

# **Strassenbauprojekt**

## **Badener-, Dennlerstrasse**

Badenerstrasse 526 bis 542, Dennlerstrasse  
1 bis 52, Cyklamenweg 1 bis 14

Bau-Nr. 14125

### **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 Badener- und Dennlerstrasse mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung des Strassenraums wurde vom 13. November bis 14. Dezember 2020 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 15 Einwendungen mit total 28 Anträgen eingegangen. Von den 28 Anträgen sind insgesamt 5 mal 2 Anträge, sowie 1 mal 11 Anträge mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 13 vorliegenden Anträgen werden 1 Antrag ganz und 2 Anträge teilweise berücksichtigt. 10 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:

Behindertengerechter Ausbau und Verlängerung der Tramhaltestelle Freihofstrasse, Abtrennung Rad- und Gehweg durch Absenkung des Radwegs auf Strassenniveau sowie Verbreiterung des Radwegs und Abbau von zwei Abbiegespuren des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Badenerstrasse, Einführung Tempo 30 in der Badenerstrasse, Erstellung zuführender Velostreifen im Bereich der Knoten, Ersatz- und Neupflanzung Bäume, teilweise Verbreiterung des Gehwegs, Umgestaltung und Abbau von Parkplätzen, Erneuerung des Strassenoberbaus und der Werkleitungen.

## 2. Einwendungen

### **Einwendung:**

Auf die Aufhebung der 14 Parkplätze in der blauen Zone sei zu verzichten.

Anstelle der Vernichtung einer Grünrabatte in der Dennlerstrasse zu Gunsten von neuen Bäumen solle die schöne Grünrabatte erhalten bleiben. Zudem gäbe dies die Möglichkeit auf der gegenüberliegenden Seite die Parkplätze zu erhalten.

Durch den Abbau des einen Parkplatzes im Cyklamenweg gehe ein wertvoller Besucherparkplatz verloren. Dieser habe niemanden gestört und hätte auch die Begegnungszone nicht gefährdet.

Durch die Aufgabe der versetzten Parkierung gebe man die schmalen Spuren in der Dennlerstrasse auf. Das verleite die Benutzenden des Autos schneller als erlaubt zu fahren. Die alte Parkierung hätte dies massgeblich verhindert. Es seien deshalb die Engstellen in der Dennlerstrasse zur Reduktion des Tempos wieder herzustellen und somit auch die Sicherheit der Anwohnenden zu erhöhen. Mit einer Reduktion der Strassenbreite auf gewissen Abschnitten, wie im alten Regime, könne eine substantielle Anzahl der Parkplätze erhalten bleiben.

Die vorhandenen Parkplätze seien angesichts der vielen Anwohnerparteien sowie der zukünftig zu erwartenden Wohnraumverdichtung (die Dennlerstrasse liegt am Rande der Verdichtungszone Altstetten) angemessen. Unter Berücksichtigung der Klimafrage stehen die Parkplätze auch für das Zeitalter der Elektromobilität bzw. der Wasserstoff-Mobilität zur Verfügung, da die Autos kaum kleiner werden.

Viele Liegenschaften seien schon älter und verfügen über keine Garagen oder Besucherparkplätze, weshalb öffentliche Parkplätze unabdingbar seien, um auch Besucher von auswärts zu empfangen. Der Druck auf die Gesamtheit der Parkplätze nehme weiter zu. Insbesondere auf die privaten Besucherparkplätze.

Wer eine Parkkarte Blaue Zone erworben hat, hätte noch weniger Chancen, einen Parkplatz zu finden. Der Suchverkehr steige weiter an.

Für viele Anwohner sei das Vorhandensein von Anwohnerparkplätzen aus beruflichen Gründen oder wegen privaten Engagements dienlich oder sogar notwendig. Arbeitgebende verlangen immer mehr Flexibilität (Nachtarbeit, Verlegung Arbeitsort, verschiedene Arbeitsorte pro Haushalt),

weshalb vor allem für die wenig begüterte Bevölkerung (z. B. Mitarbeitende des öffentlichen Verkehrs) auf öffentlich zugängliche Parkplätze angewiesen seien.

### **Stellungnahme:**

Die Voraussetzungen für die kompensatorische Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen legte der Stadtrat im Jahre 2012 mit der Strategie «Stadtverkehr 2025» fest. Das konkrete Vorgehen zur kompensatorischen Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen wurde vom Steuerungsausschuss von «Stadtverkehr 2025» am 28. Januar 2014 beschlossen und ist seither ständige Praxis. Im Zuge der Erstellung von Wohnersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen nimmt der Bedarf nach Blaue-Zone-Parkplätzen entsprechend ab, weshalb diese kompensatorisch aufgehoben werden können (vgl. auch STRB Nr. 950/2019). Mit der Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen können andere Bedürfnisse wie Bäume, Velostreifen und -wege, Fussgängerflächen oder Klimaschutz-Massnahmen, etwa die Entsiegelung asphaltierter Flächen, realisiert werden. Damit sollen richtplanerische und konzeptionelle Vorgaben zur Aufwertung der Strassenräume umgesetzt werden. Zudem wird das Parkplatzangebot nach Massgabe von §§ 242 ff. PBG kontinuierlich vom öffentlichen in den privaten Raum verlagert.

Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkplätze und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer sowie Gewerbetreibende sind grundsätzlich selber dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Beschäftigte und Besucherinnen sowie Besucher auf ihren Grundstücken zu errichten.

Im Falle des vorliegenden Projektes wird in der Dennlerstrasse die genannte Grünrabatte vor dem Haus Dennlerstrasse 2 und 4 entfernt, damit beidseitig ein durchgehender Gehweg auf öffentlichem Grund angeboten werden kann. Zudem werden neue Bäume als Hitzeminderungs-massnahmen gepflanzt und zwischen den Bäumen werden einzelne Parkplätze angeordnet, um so den Parkplatzabbau möglichst gering zu halten.

In der Dennlerstrasse bleibt vereinzelt die versetzte Parkierung bestehen und ebenfalls bleiben einzelne Engstellen, um so das gefahrene Tempo zu reduzieren. Des Weiteren werden die Knoten mittels Vertikalversätzen angehoben, um so das Tempo zusätzlich zu reduzieren und die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden zu steigern.

Mit dem Projekt wurden zudem die Zugänglichkeiten der privaten Liegenschaften für Rettungsfahrzeuge der Schutz und Rettung, namentlich der Feuerwehr, geprüft. Um die Rettungseinsätze

gewährleisten zu können, müssen einzelne blaue Zone Parkplätze abgebaut werden, sodass der Zugang zu den Liegenschaften jederzeit gewährleistet werden kann.

Der Parkplatz im Cyklamenweg wird gemäss Wunsch der Einsprache vom Nebenprojekt Edelweisstrasse gestrichen. Gemäss Einsprecher war der Wunsch, den Parkplatz abzubauen, um den Parkplatzsuchverkehr auf den Anfang der Strasse zu beschränken. Vgl. STRB 285 vom 24. März 2021 Kapitel 5.3.6.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Auf die Einführung von Tempo 30 sei zu verzichten.

### **Stellungnahme:**

Strassenbauprojekte, bei denen zu erwarten ist, dass sie zu wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen führen (Art. 8 Abs. 3 LSV) oder die gewisse andere Kriterien erfüllen (z.B. hohe Kosten oder tiefgreifende Änderung der Bausubstanz), gelten als wesentliche Änderung. Sind die Lärmgrenzwerte im betroffenen Strassenabschnitt überschritten, muss dieser gleichzeitig mit dem Bauprojekt lärmsaniert werden (Art. 18 USG, Art. 8 Abs. 2+3 LSV). Beim vorliegenden Strassenbauprojekt im Abschnitt der Badenerstrasse wird auf dem gesamten Strassenquerschnitt der Oberbau erneuert. Dies stellt eine tiefgreifende Änderung der Bausubstanz dar. Das vorliegende Strassenbauprojekt ist deshalb als wesentliche Änderung gemäss Art. 8 Abs. 2+3 LSV zu qualifizieren. Da die Lärmgrenzwerte auf diesem Abschnitt der Badenerstrasse überschritten sind, muss parallel zur Realisierung des Strassenbauprojekts die Lärmsanierung dieses Strassenabschnitts durchgeführt werden.

Gemäss Art. 13 Abs. 3 LSV sind Massnahmen, die die Lärmerzeugung verhindern oder verringern (Massnahmen an der Quelle) gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern, vorzuziehen. Die Einführung von Tempo 30 stellt eine Lärmschutzmassnahme an der Quelle dar. Die Verhältnismässigkeit von Massnahmen an der Quelle wird in interdepartementaler Zusammenarbeit des Sicherheitsdepartements (Dienstabteilung Verkehr), der industriellen Betriebe (VBZ), des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Gesundheits- und Umweltdepartements gemäss festgelegter Kriterien wie zum Beispiel Verminderung der Lärmbelastung, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Verstetigung des Verkehrsflusses, Reduktion von Luftschadstoff-Emissionen, Erhöhung der Wohnqualität einerseits und Auslösen von Ausweichverkehr, Verlängerung der

## **Bericht zu den Einwendungen**

Fahrzeiten für den MIV, Verlustzeiten und resultierende Kosten für den öffentlichen Verkehr andererseits beurteilt.

Im Juli 2021 hat der Stadtrat entschieden, in der Stadt weitgehend Tempo 30 einzuführen. Seit Dezember 2021 liegt dazu ein Geschwindigkeitsplan vor, der für jede einzelne Strasse zeigt, welches Temporegime vorgesehen ist. Im Falle der Badenerstrasse gilt derzeit zu prüfen, ob für das Tram ein baulich abgetrenntes Trasse resp. ein unabhängiger Bahnkörper (uBK) realisiert werden kann, sodass das Tram weiterhin mit einer Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h fahren kann und somit keine Fahrzeitverluste auftreten. Diese Prüfung ist derzeit in Bearbeitung und entsprechend wird dann das Temporegime für den MIV in der Badenerstrasse festgelegt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Auf den Abbau von MIV-Fahstreifen auf der Badenerstrasse sei zu verzichten.

### **Stellungnahme:**

In der Badenerstrasse wird die stadtauswärtsfahrende Linksabbiegespur / U-Turn abgebaut. Der Abbau wurde im Projekt mittels Leistungsfähigkeitsgutachten überprüft. Durch die Aufhebung dieser Verkehrsbeziehung kommt es nur teilweise zu Mehrverkehr an den Folgeknoten, da ein grosser Teil der betroffenen Verkehrsströme bereits am vorhergehenden Knoten, der ohnehin passiert wird, abbiegen wird. Der geringe Mehrverkehr kann von den Folgeknoten aufgenommen werden.

Der gewonnene Platz im Strassenraum wird einerseits der Tramhaltestelle zugeschrieben, sodass die Wartenden mehr Platz inkl. grosszügigem Sicherheitsabstand zu der MIV-Spur erhalten. Weiter wird der Platz für den Ausbau der regionalen Veloroute genutzt und es kann ein Velostreifen von 1,65 m Breite angeboten werden. Zwischen Velostreifen und Gehweg wird neu die Fläche entsiegelt und ein Grünstreifen wird eingerichtet. Ein Verschieben der Fahrbahn in Richtung Privatgrund und somit ein Verzicht auf den Spurabbau und des Grünstreifens ist aufgrund der bestehenden Gebäude und deren Vordächer nicht möglich.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Das Linksabbiegen von der Badenerstrasse in die Freihofstrasse sei weiterhin zu ermöglichen.

**Stellungnahme:**

Der Abbau der Linksabbiegebeziehung wurde im Projekt mittels Leistungsfähigkeitsgutachten überprüft. Aus der Ziel- und Quellverkehrsanalyse hat sich ergeben, dass nur vereinzelt Verkehrsteilnehmende diese Abbiegespur nutzen. Der Mehrverkehr infolge Aufhebung der Linksabbiegespur auf die umliegenden Konten kann gemäss Analyse gut aufgenommen werden und führt zu keiner Leistungsreduktion.

Des Weiteren ist die bestehende Abbiegespur sehr kurz, was im IST-Zustand zu Rückstau führt. Dieser Rückstau führt zu einem sicherheitsrelevanten Konflikt zwischen den geradeausfahrenden MIV-Teilnehmern und den Velofahrenden, die in diesem Bereich auf dem Velostreifen auf der Fahrbahn fahren. Dieser Konfliktpunkt kann somit aufgehoben werden. Der gewonnene Raum durch den Abbau wird dem Radweg und den Gehwegflächen zugeschrieben.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Der Radweg auf der Badenerstrasse sei wie bisher baulich abgetrennt auszuführen. Dabei sei zwischen dem Gehwegbereich und dem Radweg ein taktil erfassbarer Rand, z. B. mit einem Absatz von 3 cm einzubauen, damit er für Sehbehinderte ertastbar sei. Die Haltestelleninseln dürfen dabei nicht verschmälert werden.

Gemäss Stand der Verkehrsplanungstechnik solle bei einem DTV ab 6000 Fz/d der Velostreifen baulich abgetrennt werden. Ansonsten sei das Sicherheitsgefühl für ungeübte Velofahrende so stark beeinträchtigt, dass sie auf den Gehweg ausweichen. Velostreifen (ohne bauliche Abtrennung) werden von Motorfahrzeugen, insbesondere von Lastwagen, sehr oft überfahren und bedrängen dadurch den Veloverkehr.

**Stellungnahme:**

Die Badenerstrasse ist für den Veloverkehr als Hauptnetz klassiert. Im Projektabschnitt wurde im Knotenbereich bewusst ein Velostreifen und nicht ein abgetrennter Radweg projektiert, da die Vorteile (einfacheres Überholen zwischen Velofahrenden insbesondere E-Bike-Fahrende, grössere Flexibilität für breite und schwere Velos wie Cargo Velos und Velos mit Anhänger, einfaches und sicheres Abbiegen in und aus den Seitenstrassen, kohärente einheitliche Veloführung) höher gewichtet wurde als die subjektive Sicherheit der ungeübten Velofahrenden. Dies insbesondere, da die Badenerstrasse in diesem Abschnitt voraussichtlich mit Tempo 30 betrieben wird.

Während Zufussgehende oft langsam unterwegs sind, stehen bleiben, sich unterhalten, abrupte Richtungswechsel vornehmen können und sowohl Kinder wie auch Erwachsene und Menschen

mit Mobilitätseinschränkungen umfassen, sind Velofahrende zügig, linear und zielgerichtet unterwegs. Velos sind in punkto Geschwindigkeit im Normalfall näher beim Auto, vor allem im zukünftigen Tempo 30 Regime, als beim Fussverkehr. Daher wird die taktile Trennung zwischen Trottoir und Veloführung in diesem Fall höher gewichtet als die zwischen Velofahrenden und dem zukünftig auf Tempo 30 beschränkten MIV. Für ungeübte Velofahrende steht zudem die parallel verlaufende Baslerstrasse (Velovorzugsroute gemäss Velonetzplanung) zur Verfügung.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Für den stadteinwärts fahrenden Veloverkehr sei eine Linksabbiegemöglichkeit in die Freihofstrasse einzurichten. Die Freihofstrasse sei ein wichtiger Zubringer des Veloverkehrs zur geplanten und teilweise schon umgesetzten Velovorzugsroute auf der Baslerstrasse. Entsprechend gehen die Einwendenden davon aus, dass ein grosses Bedürfnis für diese Velobeziehung bestehe.

### **Stellungnahme:**

Die Badenerstrasse ist für den Veloverkehr als Hauptnetz klassiert. Gemäss Velonetzplanung erfolgt die Hauptverbindung von der Badenerstrasse in die Baslerstrasse via Saumackerstrasse (Velovorzugsroute), Luggwegstrasse (Hauptnetz) und Herdernstrasse (Velovorzugsroute). Die Freihofstrasse ist lediglich als Basisnetz klassiert. In der Neugestaltung der Badenerstrasse im Projektperimeter wird der Fokus auf die durchgehende Längsverbindung der Veloroute gelegt. Eine indirekte, sichere Linksabbiegemöglichkeit ist mit dem Projekt weiterhin über die Velofurt bei der Tramhaltestelle gewährleistet oder via vorhergehendem Knoten Badenerstrasse – Flurstrasse.

Die Einrichtung einer Linksabbiegespur für den Veloverkehr wäre zudem baulich nur möglich, wenn der Radweg bereits früher auf das Strassenniveau abgesenkt würde, sodass die Velofahrenden sicher die MIV-Spur queren könnten. Dafür wären Baumfällungen erforderlich.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Auf das Pflanzen von Bäumen in der Fahrbahn vom Cyklamenweg sei zu verzichten.

### **Stellungnahme:**

Die Gestaltung des Cyklamenweges wurde analog dem bereits festgesetzten Strassenbauprojekt der Edelweisstrasse (Festsetzung STRB 285 vom 24. März 2021) projektiert, um so eine einheitliche Gestaltung realisieren zu können. Die Bäume dienen als Massnahme zur Hitzeminderung.



## **Bericht zu den Einwendungen**

Die Fahrbahn im Bereich der Bäume weist mit 4,0 m eine genügende Breite auf und erzielt gleichzeitig einen verkehrsberuhigenden Effekt. Das Queren von zwei Personenwagen ist jeweils vor und nach den Baumstandorten gewährleistet.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Auf den Einbau von Belagsrampen in der Dennlerstrasse sei zu verzichten.

### **Stellungnahme:**

Um die Verkehrssicherheit in der gerade ausgebildeten Dennlerstrasse zu erhöhen, werden Belagsrampen eingebaut. Dadurch wird die Geschwindigkeit in der Tempo-30-Zone wirksam herabgesetzt. Die Belagsrampen sind bei Knotenpunkten angeordnet, um so die Aufmerksamkeit an diesen Knoten und Querungsstellen im Rechtsvortritt zu steigern. Die Ausführung der Belagsrampen ist gemäss VSS Norm (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) und den Normen der Stadt Zürich vorgesehen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Beim Knoten Dennlerstrasse / Anemonenstrasse seien in den Kurven Pfosten zu montieren. Ohne Pfosten können die Motorfahrzeuge die Kurve schneiden und somit die Zufussgehenden gefährden.

### **Stellungnahme:**

Sämtliche Knoten innerhalb der Dennlerstrasse werden höher gesetzt und mittels Rampen ausgebildet. Die Rampen dienen der Geschwindigkeitsreduktion und der Erhöhung der Aufmerksamkeit. Zudem ist zwischen Fahrbahn und Gehweg im Bereich des Knotens ein Randsteinversatz von 3 cm vorgesehen.

Diese baulichen Massnahmen verhindern das Überfahren des Gehweges bei den Knoten und es sind keine Pfosten vorgesehen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die 41 projektierten Parkplätze sollen mit sickerfähigem Belag ausgestaltet werden. So werde eine beträchtliche Fläche entsiegelt und trage zur Hitzeminderung bei. Meteorwasser könne versickern, das gespeicherte Wasser versorge die Bäume, verdunste und trage zur Kühlung des Klimas bei. Gemäss Fachplanung Hitzeminderung befinde sich der untere Teil der Dennlerstrasse und die Badenerstrasse im Massnahmegebiet 1, wo eine Verbesserung der bioklimatischen Situation am Tag und in der Nacht notwendig sei. Der obere Teil der Dennlerstrasse befinde sich im Massnahmegebiet 2, wo eine Verbesserung der bioklimatischen Situation am Tag notwendig sei. Die beiden Handlungsansätze (HA) Entsiegelung HA 05 und Versickerung HA 08 gemäss Fachplanung lasse sich beim vorliegenden Strassenbauprojekt einfach umsetzen. Spätere Anpassungen seien sehr viel kostspieliger und aufwändiger.

**Stellungnahme:**

In der weiteren Projektentwicklung wird die zusätzliche Teilentsiegelung von Gehwegen und die Möglichkeit von sickerfähigem Belag bei den Parkplätzen überprüft.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Baumgruppe mit den zwei Parkplätzen vor der Dennlerstrasse 46 sei auf die andere Strassenseite (wie bisher) zu verschieben.

Wegen der komplexen Verkehrssteuerung an der Kreuzung Albisriederstrasse / Rautistrasse / Dennlerstrasse sei häufig zu beobachten, dass Fahrzeuge aus Richtung Albisrieden mit überetzter Geschwindigkeit in die Dennlerstrasse einfahren würden. Der Wegfall des bestehenden Prellbocks mit den dahinterliegenden zwei blauen Parkfeldern würde diesen Effekt bei der vorliegenden Planung verstärken, weil die Dennlerstrasse trotz ihrer Verschmälerung einen 'gradlinigeren' Eindruck erhalten würde. Das vor allem von Schulkindern des Uto-Schulhauses genutzte östliche Trottoir könnte mit einer Verschiebung der beiden Bäume und Parkfelder auf die bisher belegte Strassenseite besser geschützt werden. Bei der Einfahrt in die Dennlerstrasse wäre durch die versetzte Anordnung von vornherein klar, dass es sich um eine verkehrsberuhigte 30er-Zone handelt. Die bereits jetzt zuweilen sehr unübersichtliche Ausfahrt von den Liegenschaften Dennlerstrasse 46 bis 50, die neu beidseitig zwischen Bäumen und Parkplätzen eingeklemt wäre, würde mit der vorläufigen Planung leider zusätzlich verschärft und unfallgefährdeter.

### **Stellungnahme:**

Im Bereich der östlichen Strassenseite (Seite Schulhaus Utogrund) sind mehrere Elektrotrassen im Untergrund vorhanden, weshalb an diesem Standort keine Baumpflanzung möglich ist. Zudem sind auf der Parzelle des Schulhauses bereits grössere Bäume angrenzend an den Gehweg vorhanden, weshalb eine Baumpflanzung auf dieser Seite nicht vorteilhaft wäre. Des Weiteren wurden im Vorbereich des Uto-Schulhauses in der Projektierung bewusst Sichthindernisse wie Baumpflanzungen und Parkierung vermieden, um die Sichtbarkeit und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Zur Verkehrsberuhigung, für die höhere Aufmerksamkeit und zur Geschwindigkeitsdrosselung wird neu das erforderliche T-30-Zonen-Rack direkt auf Höhe des ersten Baumes auf der gegenüberliegenden Seite angeordnet, um so eine Torwirkung zur Einfahrt in die T-30-Zone zu erhalten und die Geradlinigkeit der Dennlerstrasse zu unterbrechen.

Die Ausfahrten aus den privaten Liegenschaften wurden in der Projektierung geprüft und die Sichtweiten sind gemäss VSS eingehalten.

Des Weiteren ist ein Drittprojekt Albisriederstrasse, Abschnitt Hubertus bis Albisrank, in der Projektierung. In diesem Projekt wird der Konten und die Verkehrsbeziehungen Albisriederrank – Dennlerstrasse neu beurteilt und ggf. weiter optimiert.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Das westliche Trottoir zwischen Rautistrasse und Dennlerstrasse 46 solle verbreitert werden. Gemäss den Auflageplänen solle das bestehende westliche Trottoir um 30 cm verschmälert werden. Diese Trottoirseite weise jedoch eine vielfach höhere Frequenz auf als das gegenüberliegende östliche Trottoir entlang des Uto-Schulhauses. Das dürfe damit zusammenhängen, dass die durch die Einführung des 83ers stark aufgewertete Bushaltestelle «Albisrank» (Bus Nr. 89 und Nr. 83) sowie die von dort aus kürzere Distanz zur Tramhaltestelle «Siemens» (Tram Nr. 3) die meisten Passantinnen und Passanten, vielfach auch mit Kinderwagen, diese naheliegende und kreuzungsfreie bzw. -reduzierte Seite wählen lasse. Der neu vorgesehene Flaschenhals mit einer Breite von nur gerade 2,15 Metern verschärfe die Situation zusätzlich, auch infolge des neu eingerichteten angrenzenden Velostreifens vor der Ampel Rautistrasse. Eine wohl unumgängliche Verschmälerung des Trottoirs sei auf der gegenüberliegenden Seite entlang des Uto-Schulhauses viel sinnvoller, zumal in Kombination mit einer Verschiebung der

Baumreihe (vorhergehende Einwendung) die Sicherheit dieser Fussgängerstrecke gewährleistet werden könne.

### **Stellungnahme:**

Der Gehweg wird lediglich im Abschnitt Rautistrasse bis zur ersten Baumgrube auf Höhe Dannerstrasse Nr. 52 um 30 cm im Vergleich zum Bestand verschmälert. Der projektierte Gehweg weist aber in diesem Bereich eine angemessene Breite von 2.15 m auf. Ab der Baumgrube ist eine Breite von 2.40 m vorhanden.

Die Maximierung des Trottoirs vor dem Schulhaus wird mehr gewichtet als die gleichmässige Verteilung der beiden Trottoirs. In Kombination damit, dass die Baumgrube gemäss vorhergehender Einwendung nicht geschoben wird und aufgrund der genügenden Breite des Gehweges wird das Projekt wie aufgelegt belassen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Auf die vorgesehene Landabtretung von ca. 6.5 m<sup>2</sup> auf der Parzelle AL8378 sei zu verzichten. Entweder solle auf den neuen Baum in diesem Perimeter verzichtet werden oder der Rad- und Gehweg oder die Tramhaltestelle solle optimiert werden, sodass die Beanspruchung des Grundstückes verhindert werden könne.

Die heutige Durchgangsbreite für Rad- und Gehweg betrage an der schmalsten Stelle vor der genannten Parzelle ab Grundstück bis zur Badenerstrasse ca. 3.5 m. Somit sollte für die geplanten Anpassungen genügend Raum für alle Verkehrsteilnehmer vorhanden sein, damit ein behindertengerechter Ausbau der Tramhaltestelle Freihofstrasse sowie die Abtrennung von Rad- und Gehweg durch Absenkung des Radwegs auf Strassenniveau ohne Beanspruchung des Grundstückes möglich sei.

### **Stellungnahme:**

Der genannte Baum ist ein bestehender Baum, der aus Vitalitätsgründen und gemäss Fachplanung Hitzeminderung mit dem Projekt ersetzt werden muss.

Die Tramhaltestelle ist im Bereich der betroffenen Parzelle bereits auf eine Minimalbreite von 2,0 m und der Radweg ebenfalls auf die Mindestbreite von 1,5 m reduziert.

Die Badenerstrasse ist von stadtweiter Bedeutung gemäss Bedeutungsplan öffentliche Stadträume. Gemäss städtischem Leitfaden "Standard Fussverkehr" bedeutet das für den Gehweg,

dass eine Breite von 2,6 m (2,4 m Gehweg plus 20 cm Zuschlag infolge der Hecke) anzustreben ist. Um den Landerwerb möglichst gering zu halten, wird der Gehweg im Bereich des Baumes auf ein Minimum von lokal 2,0 m verschmälert. Vor und nach dem Baum ist die neue Grenzlinie so projektiert, dass ein Gehweg von 2,2 bis 2,4 m gewährleistet werden kann.

Die erforderliche Landerwerksfläche liegt innerhalb der vorhandenen Baulinie. Im Sinne der Verhältnismässigkeit wurde, wie zuvor beschrieben, das Ausmass des erforderlichen Landerwerbs minimiert, was der allgemeinen Praxis bei der Planung von Strassenbauprojekten entspricht.

*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, 11. Mai 2022 grm

Die Direktorin