bestand geschützt. Durch den Wegfall dieser Parkplätze werden weder dingliche Rechte vom Einwendenden auf die Stadt übertragen (formelle Enteignung) noch wird der Einwendende in der Ausübung von bestehenden Verfügungs- oder Nutzungsrechten eingeschränkt (materielle Enteignung), weshalb auch keine Enteignung vorliegt, die einen Entschädigungsanspruch auslösen würde.

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, 05. Mai 2021 / grm

Die Direktorin