

Strassenbauprojekt

Rothstrasse

Abschnitt Seminar- bis Schaffhauserstrasse

Bau-Nr. 13714

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 Rothstrasse mit der geplanten Aufhebung der Parkplätze zugunsten einer Baumreihe, Erstellung von Trottoirüberfahrten, Belagserneuerung und Werkleitungserersatz wurde vom 13. November 2020 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 11 Einwendungen mit total 21 Anträgen eingegangen, davon 6, 2 und 3 Anträge jeweils mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als jeweils ein Antrag gezählt). Von den somit 13 vorliegenden Anträgen werden 4 Anträge ganz und 6 Anträge teilweise berücksichtigt. 3 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:

In der Rothstrasse zwischen Schaffhauser- und Hofwiesenstrasse: Erneuerung von Werkleitungen sowie Erstellung einer Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Zeppelinstrasse.

In der Rothstrasse zwischen Hofwiesen- und Seminarstrasse: Erneuerung von Werkleitungen, Erneuerung des Strassenbelages, Erstellung einer Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Wissmannstrasse, Aufheben von Parkplätzen zu Gunsten einer Baumreihe.

2. Einwendungen

Einwendung:

Der Fussgängerstreifen entlang der Hofwiesenstrasse sei weiter in die Rothstrasse zu verschieben und so zu drehen, dass er möglichst rechtwinklig zu den Trottoirrändern verläuft. Mit der aktuell geplanten Lage der Fussgängerstreifen bestehe die Gefahr, dass Sehbehinderte das Ziel am gegenüberliegenden Trottoir nicht erkennen und auf die Hofwiesenstrasse hinausgehen würden.

Stellungnahme:

Der nördliche Trottoirradius an der Kreuzung Hofwiesen-/Rothstrasse ist durch die Schleppkurve eines Lastwagens bedingt. Daher ist es nicht möglich, den Fussgängerstreifen absolut rechtwinklig zum weiteren Strassenverlauf anzuordnen. Der Fussgängerstreifen wird jedoch etwas weiter in die Rothstrasse geschoben (ca. 1.5 m), wodurch die Gefahr für Sehbehinderte, in die falsche Richtung zu laufen, verringert wird. Die Lage wurde so gewählt, dass der Fussgängerstreifen noch möglichst nahe an der idealen Querungslinie der Zufussgehenden liegt.

Die taktile Markierung für die Sehbehinderten wird so angebracht, dass sie parallel zur Hofwiesenstrasse, also rechtwinklig zur Rothstrasse, verläuft. Auch dadurch nimmt die Gefahr für Sehbehinderte, auf die Hofwiesenstrasse zu gehen, ab.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Der Velostreifen sei erst nach dem Fussgängerstreifen auf das Niveau des Trottoirs anzuheben. Die Veloführung auf dem Trottoir sei taktil abzugrenzen.

Stellungnahme:

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Aufhebung der 13 blauen Parkplätze und des Behindertenparkplatzes sei aus folgenden Gründen zu verzichten:

Der Suchverkehr in den umliegenden Quartieren nehme weiter zu. Ein Abbau der Parkplätze würde Ungerechtigkeiten schaffen. Die klimatische Verbesserung durch die neuen Bäume würde durch den erhöhten Suchverkehr wieder zerstört.

Es sei durchaus möglich, zwischen den Bäumen Parkplätze anzuordnen.

Stellungnahme:

Mit dem vorliegenden Projekt werden übergeordnete konzeptionelle und richtplanerische Vorgaben auf Basis der Gestaltungsrichtlinien der Stadt Zürich unter Berücksichtigung der Projektierungsgrundsätze gemäss § 14 StrG umgesetzt.

Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkplätze und Blaue-Zone-Parkplätze) noch gibt es eine Bestandesgarantie. Namentlich ist die Stadt nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümerinnen und Hauseigen-

tümer sowie Gewerbetreibende sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Beschäftigte und Besucherinnen sowie Besucher auf ihren Grundstücken zu errichten (§ 242 ff. PBG).

Trotz diesem Grundsatz prüft die Stadt bei einem grösseren Abbau von Parkplätzen immer, ob dieser kompensiert werden kann. Im Falle der Rothstrasse kann ein grosser Teil der abgebauten Parkplätze kompensiert werden, da die Baugenossenschaft «Vrenelisgärtli» einen Ersatzneubau mit einer dazugehörigen Tiefgarage plant. Der durch die wegfallenden Parkplätze entstehende Suchverkehr wird durch die Kompensation daher eher gering ausfallen.

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 Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen nimmt der Bedarf nach Blaue-Zone-Parkplätzen entsprechend ab, weshalb diese kompensatorisch aufgehoben werden können (vgl. auch STRB Nr. 950/2019, Beilage 1, S. 23).

Der von der Dienstabteilung Verkehr genehmigte Behindertenparkplatz in der Rothstrasse wird um ca. 150–200 Meter in die Seminarstrasse verschoben.

Die mit dem Projekt Rothstrasse vorgesehenen Umgestaltungsmassnahmen bedingen aus folgenden Gründen einen Abbau der Parkplätze:

- Die Rothstrasse soll, aufgrund der Ergebnisse der Fachplanung Hitzeminderung, auf die weiter unten im Rahmen anderer Einwendungen noch genauer eingegangen wird, begründet werden.
- Die Rothstrasse zwischen Seminar- und Hofwiesenstrasse ist eine kommunale Veloroute. Der bergwärts im Gegenverkehr führende Velostreifen muss mindestens 1.5 m breit sein, weil die Strasse recht steil ist.
- Das stark durch Parkplätze geprägte Strassenbild soll aufgewertet werden.
- Durch das Entfernen der Parkplätze können Dooring Unfälle (Unfälle der bergab fahrenden Velos mit den sich öffnenden Autotüren der parkenden Autos) vermieden werden.
- Der Ausbau und die Kapazitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs sind in der Gemeindeverordnung Art. 124 verankert. Ausreichend grosse Veloweg- und Trottoirbreiten sind daher in allen Projekten zu berücksichtigen. Die beiden Trottoirs erfüllen die gemäss Normen vorgesehenen Breiten nur knapp und die Strassenbreite einschliesslich Veloweg von 4.25 m

entspricht gerade der vorgeschriebenen Mindestfahrbahnbreite für den Begegnungsfall Velo/Lastwagen. Der Platzbedarf von 2.25 m einschliesslich Randstein für Parkplätze zwischen den Bäumen steht daher nicht zur Verfügung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Velostreifen auf der Rothstrasse sei ab der Hausnummer 51 bis zu den Haltebalken vor der Hofwiesenstrasse für die Linksabbiegenden rot einzufärben. Der Haltebereich für die geradeaus fahrenden Velos solle mindestens die gleiche Breite wie der zuführende Velostreifen aufweisen. Alternativ sollten Fahrten über die Hofwiesen- in die Rothstrasse nur noch über den rechten Fahrstreifen möglich sein. Zusätzlich sei der Velostreifen mit einer Abtrennung (ununterbrochene Markierung und Signalbalken) auszuführen, damit Fahrzeuglenkende den Velostreifen nicht überfahren können.

Stellungnahme:

Das rote Einfärben des links abbiegenden Velostreifens wird derzeit geprüft und im weiteren Projektablauf entschieden.

Da mit dem Projekt in der Kreuzung Roth-/Hofwiesenstrasse keine baulichen Massnahmen geplant sind, sind umfassendere Anpassungen an der gegebenen Veloinfrastruktur aktuell nicht möglich. Allerdings werden die Verkehrsregelung, die Verkehrsführung, die Veloinfrastruktur sowie die Strassengestaltung im Bereich der Kreuzung Hofwiesen- und Rothstrasse in den nächsten Jahren im Rahmen eines anderen Projektes, mit dem dann auch Oberflächenanpassungen vorgenommen werden sollen, überprüft und wenn nötig angepasst.

Die Einwendung wird gegebenenfalls berücksichtigt.

Einwendung:

Die Einfahrt in die Rothstrasse von der Hofwiesenstrasse sei als Trottoirüberfahrt zu gestalten.

Stellungnahme:

Als Trottoirüberfahrt bezeichnet werden Trottoirs, die ohne Unterbrechung über eine einmündende Strasse durchgezogen werden. Sie gelten als Querung mit Vortritt für den Fussgängerverkehr, weshalb sie nur an nicht ampelgesteuerten Kreuzungen eingerichtet werden können. Der Knoten Roth-/Hofwiesenstrasse ist ampelgesteuert, weshalb Zufussgehende keinen Vortritt haben, sondern die Strasse nur entsprechend der Ampelschaltung queren dürfen.

Das bestehende Verkehrsregelungssystem im Knoten Roth-/Hofwiesenstrasse kann mit dem Projekt Rothstrasse nicht angepasst werden. Allerdings werden die Verkehrsregelung, die Verkehrsführung, sowie die Strassengestaltung im Bereich der Kreuzung Hofwiesen- und Rothstrasse in den nächsten Jahren im Rahmen eines übergeordneten Projektes überprüft.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Einbau von Belagsrampen (Wissmann-/ Zeppelinstrasse) sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Auf den Einbau der Belagsrampe zur Zeppelinstrasse wird verzichtet.

Das Trottoir der Rothstrasse, angrenzend an die Wissmannstrasse, wird weiterhin als durchgezogenes Trottoir geplant. Allerdings braucht es, da die Wissmannstrasse eine Begegnungszone ist und damit auf Trottoirniveau liegt, keine Rampe für den Übergang vom durchgezogenen Trottoir in die Wissmannstrasse.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Da nur die Nordseite der Strasse mit Bäumen gesäumt werden soll, könne die Sonneneinstrahlung durch die geplanten Bäume nur um die Mittagszeit etwas reduziert werden. Das Strassenbauprojekt sei demnach so anzupassen, dass die geplanten Bäume am südlichen Fahrbahnrand errichtet werden und die Fahrspur entlang des nördlichen Trottoirs führt.

Stellungnahme:

Eine Variante mit Bäumen am südlichen Strassenrand wurde im Rahmen der Projektierung geprüft und aus folgenden Gründen nicht weiter verfolgt:

- Die Südseite der Strasse wird schon heute am Nachmittag, während der grössten Hitzeperiode, durch die bestehenden Gebäude beschattet. Nordseitig angeordnete Bäume hingegen können das nördliche Trottoir während der heissen Nachmittagszeit beschatten.
- Südseitig gibt es zahlreiche Ausfahrten und Parkplätze auf Privatgrund. Werden die Bäume auf dieser Strassenseite angeordnet, sind die erforderlichen Sichtweiten beim Ausfahren aus den Parkplätzen und Grundstücksausfahrten, insbesondere auf den markierten Veloweg, nicht gegeben.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Das Strassenbauprojekt sei so anzupassen, dass die beiden westlichsten Bäume entfallen und durch eine Bepflanzung mit Sträuchern ersetzt werden. Sollte ein Weglassen der beiden westlichen Bäume nicht ersatzlos möglich sein, dann sollte mindestens auf den westlichsten Baum verzichtet werden. Als Ersatz könne ein Baum an die südliche Fahrbahnseite in der Kreuzung zur Seminarstrasse gepflanzt werden.

Nur auf diese Weise könne sichergestellt werden, dass die bestehende Bepflanzung an der Rothstrasse 21 und 23 nicht durch Lichtmangel geschädigt wird und die beiden Häuser (Nr. 21 und Nr. 23) nicht ganztags im Schatten liegen.

Stellungnahme:

Bei den in der Rothstrasse geplanten Bäumen handelt es sich um eine Baumreihe. Es ist nicht üblich, Baumreihen mit Sträuchern zu ergänzen.

An der südlichen Ecke der Kreuzung Roth-/Seminarstrasse ist mit dem Projekt Seminarstrasse bereits ein Baum geplant. Dieser wird unabhängig vom Projekt Rothstrasse realisiert.

Der vom Schattenwurf der Bäume betroffene Garten der Einsprechenden ist Teil der Siedlung «Gartenstadt» (GDP 19.007). Gemäss Einschätzung der Gartendenkmalpflege von Grün Stadt Zürich (GSZ) stellen die neu geplanten Bäume in der Rothstrasse für die Gärten keine grosse Beeinträchtigung dar. Es ist aus Sicht GSZ jedoch sinnvoll, keine grosskronigen Bäume zu pflanzen.

Der Vorschlag der Einsprechenden wird insofern berücksichtigt, als die Abstände der Bäume grösser gewählt werden und damit insgesamt 2 Bäume weniger in der Rothstrasse zu stehen kommen. Weiterhin werden bei den geplanten Bäumen gezielt kleinkronige Baumarten mit lichtem Blätterdach gewählt, so dass die Beschattung der privaten Grundstücke relativ gering ausfällt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Entlang des gesamten Grünstreifens sei eine Wurzelsperre zu den Privatgrundstücken hin zu errichten. Es müsse sonst damit gerechnet werden, dass die Wurzeln vorhandene Leitungen, oder allenfalls sogar Bauten beschädigen.

Stellungnahme:

Ein Wurzelschutz wird bei allen bestehenden Werkleitungen angebracht, die beim Erstellen der Baumgruben frei gelegt werden. Dies betrifft vor allem hoch liegende Werkleitungen. Mit dem Projekt neu erstellte Werkleitungen im Nahbereich von Baumgruben werden unabhängig von der Höhe ihrer Lage immer mit einem Wurzelschutz versehen.

Eine durchgängige Wurzelsperre über den gesamten Grünstreifen ist aus Sicht des Tiefbauamtes unverhältnismässig und unüblich.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Pflanzung der Baumreihe sei aus folgenden Gründen zu verzichten:

Auf den Privatgrundstücken in der Rothstrasse seien bereits zahlreiche Bäume vorhanden, weshalb es in der Strasse gar nicht so heiss würde und zusätzliche Bäume nicht erforderlich seien.

Aufgrund der zukünftig zu erwartenden Beschattung sei eine Beschädigung der schönen Bepflanzung auf den privaten Grundstücken zu erwarten. Weiterhin würden die Grundstücke durch die Beschattung deutlich an Wert verlieren.

Die Äste und Wurzeln der Bäume würden in die privaten Grundstücke ragen, die Hausfassaden erreichen und unter Umständen beschädigen. Weiterhin sei in den angrenzenden Vorgärten mit unzumutbarem Laubanfall zu rechnen. Das vermehrt anfallende Laub auf dem Trottoir bedeute zudem eine grössere Sturzgefahr für die Zufussgehenden.

Die geplanten Bäume würden die Strassenlaterne verdecken, so dass das Trottoir teilweise im Dunkeln liegen würde.

Aufgrund der neuen Bäume sei eine Zunahme von Asthma zu erwarten.

Stellungnahme:

Die geplante Baumreihe in der Rothstrasse ergibt sich aus der Fachplanung Hitzeminderung, die Handlungsfelder zur Hitzeminderung in der Stadt Zürich aufzeigt und vom Stadtrat genehmigt wurde. Die Massnahmen zur Hitzeminderung entsprechen daher einem öffentlichen Interesse.

Die Rothstrasse liegt gemäss Fachplanung Hitzeminderung innerhalb eines «Hotspot-Tag» und teilweise auch innerhalb einer «Hotspot-Nacht». Hotspots sind dabei Gebiete, die aufgrund ihrer Lage und des Strukturtypes einer hohen Wärmebelastung ausgesetzt sind und eine hohe Bevöl-

kerungsdichte und/oder sensible Nutzung aufweisen. Eine neue Baumreihe verbessert die klimatischen Bedingungen nicht nur im direkten Bereich der Bäume selbst, sondern sie führt durch Entsiegelung, Beschattung, Verdunstungseffekte und die sich dadurch ergebende Konvektion auch zu klimatischen Verbesserungen in der Umgebung. Daher ist jeder Baum innerhalb eines Hotspots sinnvoll und erforderlich.

Zudem ist es wichtig, dass diese Massnahmen zur Hitzeminderung auf öffentlichem Grund umgesetzt werden, da sich die Begrünung auf Privatgrund jederzeit ändern kann. Die Bäume im Strassenbereich hingegen unterstehen der Stadt Zürich, sie werden von der Stadt gepflegt, unterhalten und ersetzt.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass die Bäume in der Rothstrasse einem öffentlichen Interesse entsprechen. Die Bäume und die dazu gehörenden Rabatten sind aus Sicht der Stadt eine geeignete Massnahme, um in der Rothstrasse und den umliegenden Strassen eine Hitzeminderung zu bewirken. Da kleinkronige Bäume mit lichtem Blätterdach vorgesehen sind, halten sich die von den Bäumen ausgehenden Emissionen, wie z.B. Schattenwurf und Laubfall, auf die privaten Grundstücke in Grenzen. Der Nutzen der Bäume überwiegt daher die Nachteile, weshalb die Massnahme als angemessen erachtet wird und der Verhältnismässigkeitsgrundsatz gewahrt ist.

Im Rahmen der Bearbeitung der Einwendungen hat GSZ den Einfluss des Schattenwurfes der neuen Bäume auf die Gärten Rothstrasse Haus Nr. 21 und 23 untersucht, da diese Gärten dem Gartendenkmalschutz unterstehen. Gemäss Einschätzung von GSZ stellen die Bäume keine grosse Beeinträchtigung für die Gärten dar, sofern kleinkronige Bäume mit lichtem Blätterdach gewählt werden. Diese Beurteilung ist auch auf andere Gärten in der Rothstrasse übertragbar. Um die Beschattung der privaten Grundstücke noch etwas abzumindern, wird ausserdem die Anzahl der Bäume entlang der Rothstrasse, von ursprünglich insgesamt 10 Bäumen auf 8 Bäume, verringert.

Da die neuen Bäume die bestehende Beleuchtung tatsächlich verdecken würde, ist eine Anpassung der Beleuchtung vorgesehen. Diese war in den Auflageplänen nach § 13 StrG noch nicht dargestellt. Die Strasse wird nach der Neugestaltung ausreichend beleuchtet sein.

Da in der Rothstrasse, wie weiter oben erwähnt, eine kleinkronige Baumart geplant ist, kann davon ausgegangen werden, dass die Baumkronen mehr oder weniger im Bereich des öffentlichen Grundes bleiben. Die Baumkronen werden nicht an die Hausfassaden reichen. Trotzdem ist nicht auszuschliessen, dass Laub auf private Grundstücke fällt. Da die Baumkronen jedoch,

wie schon oben beschrieben, recht klein und vorrangig auf öffentlichem Grund bleiben werden, wird die Laubmenge in den privaten Vorgärten überschaubar sein.

Die Stadtreinigung reinigt während des gesamten Jahres jede Strasse und die Trottoirs in der Stadt einmal pro Woche. Während der Pollensaison und auch während des Laubfalls wird je nach Bedarf auch häufiger gereinigt. Grössere Mengen von länger liegendem Laub sollte es auf den Trottoirs der Rothstrasse also nicht geben.

Das Laub von Bäumen fällt ab etwa Mitte Oktober bis Mitte/Ende November, also nur während einer relativ kurzen Periode von etwa 1,5 Monaten. Eine erhöhte Rutschgefahr aufgrund von Laub gibt es zudem nur bei Regen.

Sollte es doch einmal zu einer Häufung von Laub zwischen den sowieso stattfindenden Reinigungen der Stadtreinigung kommen, dann dürfen sich Anwohnende jederzeit an die Stadtreinigung, Region Nord, unter der Telefonnummer 044 645 7110, wenden.

Es ist nicht zu erwarten, dass es durch die Bäume zur einer Zunahme von Asthma kommen wird, da keine Baumarten mit allergieauslösenden Pollen eingesetzt werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Es brauche mindestens eine Güterumschlagfläche, denn auf der linken Seite ist ein Veloweg mit Halteverbot, rechts ist neu eine Baumreihe geplant, so dass ein Anhalten verunmöglicht wird.

Stellungnahme:

Um zukünftig in der Rothstrasse eine Haltemöglichkeit für den Güterumschlag anbieten zu können, wird die östliche Baumreihe im Bereich der Wissmannstrasse gekürzt. Damit besteht an dieser Stelle eine unmarkierte Halte- und Umschlagsmöglichkeit im Trottoirbereich.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Es sollen zwischen den Bäumen Veloparkplätze entstehen.

Stellungnahme:

Die vorgesehene Rabatte zwischen den Bäumen ist mit einer Breite von 1.77 m zu schmal für Veloabstellplätze, so dass zu erwarten wäre, dass die Velos in den Trottoirbereich ragen. In der Wissmannstrasse, gleich nach der Kreuzung mit der Rothstrasse, können jedoch zukünftig sechs Zweiradparkplätze angeboten werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Der Radstreifen sei von der Schaffhauserstrasse in die Rothstrasse über den Knoten durchzumarkieren.

Stellungnahme:

Die Einwendung wird 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, 7. Mai 2021 / wan

Die Direktorin

Beilage:

– STRB Nr. 950/2019