

Strassenbauprojekt Schaufelbergerstrasse

Birmensdorfer- bis Gutstrasse

Bau-Nr. 15113

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 Schaufelbergerstrasse, Abschnitt Birmensdorfer- bis Gutstrasse, mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung der Oberfläche wurde vom 16. Oktober bis 16. November 2020 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 11 Eingaben mit teilweise identischem Wortlaut eingegangen. Insgesamt wurden neun unterschiedliche Anträge ("Einwendungen") zum Projekt gestellt. Davon werden fünf Einwendungen teilweise berücksichtigt, vier 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:

Belagserneuerung, hindernisfreier Umbau der Bushaltestelle «Schaufelbergerstrasse» sowie Ausbau für Doppelgelenkbusse, Parkplatzabbau zugunsten breiterer Gehwege sowie der Aufrechterhaltung des durchgehenden Radstreifens Richtung Birmensdorferstrasse, Vervollständigung Alleenkonzept (beidseitige Baumreihen); Vervollständigung der Baumreihe auf der westlichen Strassenseite, Ersatz einiger Bäume auf der Ostseite wegen schlechten Wachstums, Land-erwerb zugunsten breiterer Gehwege, sicherer Schulwegquerungen und Veloangebot im Kreuzungsbereich zur Gutstrasse.

2. Einwendungen

Einwendung:

Auf die Aufhebung der 45 Parkplätze solle verzichtet werden.

Stellungnahme:

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (PBG) sieht vor, dass im Normalfall die Anzahl der zu einem Gebäude gehörenden Fahrzeugabstellplätze so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benutzerinnen und Benutzer ausserhalb des öffentlichen Grunds aufgestellt werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. Pflichtparkplätze). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV) regelt den Pflichtbedarf. Durch die Realisierung

von Pflichtparkplätzen weitet sich das Parkplatzangebot auf Privatgrund stetig aus, sodass der Parkplatzbedarf zusehends auf Privatgrund abgedeckt und Blaue-Zone-Parkplätze aufgehoben werden können.

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 Zug der Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen nimmt der Bedarf nach Blaue-Zone-Parkplätzen entsprechend ab, weshalb diese kompensatorisch aufgehoben werden. Mit der Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen können andere Bedürfnisse wie Bäume, Velostreifen und -wege, Fussgängerflächen, Güterumschlagplätze oder Klimaschutz-Massnahmen wie 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.

Zu den Zeilenhochhäusern der 60er und 70er Jahre westlich der Schaufelbergerstrasse gehören zahlreiche Parkplätze im Aussenraum und in Tiefgaragen, die insgesamt den Parkplatzbedarf für Anwohnende und Besuchende auf Privatgrund abdecken. Viele Bauten östlich der Schaufelbergerstrasse stammen aus den späten 40er Jahren und verfügen nicht über Tiefgaragen. Am Ende ihres Lebenszyklus werden sie Neubauten weichen müssen. Die zwei langgezogenen achtgeschossigen Bauten entlang der Gutstrasse sind Zeuge dieser Entwicklung: Sie sind 2014 anstelle einer Mehrfamilienhaussiedlung und mit ausreichend Pflichtparkplätzen erbaut worden. Bei der Neugestaltung des Strassenraums wird ein Teil des Kompensationspotenzials, das Ersatzneubauten im näheren Umfeld bieten, für die kompensatorische Aufhebung der Parkplätze genutzt. Im Falle der Schaufelbergerstrasse wird die freigespielte Fläche dem Fussverkehr und der Verbesserung des Stadtklimas zugeschrieben, indem die zu schmalen Gehwege verbreitert und die Standortbedingungen für die Bäume verbessert werden. Gleichzeitig kann die Schaufelbergerstrasse mit einer zweiten Baumreihe ergänzt und das Bestehen der heutigen Baumreihe gesichert werden. Weiter kann die entsiegelte Fläche vergrössert werden. Um Parkplätze in der Schaufelbergerstrasse erhalten zu können, wären Landerwerb und somit Eingriffe in die Grundstücke privater Anstösser notwendig. Dies wäre nicht verhältnismässig.

Der neue Strassenraum mit den neuen Bäumen ist so geplant, dass sowohl die Zu- und Wegfahrten zu den privaten Grundstücken als auch die Haltemöglichkeiten für Anlieferungszwecke gegeben sind.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Fahrbahn solle weiterhin mit einer Leitlinie versehen werden.

Stellungnahme:

In der Schaufelbergerstrasse ist bereits heute keine durchgehende Leitlinie markiert. Ähnlich wie im Bestand, sind auch im Projekt im Bereich der Schutzinseln Leitlinien vorgesehen. Zusätzlich wird im Bereich der Bushaltestellen, analog zum Bestand, eine Leitlinie markiert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Einbau von Belagsrampen in den Einmündungen Sallenbach- und Burstwiesenstrasse solle verzichtet werden.

Stellungnahme:

Trottoirüberfahrten dienen in erster Linie der Komfortsteigerung und der Erhöhung der Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Gehweg. Zudem dienen sie der eindeutigen Hierarchisierung der Strassen, da sie die Vortrittsverhältnisse – hier die Vortrittsberechtigung der Fahrzeuge auf der Schaufelbergerstrasse – für alle Verkehrsteilnehmenden erkennbar machen. Aus diesen Gründen kann auf die vorgesehenen Trottoirüberfahrten nicht verzichtet werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Einrichtung eines Velosacks (Einmündung Schaufelbergerstrasse-Birmensdorferstrasse) solle verzichtet werden.

Stellungnahme:

Vor der Einmündung in die Birmensdorferstrasse besteht bereits heute ein Velosack auf der Schaufelbergerstrasse. Diese Aufstellfläche für Velos dient der Sicherheit der Velofahrenden. Damit wird verhindert, dass geradeaus fahrende und linksabbiegende Velos mit dem rechtsabbiegenden und geradeaus fahrenden motorisierten Verkehr in Konflikt geraten. Der Velosack ist sowohl im Bestand als auch im vorliegenden Projekt essentiell für die Verkehrssicherheit. Folglich kann nicht drauf verzichtet werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Bushaltestelle «Schaufelbergerstrasse» solle derart ausgestaltet werden, dass der motorisierte Individualverkehr die haltenden Busse passieren kann.

Stellungnahme:

Der an der Bushaltestelle «Schaufelbergerstrasse» haltende Bus kann in Fahrtrichtung Gutstrasse grundsätzlich überholt werden, wenn die Gegenfahrbahn frei ist. Das kann für Notfahrzeuge wichtig sein. Da die Fahrbahn zugunsten der an der Haltestelle Richtung Gutstrasse wartenden Fahrgäste verschmälert wird und sich der Überholweg wegen den in Zukunft eingesetzten Doppelgelenkbussen verlängert, wird das Überholen jedoch erschwert. In entgegengesetzter Fahrtrichtung kann der haltende Bus nicht überholt werden. Die Massnahme erleichtert die notwendige Koordination zwischen Bushaltestelle und Lichtsignalanlage am nachgelagerten Knoten.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Bushaltestelle «Schaufelbergerstrasse» in Fahrtrichtung Sihlcity solle auf der ganzen Länge von 25 m mit dem Zürich Bord (+22 cm) ausgeführt werden.

Stellungnahme:

Die Haltestelle «Schaufelbergerstrasse» in Fahrtrichtung Sihlcity ist vorne durch eine private Ein- und Ausfahrt und hinten durch die Einmündung der Sallenbachstrasse begrenzt. Aufgrund dieser Platzverhältnisse ist eine durchgehend hohe Haltekante (+22 cm) nicht möglich. Die Haltestelle wird jedoch im weiteren Projektierungsverlauf im Detail geplant und optimiert. Denkbar sind die folgenden Optimierungen: Verlängerung des Bereichs mit hoher Haltekante und Ergänzung mit einer Haltekante +16 cm im hinteren Teil der Haltestelle.

Eine Bushaltestelle mit durchgehend hoher Haltekante (+22 cm) kann nur erstellt werden, wenn die Bushaltestelle entweder vor die Einmündung in die Sallenbachstrasse oder in die Schweighofstrasse verschoben wird. Diese Optionen wurden im Rahmen der Vorstudie geprüft und verworfen, da diese Verschiebung als nachteilig für die Umsteigebeziehung, Kompaktheit der Haltestelle und das Erschliessungsgebiet beurteilt wurde.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Bushaltestelle «Schaufelbergerstrasse» in Fahrtrichtung Bahnhof Altstetten sei auf der ganzen Länge von 25 m mit dem Zürich Bord (+22 cm) auszuführen.

Stellungnahme:

Die Haltestelle «Schaufelbergerstrasse» in Fahrtrichtung Bahnhof Altstetten ist vorne durch eine private Ein- und Ausfahrt und hinten durch die Kreuzung begrenzt. Aufgrund dieser Platzverhältnisse ist eine durchgehend hohe Haltekante (+22 cm) nicht möglich. Die Haltestelle wird jedoch im weiteren Projektierungsverlauf im Detail geplant und optimiert. Denkbar sind die folgenden Optimierungen: Verlängerung des Bereichs mit hoher Haltekante durch schräge Anordnung der Haltekante, Verschiebung der Haltestelle nach vorne durch Optimierung der Rampensteigung und Ergänzung mit einer Haltekante (+16 cm) im hinteren Teil der Haltestelle.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die geplanten Baumpflanzungen, breiteren Gehwege, Aufhebung von Parkplätzen, sowie die Verbesserungen an den Kreuzungsbereichen einschliesslich Velosack am Knoten Schaufelberg-/Birmensdorferstrasse würden begrüsst, jedoch solle der Radstreifen für die aus der Gutstrasse in die Schaufelbergerstrasse abbiegenden Velofahrenden bis unmittelbar vor den Fussgängerstreifen markiert und der Radstreifen auf der Gutstrasse rot eingefärbt werden.

Stellungnahme:

Die Velomassnahmen auf der Gutstrasse sind nicht Bestandteil der Planaufgabe und werden im Strassenbauprojekt Gutstrasse, Abschnitt Schaufelberger- bis Albisriederstrasse, projektiert. Der Knotenbereich Schaufelberger-/Gutstrasse wird auf dieses Drittprojekt abgestimmt. Im Zuge der weiteren Projektbearbeitung wird geprüft, bis wohin die Platzverhältnisse die Markierung des Velostreifens zulassen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die beiden Teile des Fussgängerstreifens bei der Gutstrasse sollten so gedreht werden, dass sie möglichst rechtwinklig zum Fahrbahnrand anschliessen würden. Dazu solle auch die Schutzinsel im Grundriss konisch ausgebildet werden, so dass auch dort der Fussgängerstreifen möglichst rechtwinklig auf den taktile erfassbaren Absatz treffe. Die so geformte Schutzinsel solle noch etwas Richtung Gutstrasse verschoben werden, um besser den Wunschlinien zu entsprechen.

Stellungnahme:

Der Knotenbereich Schaufelberger-/Gutstrasse wird im Strassenbauprojekt Gutstrasse, Abschnitt Schaufelberger- bis Albisriederstrasse, projektiert. Die geplanten Massnahmen dieses Drittprojekts wurden im aufgelegten Situationsplan goldig dargestellt und stellen, vorbehältlich der Bewilligung, den geplanten Zustand dar (vgl. auch den aufgelegten Detailplan Knoten Schaufelbergerstrasse/Gutstrasse). Die Lage der Fussgängerinsel und der Fussgängerstreifen resultiert aus einer Betrachtung von Wunschlinien, Platzverhältnissen und Schleppkurven. Im weiteren Projektverlauf wird geprüft, wie weit die Fussgängerinsel in Richtung Gutstrasse verschoben und ob sie konisch ausgebildet werden kann, damit die Fussgängerstreifen möglichst rechtwinklig auf die Fahrbahnränder treffen. Die taktile Markierung wird dementsprechend angepasst.

Die im Plan «Situation 1:500» gezeigte Darstellung stellt die Übergangslösung dar, sofern das Strassenbauprojekt Gutstrasse nicht bewilligt würde und das Projekt Schaufelbergerstrasse somit an die heutigen Fahrbahnränder in der Gutstrasse anschliessen müsste. Dann gälte folgendes: Der Fussgängerstreifen liegt im Kurvenbereich und träfe deshalb schräg auf die Fahrbahnränder. Auch diesfalls würde die Lage der Fussgängerinsel und -streifen aber soweit möglich im Sinne der Einwendung optimiert.

Die Einwendung wird teilweise 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, 1. Februar 2022 cau

Die Direktorin