



# Strassenbauprojekt

Bericht zu den Einwendungen

Fellenbergstrasse  
Abschnitt Gut- bis Albisriederstrasse

Bau Nr. 17047

**Auflageexemplar**

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, Januar 2026 BMT

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>3</b>
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
<b>2</b>	<b>Einwendungen</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Schlussbemerkungen</b>	<b>20</b>

# **1 Vorbemerkung**

## **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 Fellenbergstrasse wurde vom 27. Oktober 2023 bis 27. November 2023 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 33 Eingaben mit total 73 Einwendungen eingegangen, davon 31 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut, der themenspezifisch zusammengefasst wurde. Von den daraus resultierenden 42 Einwendungen werden 10 Einwendungen ganz und 7 Einwendungen teilweise berücksichtigt. 25 Einwendungen 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:

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sollen, soweit dies möglich ist, die Trottoirs verbreitert, neue Grünflächen geschaffen und zwischen dem Letzigraben und der Albisriederstrasse auf der südlichen Seite Bäume gepflanzt werden. Die Grünflächen und Bäume sollten zusätzlich einen Beitrag zur Hitzeminderung leisten.

Zur Lärmreduktion soll in der Fellenbergstrasse Tempo 30 eingeführt werden. Damit dies auch eingehalten wird, soll die Fahrbahn verschmälert werden.

Voraussetzung für die Verbreiterung der Trottoirs und die Verschmälerung der Fahrbahn ist der Abbau der Parkplätze der Blauen Zone. Damit auch weiterhin Parkmöglichkeiten für das Gewerbe gewährleistet werden können, sollen Güterumschlagsplätze in den Strassenraum integriert werden. Ausserdem sollen im öffentlichen Raum Veloabstellplätze angeboten werden.

Neben den oberflächigen Massnahmen müssen diverse Werkleitungen angepasst und der Kanal erneuert werden.

## 2 Einwendungen

### **Einwendung 1:**

Auf die Aufhebung der Parkfelder in der Blauen Zone sei zu verzichten, da einige Liegenschaften über keine ausreichenden privaten Parkmöglichkeiten verfügen. Zusätzlich stelle der Abbau der Parkplätze eine Ungleichbehandlung von Velo und Auto dar sowie eine Verschärfung der Situation für Gewerbe und Handwerk.

### **Stellungnahme:**

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

Das Planungs- und Baugesetz (PBG) sieht im § 242 Abs. 2 vor, dass im Normalfall die Zahl der Fahrzeugabstellplätze so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benützer\*innen einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können. Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. Pflichtparkplätze). Denn nach der gesetzgeberischen Konzeption in §§ 242 ff. PBG sollen sich die für eine rechtsgenügende Erschliessung benötigten Fahrzeugabstellplätze auf privatem Grund befinden (VB.2022.00024 E. 7.2). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV, AS 741.500) regelt den Pflichtbedarf. Durch die Realisierung von Pflichtparkplätzen weitet sich das Parkplatzangebot auf Privatgrund stetig aus, sodass der Parkplatzbedarf zusehends auf Privatgrund abgedeckt werden kann. Aus dem kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich geht zudem hervor, dass private Sammelgaragen zur Abdeckung des Bedarfs an Parkplätzen dienen (Kapitel 6.2, S. 25, des kommunalen Richtplantexts). Die freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten und eine hohe Aufenthaltsqualität ist zu schaffen (STRB Nr. 950/2019, Beilage 1, S. 23).

In der Fellenbergstrasse werden mit dem Bau der neuen Wohnanlagen der Gemeinnützigen Baugenossenschaft Limmattal (GBL), der Stiftung Alterswohnen der Stadt Zürich (SAW) und weiterer privater Eigentümer neue Parkmöglichkeiten auf den entsprechenden Grundstücken erstellt. Die vorherigen Bebauungen besaßen in der Regel keine eigenen Parkplätze, wodurch die Anwohnenden auf die Blaue Zone angewiesen waren. Mit den Neubauten kann daher auf die Blaue Zone verzichtet werden.

Der Projektperimeter der Fellenbergstrasse liegt im Bereich mit der ÖV-Gütekategorie A des Kantons Zürich. Er verfügt demnach über eine sehr gute Erschliessung mit dem öffentlichen Nahverkehr, was zu einem geringeren Bedarf an Parkplätzen auf öffentlichem Grund führt.

Der Projektperimeter befindet sich zudem im Massnahmegebiet 2 der Fachplanung Hitzeminderung, was vor allem Massnahmen gegen die Überwärmung am Tag erforderlich macht. Die Parkplätze werden aufgehoben, damit Platz für zusätzliche Bäume, Grünstreifen und Aufenthalt zur Verfügung steht.

Die Grünflächen sind ein zentraler Baustein des Konzepts zur Regenwasserbewirtschaftung. Das Gewässerschutzgesetz verlangt, dass der natürliche Wasserkreislauf zu sichern ist. Demnach soll das Niederschlagswasser lokal zurückgehalten werden, in den Boden versickern, verdunsten und den Pflanzen zur Verfügung stehen. Für den Rückhalt werden die Grünflächen als Mulden ausgebildet. Sickerfähige Beläge wie zum Beispiel Rasengittersteine auf Parkplätzen können praktisch keine zusätzliche Fläche entwässern. Sie haben eine schlechtere Sickerleistung und Filterwirkung als Grünflächen. Zudem haben Parkplätze kein Einstauvolumen für Wasser, da sie nicht wie Grünflächen als Mulde gestaltet werden können.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 2:**

Im Bereich der Fellenbergstrasse 228 und der Kirche St. Konrad seien Parkfelder oder / und Güterumschlagplätze für das angrenzende Gewerbe sowie für die angrenzenden öffentlichen Nutzungen zu erhalten.

### **Stellungnahme:**

Grundsätzlich muss private Parkierung auf privaten Flächen stattfinden. Sowohl für die Kirche als auch für das Gewerbe sind private Parkplätze vorhanden. Da diese für das Gewerbe am Langhagweg liegen, wird für das Projekt Fellenbergstrasse eines der beiden geplanten Güterumschlagfelder zu einem weissen Parkfeld umgewandelt und ein weiteres weisses Parkfeld im Grünstreifen eingerichtet.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

### **Einwendung 3:**

Es sei in jedem Abschnitt ein Parkfeld für Gehbehinderte sowie jeweils ein Parkfeld für Car-Sharing einzurichten.

### **Stellungnahme:**

Personen mit einer Parkkarte für Gehbehinderte dürfen die bereits eingeplanten Güterumschlagfelder mitbenutzen. Somit ist ein Grundangebot an Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum gegeben. Weitere Parkfelder für gehbehinderte Personen können bei konkretem Bedarf bei der Dienstabteilung Verkehr beantragt werden.

Bei den neueren Überbauungen wurden Parkplätze für Gehbehinderte auf dem eigenen Grund vorgesehen.

Aufgrund der übergeordneten Ziele unterstützt die Stadt Zürich das Carsharing in seinem Grundsatz. Das Einrichten von Abstellmöglichkeiten ist jedoch Sache der Privaten. Daher müssen Carsharinganbieter aller Betriebsmodelle ihre Stellplätze auf privatem Grund realisieren.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### **Einwendung 4:**

Der Parkplatzabbau sei wie geplant umzusetzen.

#### **Stellungnahme:**

In Anbetracht der eingegangenen Einwendungen und den dazugehörigen Stellungnahmen bzw. Abwägungen hat der Parkplatzabbau geringfügige Änderungen erfahren.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

#### **Einwendung 5:**

Es seien Massnahmen einzuplanen, welche das unerlaubte Parkieren, unter anderem auf den Grünflächen oder dem Trottoir, verhindern.

#### **Stellungnahme:**

Bei vielen Grünflächen handelt es sich um Versickerungsmulden, die bis 20 cm tiefer liegen als das Trottoir und die Fahrbahn, womit das Abstellen von Fahrzeugen kaum möglich ist.

Exponierte Strassenbäume erhalten durch das Aufstellen von Pfosten einen Anprallschutz und gleichzeitig einen Schutz gegen das Abstellen von Autos auf dafür nicht vorgesehenen Flächen. Die Zuständigkeit der Kontrolle liegt hier bei der Stadtpolizei.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung 6:**

Die Trottoirbreite sei ausreichend und müsse nicht angepasst werden. Dementsprechend sollte die Fahrbahnbreite beibehalten werden. Zudem könnten sich die Busse bei einer Fahrbahnbreite von 6,1m nicht kreuzen.

### **Stellungnahme:**

Die Trottoirbreite wird unter Berücksichtigung des aktuellen Baumbestandes und weiterer Randbedingungen so weit wie möglich verbreitert, dass sich zwei mobilitätseingeschränkte Personen kreuzen können. Im langfristigen Zielbild der Fellenbergstrasse werden dann bei Ersatz von Bäumen am Ende des Lebenszyklus Neupflanzungen näher zur Fahrbahn vorgesehen, so dass die verbleibenden punktuellen Engstellen entfernt und die städtischen Standards erfüllt werden. Die Fellenbergstrasse befindet sich im Massnahmegebiet 2 der Fachplanung Hitzeminderung, das besagt, dass Massnahmen gegen die Hitze am Tag vorgesehen werden müssen. Die Reduktion der Fahrbahnbreite schafft Platz für zusätzliche Grünflächen und Bäume, die der Hitzeminderung dienen.

Entgegen der Einwendung können sich Busse mit Tempo 30 bei einer Fahrbahnbreite von 6,1m kreuzen. Um einen stabilen Betrieb der Busse zu gewährleisten, wurde explizit von lokalen Einengungen der Fahrbahn abgesehen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 7:**

Auf die Einführung von Tempo 30 sei zu verzichten.

### **Stellungnahme:**

Im Juli 2021 hat der Stadtrat entschieden, in Zürich zur Lärminderung weitgehend Tempo 30 einzuführen. Seit Dezember 2021 liegt dazu ein Geschwindigkeitsplan vor, der für jede einzelne Strasse aufzeigt, welches Temporegime vorgesehen ist. Im Falle der Fellenbergstrasse ist das Tempo 30.

Ausserdem erhöht die Temporeduktion die Sicherheit Zufussgehender, vor allem der vielen Schul- und Kindergartenkinder, die auf der Fellenbergstrasse unterwegs sind.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 8:**

Sofern der Verkehr im Knoten Letzigraben / Fellenbergstrasse sicher abgewickelt werden kann, sei die Lichtsignalanlage (LSA) zu entfernen und ein Rechtsvortritt einzuführen. Eine weitere Lösung zur Steigerung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg sei das Einrichten einer weiteren Grünphase, in welcher alle Fussgängerquerungen gleichzeitig grün erhalten würden.

### **Stellungnahme:**

Am Knoten Letzigraben / Fellenbergstrasse kreuzen sich zwei VBZ-Buslinien. In der Stadt Zürich wird dem öffentlichen Verkehr eine hohe Priorität eingeräumt. Um einen stabilen und verlässlichen Betrieb des öffentlichen Verkehrs gewährleisten zu können, müssen die Busse am Knoten Fellenbergstrasse / Letzigraben priorisiert werden können. Dies geschieht über die Anmeldung an der LSA. Darüber hinaus verlaufen Schulwege über diese Kreuzung. Hier erhöht die LSA die Sicherheit von Schüler\*innen und Kindergartenkindern.

Eine zusätzliche Grünphase, in der alle Fussgängerstreifen Grün bekommen, wurde geprüft. Die Massnahme wurde als unverhältnismässig erachtet und daher qualifiziert verworfen. Die Dauer der Rotzeiten würde massiv steigen und negative Auswirkungen auf den ÖV / Veloverkehr haben. In der Zwischenzeit wurde bereits durch eine Verlängerung der bestehenden Grünphasen für Zufussgehende in Zeiten hoher Auslastungen durch Schüler\*innen die Verkehrssicherheit verbessert.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 9:**

Es sei ein Einbahnregime für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu prüfen.

### **Stellungnahme:**

Bei der Fellenbergstrasse handelt es sich um eine kommunale Sammelstrasse, die in beide Richtungen mit Bussen der VBZ befahren werden. Das Kreuzen von Bussen bedingt eine minimale Fahrbahnbreite von 6,10 m. Die Umstellung auf ein Einbahnregime für den privaten Verkehr wurde im grossräumigen Verkehrskonzept betrachtet und verworfen. Die Beschränkung auf eine Richtung würde sowohl die Kapazität und Erschliessungsfunktion der Strasse unverhältnismässig stark reduzieren als auch eine Verlagerung des Verkehrs auf die umliegenden Quartierstrassen mit sich bringen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 10:**

Es seien bauliche Massnahmen zur Verlangsamung des Verkehrs zu realisieren.

### **Stellungnahme:**

Die Fahrbahn wird in diesem Projekt auf das Mindestmass eines Begegnungsfalles zweier Busse reduziert, die sich nur im Knoten- und Haltestellenbereich aufweitet. Zusammen mit dem Einbau von lokalen Fahrbahnerhöhungen, deren Rampen mittels Schachbrettmuster erkennbar ausgestaltet werden, wird die Geschwindigkeit gemäss dem neue Geschwindigkeitsregime von Tempo 30 etabliert.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung 11:**

Der Veloverkehr sei gem. den neuen städtischen Velostandards mit einer separaten Veloinfrastruktur zu führen.

### **Stellungnahme:**

Mit einem durchschnittlichen Verkehr von etwa 4 000 Fahrzeuge pro Tag und einer signalisierten Geschwindigkeit von 30 km/h ist die Veloführung im Mischverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr möglich. Die städtischen Velostandards werden somit umgesetzt.

Darüber hinaus werden weitere Massnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit für Zufussgehende und Velofahrende unternommen, wie z. B. die Einengung der Fahrbahn.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 12:**

Die Positionierung der Infrastruktur (Veloständer, Parkfelder, Güterumschlagfelder, Sitzbänke etc.) und der Bäume im Grünstreifen sei so zu wählen, dass die Feuerwehrezufahrt gewährleistet ist.

### **Stellungnahme:**

Das Projekt wurde mit Schutz & Rettung besprochen und mögliche Hindernisse entfernt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung 13:**

Private Zufahrten, insbesondere Parkfelder seien zu berücksichtigen und zu erschliessen.

**Stellungnahme:**

Die Erschliessung wird in der Planung sichergestellt. Die Pläne der bekannten künftigen Neu- und Umbauten in der Fellenbergstrasse liegen vor und wurden ebenfalls in die Planung integriert.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung 14:**

Die Abstände zwischen den Bäumen seien zu reduzieren, um dadurch mehr Bäume pflanzen zu können.

**Stellungnahme:**

Gesunde und vitale Bäume werden stehen gelassen. Wo ausreichend Platz vorhanden ist und die Gehölzart es zulässt, werden zusätzliche Bäume gepflanzt. Dabei werden der Kronendurchmesser der Bäume und die Vorgaben von Schutz & Rettung berücksichtigt.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 15:**

Die begrünte Mittelinsel im Bereich der Haltestelle «Langgrütstrasse» sei mit zusätzlichen Bäumen zu versehen.

**Stellungnahme:**

Die Pflanzung von Bäumen im Bereich der Mittelinsel wurde geprüft und aus sicherheitstechnischen Gründen verworfen. Die Sichtweiten müssen an dieser Stelle gewährleistet sein, was eine Bepflanzung nur bis zu einer Höhe von 0,6 m erlaubt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 16:**

Es sei ein zusätzlicher Baum auf Höhe des Süsslerenwegs nordseitig einzuplanen.

### **Stellungnahme:**

In diesem Bereich der Fellenbergstrasse wird sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite ein zusätzlicher Baum gepflanzt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung 17:**

Die nördliche Haltestelle «Sackzelg» sei so zu legen, dass auf die Fällung des bestehenden Baumes verzichtet werden kann.

### **Stellungnahme:**

Die Position der Haltestelle «Sackzelg» wurde in Abhängigkeit der privaten Einfahrten so optimiert, dass ein behindertengerechter Einstieg möglich ist. Im Bereich der nördlichen Haltestelle «Sackzelg» müssen zwei Bäume gefällt werden, da deren Wurzeln das Trottoir bereits anheben, wodurch es nicht erneuert bzw. behindertengerecht ausgestaltet werden kann, ohne eine massive Schädigung des Wurzelwerkes zu verursachen. Ausserdem wird die Erstellung der Busplatte und der neuen Randsteine in diesem Bereich so tiefgreifend sein, dass die Bäume den Eingriff nicht überleben würden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 18:**

Der Strassenraum sei stärker als öffentlicher Lebensraum zu denken und zu gestalten. Insbesondere seien vermehrt multifunktionale Infrastrukturen (Bänke mit Tisch, Outdoor-Fitnessgeräte, Gemeinschaftsgarten) im Grünstreifen einzuplanen.

### **Stellungnahme:**

Im Bereich der Grünstreifen sind bereits teilweise Veloabstellplätze und Güterumschlagplätze geplant. Diese wurden in Abhängigkeit der anrainenden Liegenschaften geplant. Ausserdem werden in regelmässigen Abständen Querungsmöglichkeiten geschaffen. Weitere multifunktionale Infrastrukturen in den Grünstreifen sind nicht vorgesehen, da sie die Möglichkeit der Wasserspeicherung einschränken würden.

Die Grünstreifen leisten einen signifikanten Beitrag zur Hitzeminderung im Perimeter, weshalb sie so gross wie möglich erstellt werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 19:**

Auf Flächen mit Aufenthaltspotential (Kleinplätze) seien Wasserbrunnen einzuplanen.

### **Stellungnahme:**

An der Kreuzung Fellenbergstrasse / Letzigraben befindet sich ein Brunnen im Projektperimeter. Im Umkreis der Fellenbergstrasse befinden sich weitere Brunnen (Letzigraben nahe dem Schwimmbad und dem Weg zum Schulhaus Altweg, Einmündung Gutstrasse / Fellenbergstrasse, reformierte Kirche, Albisriederdörfli). Damit befindet sich eine genügend grosse Anzahl an Brunnen in der Umgebung, weshalb auf die Erstellung weiterer Brunnen verzichtet wird.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 20:**

Es seien asphaltierte Zugangsmöglichkeiten an der Fellenbergstrasse 252 von der Fahrbahn aufs Trottoir zu erstellen, die für das Manövrieren von Rollcontainer genutzt werden können.

### **Stellungnahme:**

Vor der Fellenbergstrasse 252 wird die Grünfläche mit einer Querungsmöglichkeit für Zufussgehende versehen. Diese ist auch als Erschliessung für Rollcontainer vorgesehen.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

### **Einwendung 21:**

Bei der Bushaltestelle «Langgrütstrasse» sei der Mittelstreifen begehbar auszugestalten und auf beiden Seiten des Mittelstreifens sei ein Fussgängerstreifen vorzusehen.

### **Stellungnahme:**

Bei einem Fussgängerstreifen gibt es bis 50 m Entfernung eine Benutzungspflicht, was zu Umwegen für Zufussgehende führt. Bei Tempo 30 und geringem Autoverkehr werden daher prinzipiell keine Fussgängerstreifen markiert, damit die Strasse überall und in Abhängigkeit der individuellen Wunschlinie überquert werden darf. Bei Bereichen mit erhöhtem Schutzbedürfnis, wie z. B. Schulwegen oder ÖV-Haltestellen, kann aber dennoch ein Fussgängerstreifen markiert werden. Da dies hier der Fall ist, ist an der Bushaltestelle Langgrütstrasse ein Fussgängerstreifen vorgesehen. Aufgrund der

Benutzungspflicht dieses Fussgängerstreifens wird die Mittelinsel nicht begehbar ausgestaltet.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### **Einwendung 22:**

Bei den ehemaligen Fussgängerstreifen sei die auf den Trottoirs geplante Pflasterung über die Fahrbahn zu erweitern.

#### **Stellungnahme:**

Die weitere Planung hat ergeben, dass die Trottoirs nicht entsiegelt, sondern weiterhin mit Asphalt erstellt werden. Entsprechend stellt die Ausführung der Querungsbereiche mit einer Natursteinpflasterung keine Option dar.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### **Einwendung 23:**

Das flächige Queren der Fahrbahn sei generell zu erleichtern. Konkret sei bei den einmündenden Strassen «Sackzelg» und «Langrütstrasse» ein Vertikalversatz oder ein Fussgängerstreifen einzurichten, auch zur Schulwegsicherheit.

#### **Stellungnahme:**

An beiden genannten Standorten werden im Zuge des Projekts Vertikalversätze realisiert.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

#### **Einwendung 24:**

Entlang dem Trottoirrand vor dem Kirchenvorplatz sei auf einen durchgehenden Grünstreifen zu verzichten und ein befahrbarer Belag vorzusehen, auf dem auch schwerere Fahrzeuge (LKW, Cars usw.) abgestellt werden können.

#### **Stellungnahme:**

Die Fläche wird asphaltiert. Auf einen durchgehenden Grünstreifen wird verzichtet. Zwischen den Bäumen besteht zukünftig die gleiche Materialisierung wie im Trottoirbereich, um eine multifunktionale Nutzung, z. B. bei Quartierfesten, zu ermöglichen. Diese Ausführungsart ist sowohl behindertengerecht als auch belastbar.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung 25:**

Bei Trottoirüberfahrten sei der abgesenkte Randstein mit einem Anschlag von 3 cm punktuell für die Sicherheit und den Komfort des Fuss- und Veloverkehrs ganz abzusenken (Anschlag 0 cm).

**Stellungnahme:**

Im Bereich der Vertikalversätze und Trottoirüberfahrten wird der Randstein in Form von 4 cm gestürzt ausgeführt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung 26:**

Das Trottoir sei durchgehend auf eine Mindestbreite von 2,4 m zu planen.

**Stellungnahme:**

Die Breite von 2,4 m ist entlang der Fellenbergstrasse vorgesehen. Punktuelle Unterschreitungen auf Grund von Bestandsbäumen sind unausweichlich, da gesunde und vitale Bäume nicht gefällt werden sollen. Auch Wurzelbrücken kommen nicht zum Einsatz, da deren Erstellung das bestehende Wurzelwerk beschädigen würde. Ist der Ersatz eines älteren Baumes notwendig, wird der neue Baum näher an den Fahrbahnrand gesetzt und das Trottoir in dem Bereich somit auf 2,4 m erweitert.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 27:**

Die Fussgängerstreifen seien beizubehalten.

**Stellungnahme:**

Bei Tempo 30 ist flächiges Queren erwünscht. In der Fellenbergstrasse werden an bestehenden, sicherheitstechnisch kritischen Stellen Fussgängerstreifen markiert.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 28:**

Auf den Bau der Kaphaltstellen sei zu verzichten.

**Stellungnahme:**

Die Fellenbergstrasse darf zukünftig nur noch mit Tempo 30 befahren werden. Das Überholen eines in der Haltestelle stehenden Busses ist sicherheitsrelevant; Kaphaltestellen erhöhen die Verkehrssicherheit der Zufussgehenden und das Platzangebot für Wartebereiche an den Haltestellen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 29:**

Die Bushaltestellen seien für den Veloverkehr überholbar auszugestalten.

**Stellungnahme:**

Überholmöglichkeiten im Bereich der Haltestellen sind aus Verkehrssicherheitsgründen eingeschränkt. Das gilt für alle Verkehrsteilnehmenden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 30:**

Es seien mehr Güterumschlagplätze einzuplanen.

**Stellungnahme:**

Grundsätzlich ist der Güterumschlag auf dem Privatgrund abzuwickeln. Wo dies nicht möglich ist, werden Güterumschlagplätze projektiert. Die Anzahl der geplanten Güterumschlagsplätze im öffentlichen Raum ist mit den örtlichen Gegebenheiten abgestimmt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 31:**

Die Baumgruben seien unterirdisch miteinander zu verbinden.

**Stellungnahme:**

Wo immer möglich wird der Wurzelraum unter dem Trottoir erweitert und einzelne Baumscheiben sowie Versickerungsmulden werden unterirdisch miteinander verbunden.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung 32:**

Die Bushaltestellen seien im Haltebereich mit Betonplatten auszubilden.

**Stellungnahme:**

Die neu erstellten Haltebereiche der Busse werden in der Stadt grundsätzlich mit Betonplatten ausgestaltet.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung 33:**

Es seien öffentliche Elektroladestationen bei den Parkfeldern zu installieren.

**Stellungnahme:**

Das Bereitstellen von Ladeinfrastruktur ist auf Privatparzellen abzudecken und nicht Bestandteil des Projektauftrags.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 34:**

Es seien mehr Fahrradabstellplätze insbesondere für Spezialfahrräder einzuplanen.

**Stellungnahme:**

Grundsätzlich sind Veloabstellplätze wie Autoabstellplätze auf dem Privatgrund zu realisieren. Um die umweltfreundliche Mobilität zu fördern, werden, in Abhängigkeit des Angebots innerhalb der bestehenden Liegenschaften, einige Standard-Veloabstellplätze im öffentlichen Raum angeboten. Abstellplätze für Spezialvelos mit grösserem Platzbedarf sind im Projekt nicht vorgesehen.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 35:**

Auf das geplante Strassenbauprojekt sei aufgrund fehlenden Bedarfs zu verzichten.

**Stellungnahme:**

Die Stadt hat den Auftrag, die Infrastruktur zu unterhalten und, wo notwendig, passende Massnahmen zur Neuverteilung der Strassenoberfläche und Erhöhung der

Aufenthaltsqualität zu treffen. Die Fahrbahn und einzelne Werkleitungen sind in einem so schlechten Zustand, dass eine Erneuerung notwendig ist. Die Anpassung des Strassenraums an heutige Bedürfnisse und aktuell geltende Normen wird im Zuge der ohnehin notwendigen Strassenbauarbeiten koordiniert ausgeführt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 36:**

Im Bereich des Knoten Fellenbergstrasse / Gutstrasse sei auf der Südseite der Fellenbergstrasse auf den Grünstreifen zu verzichten. Dadurch könne die Veloverbindung über den «Coop-Vorplatz» in Richtung Friedhof Sihlfeld sichergestellt werden.

### **Stellungnahme:**

Aus gestalterischen und funktionalen Gründen wurde die Einmündung Fellenbergstrasse / Gutstrasse in das Nachbarprojekt Gutstrasse verschoben. Dort wird der Vorplatz ganzheitlich betrachtet. Der Projektperimeter des Projekts Fellenbergstrasse endet neu bei der Einmündung zur Tiefgarage.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 37:**

Die Trottoirquerung bei der einmündenden Langgrütstrasse sei breiter einzuplanen.

### **Stellungnahme:**

Die maximale Breite einer Trottoirüberfahrt liegt gemäss der gängigen Norm VSS 40 242 bei 3,5 m. Eine Verbreiterung der Trottoirs im Sinne einer Platzgestaltung wurde an dieser Stelle untersucht und aufgrund der schlechteren Lesbarkeit der Vortrittsverhältnisse und des fehlenden gestalterischen Mehrwerts verworfen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 38:**

Die neuen Bäume in der südlichen Baumreihe zwischen der geplanten Bushaltestelle «Langgrütstrasse» und der Langgrütstrasse seien aus Sicherheitsgründen wegzulassen.

**Stellungnahme:**

Die Grünsteifen werden beidseitig erweitert, damit Massnahmen zur Hitzeminderung umgesetzt werden können. Zur Verbesserung der bioklimatischen Situation bietet die Umsetzung des Alleenkonzepts die beste Lösung. Unter Berücksichtigung der Sichtweiten wurden die Baumstandorte eingeplant. Dementsprechend stellen die neuen Bäume kein erhöhtes Sicherheitsrisiko aufgrund Unübersichtlichkeit dar.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 39:**

Im Knoten Fellenbergstrasse / Albisriederstrasse sei die Knotengeometrie so anzupassen, dass der auf die Fellenbergstrasse einbiegende Bus nicht auf die Gegenfahrbahn fahren müsse und den Gegenverkehr behindere.

**Stellungnahme:**

Der Bereich befindet sich ausserhalb des Projektperimeters.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 40:**

Wird das Trottoir mit einer sickerfähigen Pflasterung ausgeführt?

**Stellungnahme:**

Die weitere Planung hat ergeben, dass die Trottoirs nicht entsiegelt, sondern weiterhin mit Asphalt erstellt werden. Die Gründe bestehen in einer ungenügenden Behindertentauglichkeit und im zusätzlich erzeugten Lärm, zudem ist Asphalt dauerhafter und günstiger. Durch die Asphaltierung wird das Regenwasser in die Baumgruben geleitet, wo es den Pflanzen lokal zur Verfügung steht und somit den gleichen Effekt hat wie ein sickerbarer Belag.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 41:**

Die Gutstrasse soll saniert werden.

**Stellungnahme:**

Die Projektierung der Gutstrasse findet im Rahmen eines anderen laufenden Strassenbauprojekts statt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 42:**

Fussgänger sollen auf das Überqueren der Strasse ohne Ablenkung durch ein Mobiltelefon hingewiesen werden.

**Stellungnahme:**

Im Rahmen dieses Bauprojekts ist keine Kampagne zu sicherheitstechnisch konformem Verhalten im Strassenverkehr vorgesehen.

*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.

Direktorin

i.V.

Dr. Simone Rangosch

Stadt Zürich  
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement  
Tiefbauamt  
Werdmühleplatz 3  
8001 Zürich  
T+ 41 44 412 50 99  
tiefbauamt@zuerich.ch  
stadt-zuerich.ch/tiefbauamt