

Strassenbauprojekt

Borrweg

Schweighofstrasse bis Im Rossweidli

Bau-Nr. 16074

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 am Borrweg, Abschnitt Schweighofstrasse bis Im Rossweidli, mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung der Oberfläche wurde vom 5. Juni bis 6. Juli 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 20 Anträgen eingegangen. Von den 20 Anträgen sind jeweils 10 und 2 Anträge mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend je als ein Antrag gezählt). Von den somit 10 vorliegenden Anträgen wird 1 Antrag ganz und 1 Antrag teilweise berücksichtigt. 8 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:

Teilweise Verbreiterung des Gehwegs auf der westlichen Seite, Erstellung einer neuen Fussgängerquerung, Neugestaltung der Kreuzung Borrweg/Im Rossweidli, Neupflanzung von Bäumen, Umgestaltung und Abbau von Parkplätzen, Erneuerung des Strassenoberbaus, der Kanalisation und der Werkleitungen.

2. Einwendungen

Einwendung:

Auf die Aufhebung der 15 Parkplätze in der Blauen Zone sei zu verzichten.

Die vorhandenen Parkplätze seien angesichts der vielen Anwohnerparteien sowie der zukünftig zu erwartenden Wohnraumverdichtung angemessen. Ebenso seien die Parkplätze unter Berücksichtigung der Klimafrage auch für Elektromobile nutzbar. Viele Liegenschaften seien schon älter und verfügen über keine Garage oder Besucherparkplätze, weshalb öffentliche Parkplätze unabdingbar seien. Für viele Anwohnende sei das Vorhandensein von Anwohnerparkplätzen aus beruflichen oder wegen privaten Engagements dienlich oder sogar notwendig. Arbeitgebende würden immer mehr Flexibilität (Nachtarbeit etc.) verlangen und junge Familien können sich keine Tiefgaragenplätze leisten. Dies würde zu einer sozialen Entmischung führen. Ebenso seien gewisse Berufsgruppen, die auf ein Fahrzeug angewiesen seien, unverhältnismässig benachteiligt

bzw. würden kein Recht mehr haben, in der Stadt zu wohnen, weil ihnen der Parkplatz entzogen würde.

Die Parkplätze würden auch für die oben angesiedelten Schrebergärten für die Anlieferung von schweren Gartengeräten genutzt werden, was bei dem starken Gefälle dringend benötigt würde. Ebenso seien wegen der Hanglage die älteren Anwohnenden und Besuchenden der Liegenschaften darauf angewiesen, dass sie durch jemanden gefahren werden können. Vor allem auch die älteren Kirchenbesucher, die auf ein Auto angewiesen seien, können den Gottesdienst so nicht mehr besuchen. Das gleiche gelte auch für die Besuchenden der Krankenstation Friesenberg. Es schmälere sogar die sozialen Kontakte zwischen Kinder und den betagten Eltern, da erstere ihre pflegebedürftigen Eltern nur noch mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) besuchen können. Vor allem in der jetzt schwierigen Zeit des Corona würde die Stadt durch den Parkplatzabbau die Gesundheit ihrer Bewohnenden gefährden, weil sie diese auf den ansteckungsgefährlichen ÖV zwingen würde.

Durch die Entfernung der Parkplätze würde der Suchverkehr in die umliegenden Tempo 30-Strassen zunehmen, wo viele Kinder spielen würden. Wer eine Parkkarte der Blauen Zone erworben hätte, hätte weniger Chancen, einen Parkplatz zu finden.

Der grosse Baumbestand bei den umliegenden öffentlichen Gebäuden würde ein Verzicht der neuen Bäume in der Strasse erlauben, um so eine substantielle Anzahl an Parkplätzen erhalten zu können. Die Pflanzung von Bäumen wäre für das Klima der tieferliegenden Stadtkreise abträglich, da die Fallwinde durch die üppigen Baumkronen stark vermindert würden.

Ausserdem würden Kundinnen und Kunden im näheren Umfeld (Detailhandel und Restaurant) noch weniger Parkplätze finden, da in der Schweighofstrasse bereits öffentliche Parkplätze abgebaut würden. Es drohe die Schliessung von Geschäften, da die motorisierten Kundinnen und Kunden geschätzt 30 Prozent zum Umsatz beitragen würden. Durch die Schliessung von Geschäften würde die Attraktivität des Quartiers Friesenberg abnehmen. Das Gewerbe an der Schweighofstrasse sei auf die Parkplätze angewiesen. Ebenso seien Servicehandwerkende auf die Parkplätze angewiesen, da sonst keine Haltemöglichkeiten vorhanden seien und diese im Normalfall mit dem Auto unterwegs seien.

Des Weiteren hätten die bestehenden Parkplätze nicht gestört, sondern seien durch die versetzte Anordnung ein Teil der Verkehrsberuhigung gewesen, vor allem im steil abfallenden Borweg. Ein Abbau würde aus der Strasse eine Rennbahn machen.

Stellungnahme:

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (PBG) sieht vor, dass im Normalfall die Zahl der Fahrzeugabstellplätze so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benützerinnen und Benützer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grunds aufgestellt werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu erstellen (sog. Pflichtparkplätze). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV) regelt den Pflichtbedarf. Durch das Erstellen von Pflichtparkplätzen weitet sich das Parkplatzangebot auf Privatgrund stetig aus, sodass der Parkplatzbedarf zusehends auf Privatgrund abgedeckt werden kann.

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 Beschäftigte auf ihren Grundstücken zu errichten.

Im Falle des Borrwegs wird die Fläche im oberen Abschnitt dem Gehweg und der Ausgestaltung der Kreuzung Borrweg/Im Rossweidli gemäss Masterplan FGZ (Familienheim-Genossenschaft-Zürich) zugeschrieben und im unteren Abschnitt dem städtischen Alleenkonzept respektive den Klimaschutz-Massnahmen mit der Neupflanzung von Bäumen. Der Gehweg im oberen Abschnitt ist zu schmal und entspricht nicht mehr der heutigen Norm. Deshalb muss er verbreitert werden. Insbesondere, da es sich um eine Schulwegroute handelt.

Zudem grenzen die bestehenden Parkplätze zwischen dem Haus Nr. 71 und 75 zu nahe an die private Ausfahrt an. Die erforderlichen Sichtweiten können somit nicht eingehalten werden und müssen zwingend mit dem Projekt verbessert werden. Um das Sicherheitsdefizit zu beheben, ist es unabdingbar, Parkplätze abzubauen.

Das angrenzende Zentrum Friesenberg verfügt über ausreichend Parkplatzkompensationspotenzial. Der Parkplatzabbau ist somit vertretbar.

Der Borrweg ist Bestandteil des Alleenkonzepts der Stadt Zürich, weshalb auch im unteren Abschnitt eine neue Baumreihe vorgesehen ist. Weil diese ökologische, gestalterische und soziale Aufgaben erfüllt, kann auf die Baumreihe nicht verzichtet werden. Gemäss der Fachplanung Hitzeminderung befindet sich der Projektperimeter im Leitbahnbereich der Talabwinde mit bodennahen Kaltluftströmen. Durch die neue, einseitig angeordnete Baumreihe werden die Kaltluftströme nicht unterbrochen. Der Fachplan Hitzeminderung gibt in diesen Bereichen sogar vor, den Grünanteil zu erhalten, zu schützen und auszubauen. Diese Vorgaben werden mit dem aufgelegten Projekt umgesetzt.

Mit den geplanten Belagsrampen wird die Geschwindigkeit in der Tempo-30-Zone wirksam herabgesetzt. Ausserdem beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr im Projektperimeter weniger als 250 Fahrzeuge pro Tag. Aus diesen Gründen kann auf eine versetzte Anordnung der Parkplätze zur Verkehrsberuhigung verzichtet werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Belagsrampen sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Um die Verkehrssicherheit an der Kreuzung Borrweg/Im Rossweidli und beim Fussgängerübergang zu erhöhen, werden Belagsrampen eingebaut. Dadurch wird die Geschwindigkeit in der Tempo-30-Zone wirksam herabgesetzt. Die Ausführung der Belagsrampen ist gemäss VSS Norm (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsleute) und den Normen der Stadt Zürich vorgesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf Höhe Georg-Baumberger-Weg sei ein zweiter Fussgängerstreifen zu planen. Dies auch nur temporär, bis der Neubau des Schulhauses Borrweg im 2025 realisiert sei. Mit der Realisierung des neuen Schulhauses könne der Fussgängerstreifen dann wieder entfernt werden.

Stellungnahme:

Das Strassenbauprojekt wurde koordiniert mit dem Ersatzneubau des Schulhauses Borrweg projektiert. Geplant ist, dass die Strasse erst nach dem Rohbau des Schulhauses gebaut wird, so dass die Übergangsbereiche der Strassenparzelle und der Schulhausparzelle gemeinsam und nur einmal neu gebaut werden müssen. Daher wird es auch kein Bauzustand geben, in dem die Strasse bereits realisiert ist und noch das alte Schulhaus steht. Der neue Fussgängerübergang wurde auf das neue Schulhaus angepasst. Somit kann auf einen provisorischen Fussgängerübergang im Bereich des Georg-Baumberger-Wegs verzichtet werden.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Der neue Fussgängerstreifen sei am falschen Ort geplant worden. Viele Kinder kämen vom Georg-Baumberger-Weg. Auch wenn der Fussgängerstreifen vor dem Eingang der Schule läge, würden die Kinder vom Georg-Baumberger-Weg herkommend einfach geradeaus gehen. Das sei heute schon so, da es keinen Fussgängerstreifen gäbe.

Stellungnahme:

Der neue Fussgängerstreifen ist auf den Ersatzneubau der Schule abgestimmt. Die Kinder queren bereits in der heutigen Situation den Borrweg an der Lage des künftigen Fussgängerstreifens, da in der Grünrabatte ein breiter Trampelpfad zu finden ist. Mit dem Projekt wird eine direkte Querung des Borrwegs angeboten. Zudem wird der Gehweg auf Seite Georg-Baumberger-Weg verbreitert, sodass die Kinder sicher zum Fussgängerstreifen gehen können.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei komplett auf die Parkplätze zu verzichten oder zumindest die Verlegung der Parkplätze auf die andere Seite rückgängig zu machen.

Viele Kinder kämen von der Schweighofstrasse her und müssten den Borrweg queren, was für Kinder in einer Strasse mit parkierenden Autos schwierig sei.

Stellungnahme:

Eine Verlegung der Parkplätze würde lediglich das Queren in eine Richtung verbessern. Die Zufussgehenden können künftig an mehreren Orten sicher queren: Einerseits bei der Trottoirüberfahrt Borrweg-Schweighofstrasse und andererseits beim neu geplanten Fussgängersteifen vor dem Schulhaus.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei komplett auf die Parkplätze zu verzichten, um so die Zugänge zu verbessern und ggf. einen Halteplatz vor der Kirche einzurichten.

Stellungnahme:

Die Parkplätze können nicht nur von Anwohnenden, sondern auch von den Besucherinnen und Besuchern der Kirche und der Krankenstation genutzt werden. Falls alle Parkplätze besetzt sind, gibt es die Möglichkeit, zwischen den neu geplanten Bäumen (in den Nischen) anzuhalten, um so Kirchenbesuchende aus- und einsteigen zu lassen. Der Halteplatz ist somit gewährleistet, ohne dass auf die Parkplätze verzichtet werden muss.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Im Projektperimeter sei eine Begegnungszone einzurichten.

Stellungnahme:

Der Borrweg weist im Projektperimeter ein sehr grosses Längsgefälle auf. Die Begegnungszone wird daher aus topographischen Gründen als ungeeignet betrachtet. Zudem würde der ÖV aufgrund des Fussgängervortritts, der in einer Begegnungszone gilt, benachteiligt werden. Aus diesen Gründen wird am bestehenden Regime mit Tempo 30 festgehalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Beidseits des Borrwegs sollen die Gehwege verbreitert und einladend gestaltet werden. Entsprechend sei auf das Angebot der Blauen Parkplätze zu verzichten. Es solle dafür gesorgt werden, dass dann keine Fahrzeuge auf dem Gehweg abgestellt werden können.

Gemäss Masterplan FGZ solle die Kirche und die Primarschule besser in den Zentrumsbereich integriert werden. Die Verbindungswege sollen für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiver werden. Es sei nicht einzusehen, weshalb im unteren Abschnitt nahe der Schweighofstrasse die Gehwege zu Lasten der Parkplätze nicht verbreitert werden.

Ausserdem sei vor dem Zugang zur katholischen Kirche auf die Parkplätze zu verzichten. Die Parkplätze würden den Zugang zur Kirche versperren, optisch sowie auch physisch. Zudem würden die Parkplätze meist für «dauer-abgestellte» Fahrzeuge genutzt und seien deshalb für die Kirchengängerinnen und –gänger nicht nutzbar. Es sei stattdessen der Gehweg platzartig zu gestalten und ein Haltebereich für Motorfahrzeuge vorzusehen.

Stellungnahme:

Die Gehwege weisen je eine Breite von zwei Metern auf, was einer normgerechten Breite entspricht. Durch die neuen Bäume, die gemäss Alleenkonzept umgesetzt werden, wird der Strassenraum aufgewertet. Die Verbindungswege sind somit gewährleistet und attraktiver ausgestaltet.

Mit den geplanten Gehwegen ist der Zugang zur Kirche jederzeit möglich. Ebenfalls ist es möglich, zwischen den geplanten Bäumen (ausserhalb der Parkplätze, in den Nischen) anzuhalten, um eine Person aussteigen zu lassen. Somit ist auch ein Haltebereich mit dem vorliegenden Projekt gewährleistet. Weil die Kirche höherliegend ist als die Strasse, wird durch die Parkplätze und die neu geplanten, eher kleineren Bäume der Zugang auch optisch nicht versperrt. Die neu geplanten Bäume stellen auch keine Konkurrenz zu den bestehenden dar, sie ergänzen den Baumstandort vielmehr und werten den Strassenraum auf.

Mit den abgesenkten Parkplätzen auf Strassenniveau und den Randabschlüssen mit einem Anschlag von zehn Zentimetern wird verhindert, dass Fahrzeuge auf dem Gehweg abgestellt werden. Auch die neuen Baumstandorte verhindern dies.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Pflanzung der Bäume soll unabhängig der geplanten Parkplätze erfolgen und entsprechend auch entlang des Borrwegs nahe Im Rossweidli erfolgen.

Stellungnahme:

Im oberen Abschnitt nahe Im Rossweidli wird das Alleenkonzept bereits durch die Bäume im öffentlichen Raum beim Schulhaus Borrweg umgesetzt. Dies wird auch mit dem Ersatzneubau

weitergeführt. Zusätzliche Strassenbäume sind aufgrund der geringen Breite der Strasse nur möglich, wenn der Gehweg deutlich verschmälert würde. Dies ist aber nicht anzustreben.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die geplanten Parkplätze vor der Kirche würden den Zugang zur Kirche blockieren und würden den Zugang für Kirchengänger/-innen, die auf Autotransporte angewiesen seien, versperren. Die Parkplätze seien zu verschieben.

Zudem würden die geplanten Parkplätze vor dem Pfarrhaus auch den Zugang versperren, insbesondere zum Pfarrhausgarten und zum rollstuhlgängigen Seiteneingang der Kirche. Es seien Freihalteflächen einzurichten, die für Autotransporte als Haltefläche genutzt werden können. Die geplanten Parkplätze könnten ggf. auf die andere Strassenseite angeordnet werden.

Stellungnahme:

Der Gehweg in diesem Bereich weist eine Breite von zwei Metern auf. Der Zugang ist daher für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Rollstuhlfahrende jederzeit möglich. Ebenfalls ist es möglich, zwischen den geplanten Bäumen (ausserhalb der Parkplätze, in den Nischen) anzuhalten, um eine Person aussteigen zu lassen. Eine Verschiebung der Parkplätze wurde geprüft. Da die Durchfahrt für den Bus mit den vorgeschriebenen Sichtweiten, Kreuzungspunkten und Schleppkurven gewährleistet sein muss, ist eine Verschiebung mit gleicher Anzahl Parkplätzen und Bäumen nicht möglich. Zudem würde eine Verschiebung der Parkplätze auf die andere Strassenseite verhindern, dass auf Seite der Kirche kurzzeitig angehalten werden kann, da sonst weder Bus noch der motorisierte Individualverkehr (MIV) queren können.

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, 19. Oktober 2020 grm

Die Direktorin