

Strassenbauprojekt Seminarstrasse

Hofwiesenstrasse bis Schaffhauserplatz

Bau-Nr. 15079

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 Seminarstrasse, Abschnitt Hofwiesenstrasse bis Schaffhauserplatz, wurde vom 11. September bis 12. Oktober 2020 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 21 Einwendungen mit total 30 Anträgen eingegangen, davon mehrere mit je identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als je ein Antrag gezählt). Von den somit 10 vorliegenden Anträgen werden 1 Antrag ganz und 2 Anträge teilweise berücksichtigt. 7 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 Seminarstrasse zwischen Hofwiesenstrasse und Schaffhauserplatz stehen umfangreiche Werkleitungsarbeiten an. Im Anschluss an diese Arbeiten soll die Oberfläche neu gestaltet werden. Mit dem vorliegenden Projekt wird eine Verlängerung und eine Neugestaltung der bestehenden Begegnungszone in der Seminarstrasse von der Rothstrasse bis zum Johannes-Ott-Weg umgesetzt. Dazu werden neun Bäume gepflanzt sowie eine Neuordnung und ein Teilabbau der Parkplätze in der Blauen Zone vorgenommen. Zudem wird die Überfahrt zur Rothstrasse mit einer Trottoirüberfahrt ausgestaltet.

Hinweis: Das Projekt trifft beim Knoten Rothstrasse auf ein Drittprojekt (Werkleitungsarbeiten und Erneuerung der Oberfläche), welches koordiniert mit dem vorliegenden Projekt realisiert wird.

2. Einwendungen

Einwendung:

Auf den Abbau von 20 Parkplätzen sei zu verzichten.

Die Seminarstrasse solle allen Bedürfnissen des Quartiers Rechnung tragen. Der neue Radstreifen diene nur dazu, die Parkplätze für Anwohnende und für das Gewerbe zu eliminieren. Durch die Verdichtung im Quartier gebe es mehr Verkehr und damit steige der Druck auf die Parkplätze in der Seminarstrasse. Da nicht alle Anwohnenden des umgesetzten Neubauprojekts Buchegg

der Baugenossenschaft Waidberg einen Parkplatz in der genossenschaftseigenen Tiefgarage fänden, würden diese an der Seminarstrasse und dem Wachterweg parkieren. Weiter plane die Genossenschaft Vrenelisgärtli Ersatzneubauten an der Seminarstrasse mit Erhöhung der Anzahl Wohnungen und wolle gleichzeitig auf eine Tiefgarage verzichten.

Durch die Reduktion des Parkplatzangebots im öffentlichen Raum steige der Suchverkehr auch in den umliegenden Quartieren und damit steige der Druck auch für die übrige Quartierbewohnerschaft. Für Anwohnende sei das Vorhandensein von Anwohnerparkplätzen aus beruflichen Gründen oder persönlichem Engagement dienlich oder gar notwendig, da Arbeitgeber auch immer mehr Flexibilität von den Mitarbeitenden fordern (z.B. Nachtarbeit). Auch für das lokale Gewerbe sowie die Schulanlage seien die Zonenparkplätze unverzichtbar. Ausserdem sei das Vorhandensein von nahegelegenen Parkplätzen für Handwerker und Besucher notwendig.

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.

Für die Errichtung der Begegnungszone, Abschnitt Rothstrasse bis zum Johannes-Ott-Weg, wurde eine flächige Gestaltung resp. eine zonengerechte Organisation berücksichtigt, damit eine hohe Aufenthaltsqualität für das Quartier geschaffen werden kann. Der Fussweg via Seminarstrasse ist seit dem Jahr 2019 als «Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität» deklariert. Dem Wunsch aus dem Quartier, die bestehende Begegnungszone zu verlängern und neu zu gestalten, wurde bei der Projektierung besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Der Abbau der 20 Blaue-Zone-Parkplätze erfolgt in Abwägung der genannten Verbesserungen der Aufenthaltsqualität sowie der Erweiterung der bestehenden Begegnungszone. Die Massnahme ermöglicht neben der Beruhigung des Verkehrs ausserdem die Pflanzung von neun Bäumen. Sie sind ein gestalterisches Element für die Begegnungszone und erfüllen identitätsstiftende sowie soziale Aufgaben für die Begegnungszone. Zusätzlich leisten sie einen positiven Effekt in Bezug auf das Stadtklima.

Die Baugenossenschaft «Vrenelisgärtli» beabsichtigt Ersatzneubauten mit einer dazugehörigen Tiefgarage. Mit dem Ersatzneubau und dem neuen Parkierungsangebot in der Tiefgarage sinkt der Nutzungsdruck auf die Parkflächen auf dem öffentlichen Grund. Eine teilweise Entlastung des Strassenraumes von dominanter Parkierung in der Begegnungszone ist somit möglich.

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). Mit der Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen können andere Bedürfnisse wie Bäume, Velostreifen und -wege, Fussgängerflächen, Güterumschlagplätze oder Klimaschutz-Massnahmen 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.

Im Übrigen 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.

Mit der neuen Parkplatzanordnung kann der öffentliche Strassenraum wesentlich zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Erweiterung des Baumbestands verbessert werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sollen nicht nur 20, sondern mindestens 30 Parkplätze abgebaut werden. Ein Teil der verbleibenden Parkplätze soll als Handwerker-Parkplätze markiert bzw. als Behinderten-Parkplätze ausgestaltet werden.

Die Seminarstrasse sei in erster Linie eine Erschliessungsstrasse für Wohnungen. Mit der Aufhebung von zusätzlichen Parkplätzen verbessern sich die Sichtbeziehungen und damit die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für Schüler und sonstige Zufussgehende. Durch die Verdichtung mit Neubauten mit Tiefgaragen gebe es in Zukunft mehr Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner. In den bereits bestehenden Tiefgaragen gebe es noch nicht vermietete Parkplätze. Durch den Abbau von weiteren Parkplätzen verbessere sich die Aufenthaltsqualität bezüglich Lärm, Luftverschmutzung und Sicherheit. Ferner sinke durch das Wissen der Automobilisten, dass es wenig Parkplätze entlang der Seminarstrasse gäbe, auch der Suchverkehr.

Stellungnahme:

Hinsichtlich des Parkplatzangebots bestehen unterschiedliche, sich teilweise widersprechende Bedürfnisse der Bevölkerung, weshalb eine Interessenabwägung vorzunehmen ist. Die Forderung eines Abbaus von mindestens 30 statt nur 20 Parkplätzen wäre gemäss der vorliegenden Parkplatzkompensation nicht verhältnismässig. Mit einem Abbau von zusätzlichen 10 Blaue-Zone-Parkplätzen an der Seminarstrasse würde der Nutzungsdruck auf die Parkinfrastruktur steigen, weshalb der im Projekt vorgesehene Parkplatzabbau nicht weiter ausgedehnt wird.

Im Zuge der weiteren Projektausarbeitung wird geprüft, ob sogenannte Güterumschlagfelder in der Seminarstrasse unter Berücksichtigung der bestehenden Grundstückszu- und -ausfahrten, der erforderlichen Sichtweiten und der konkurrierenden Bedürfnisse ergänzt werden könnten.

Das Parkplatzangebot für gehbehinderte Menschen ist im Umfeld des Projektperimeters in angemessener Weise bereits berücksichtigt worden. Die Stadt Zürich bietet total 221 Parkplätze für gehbehinderte Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker an (Stand 13. Oktober 2020). Im dazugehörigen Kreis 6 befinden sich aktuell 18 solcher Parkplätze. Zusätzliche Parkplätze für gehbehinderte Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker werden erstellt, wo es sinnvoll und möglich ist. Die Forderung nach weiteren Behinderten-Parkplätzen ist bei der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich durch die betroffene Anwohnerschaft direkt einzureichen (Adresse: Mühlegasse 18/22, 8001 Zürich, E-Mail: dav-info@zuerich.ch, Telefon: 044 411 88 01). Im Falle eines positiven Entscheides wird die Forderung anschliessend im Rahmen der weiteren Projektausarbeitung berücksichtigt respektive umgesetzt. Eine Berücksichtigung der Forderung nach zusätzlichen Behinderten-Parkplätzen ist somit im vorliegenden Projekt nicht über eine Einwendung möglich.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Einbau von Belagsrampen sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Der Einbau von Belagsrampen ist ein notwendiges Mittel für die Signalisierung des Temporegimes. So ist der Übergang der Geschwindigkeit von Tempo 30 Km/h und Tempo 20 Km/h für die Autofahrenden erkennbar.

Im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts werden die Einmündungen von der Seminarstrasse in die Hofwiesenstrasse sowie von der Rothstrasse in die Seminarstrasse neu als Trottoirüberfahrt ausgebaut und die bestehende Trottoirüberfahrt bei der Einmündung vom Schaffhauserplatz in die Seminarstrasse den heutigen Standards entsprechend umgebaut.

Trottoirüberfahrten geben eine klare Vortrittsregelung vor und werden bei Einmündungen von untergeordneten Strassen, z. B. von Quartierstrassen in Sammelstrassen, eingesetzt. Sie tragen zur Priorisierung, Sicherheit und zum Komfort von Fussgängerinnen und Fussgängern bei und unterstützen den verkehrsberuhigenden und siedlungsorientierten Charakter eines Verkehrsraums. Die Ausführung und Markierung der beiden Trottoirüberfahrten entspricht den Gestaltungsgrundsätzen der Stadt Zürich und den Normen zum hindernisfreien Verkehrsraum.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Verlängerung der bestehenden Begegnungszone sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Verlängerung der bestehenden Begegnungszone widerspiegelt einen grossen Wunsch des Quartiers. Deshalb wurde der ursprüngliche Bereich der bestehenden Begegnungszone vom Laubiweg bis zur Rothstrasse erweitert. Auf der anderen Seite wurde der ursprüngliche Bereich der bestehenden Begegnungszone vom Fürstweg bis zum Johannes-Ott-Weg erweitert. Diese beidseitigen Erweiterungen der Begegnungszone entsprechen einer Vereinheitlichung und erhöhen die Aufenthaltsqualität, insbesondere für Zufussgehende und den Veloverkehr.

Im Vordergrund steht das Bedürfnis der Verbesserung der Situation für spielende Kinder, in zweiter Priorität die Schaffung eines Treffpunkts für die Bevölkerung. Ferner ist eine Begegnungszone im Allgemeinen eine Form der Verkehrsberuhigung, in der Zufussgehende Vortritt vor Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern haben. Die Verlängerung der Begegnungszone zielt auf eine Steigerung der Strassenraumattraktivität und auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ab, indem die Wohnnutzung gegenüber der Verkehrsfunktion stärker gewichtet wird.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Begegnungszone soll auf die gesamte Seminarstrasse ausgedehnt bzw. mindestens von der Hofwiesenstrasse bis zu den Grundstücken Seminarstrasse 33/34 verlängert werden.

Die Liegenschaften entlang der Seminarstrasse werden ausschliesslich als Wohnungen genutzt und bilden eine durchgehende Einheit. Erst die Liegenschaften an der Seminarstrasse Hausnummer 28 und 29b/29c beenden stadteinwärts die Wohnreihe.

Stellungnahme:

Dem Wunsch einer Verlängerung der Begegnungszone wurde bereits in der Projektierung Rechnung getragen, indem die Begegnungszone ursprünglich vom Laubiweg bis Fürstweg neu mit dem Abschnitt Rothstrasse bis zum Johannes-Ott-Weg erweitert wurde. Begegnungszonen mit Tempo 20 Km/h werden typischerweise auf eine maximale Länge von 300 m ausgeführt. Bei längerer Ausdehnung im geforderten Bereich würde die Wahrnehmung der Begegnungszone als Ganzes für Autofahrende geschwächt und damit einhergehend die verkehrsberuhigende Wirkung reduziert werden. Es wird daher als nicht zweckmässig angesehen, die Begegnungszone weiter zu verlängern bzw. auf die gesamte Seminarstrasse auszudehnen und ohne klaren räumlichen Bezug abzuschliessen.

Der Sinn der Begegnungszone besteht darin, den öffentlichen Raum aufzuwerten und den Strassenraum zu einem Lebensraum für alle zu machen. Dabei soll vor allem die Aufenthalts- und Wohnqualität gesteigert und der öffentliche Raum belebt werden, weshalb der Fussverkehr in Begegnungszonen auch Vortritt hat. Zur Schaffung von Flächen für die Ermöglichung von neuen Spiel- und Aufenthaltsräumen sowie anderweitigen Nutzungen gehen Umgestaltungen von Strassenräumen zu Begegnungszonen häufig mit der Aufhebung von Parkplatzflächen einher. Im vorliegenden Projekt werden als Folge der Erweiterung der Begegnungszone auf eine Länge von rund 332 m 20 Parkplätze der Blauen Zone abgebaut. Der Antrag, die Begegnungszone in der Seminarstrasse bei den Grundstücken Seminarstrasse 33 bzw. 34 bis zur Einmündung in die Hofwiesenstrasse zu verlängern, hätte den Abbau von weiteren Parkplätzen zur Folge. In diesem Zusammenhang wird die Verlängerung der Begegnungszone als nicht verhältnismässig angesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die bisherige Markierung des Velostreifens zwischen Seminarstrasse 11 und 43 sei beizubehalten.

Der genannte Bereich gilt für den Autoverkehr als Einbahnstrasse, weshalb die Markierung des Velostreifens das Sicherheitsgefühl für Velofahrende vergrössern würde.

Stellungnahme:

Die Beibehaltung des markierten Velostreifens wurde in dem Bereich durchgeführt, wo es aus Platzgründen in der Fahrbahnbreite möglich war. Gemäss den aktuellen Normen ist bei einer

Fahrbahnbreite von 4.50 m die Markierung des Velostreifens möglich. Im besagten Abschnitt beträgt die Fahrbahnbreite jedoch lediglich 4.00 m. Aufgrund der engen Platzverhältnisse (Berücksichtigung der Mindestbreiten von Fahrbahnen, Velo im Gegenverkehr) wurde in der Seminarstrasse 29 bis 43 der Velostreifen demarkiert. Gemäss den Velostandards der Stadt Zürich kann bei ungenügender Fahrbahnbreite lediglich ein Velopiktogramm für die Aufmerksamkeit berücksichtigt werden. Der Verzicht auf die Markierung eines Velostreifens im genannten Strassenabschnitt ist daher aus verkehrstechnischer Sicht nicht möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die in den Normalprofilen A und D dargestellte Verbreiterung der Fahrspur sei zu verzichten.

Die Verbreiterung würde auf Kosten der Sicherheit der Velofahrenden gehen, was den verkehrspolitischen Zielen der Stadt Zürich zuwiderlaufe.

Stellungnahme:

Die Fahrspurbreite wurde in der Projektierung nicht zuungunsten einer Velospur vergrössert. Die Gestaltungsgrundsätze der Stadt Zürich und die dazugehörigen Velostandards wurden für das vorliegende Projekt berücksichtigt. Gemäss den Velostandards der Stadt Zürich wird bei Einbahnstrassen mit Velos im Gegenverkehr bei genügender Breite (normalerweise 4.50 m) ein einseitiger Radstreifen markiert. Bei geringerer Breite sind Velopiktogramme vorzusehen, wie im Bereich vom Normalprofil D projektiert. Im genannten Bereich beträgt die Fahrspurbreite rund 4.00 m, sodass folglich die Velospur demarkiert und durch ein Velopiktogramm ersetzt wurde.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Parkplätze für Autos und Velos sollen mit sickerfähigen Belägen ausgeführt werden und nach Möglichkeit seien diese Flächen mit den Baumgruben zu verbinden.

Die Ausbildung der Parkplätze mit sickerfähigen Belägen würde eine beträchtliche Fläche entsiegeln und so zur Hitzeminderung beitragen. Meteorwasser könne so mindestens teilweise versickern und würde so die Bäume mit Wasser versorgen. Die Verdunstung des gespeicherten Wassers würde zur Kühlung des Klimas beitragen. Die Seminarstrasse befinde sich gemäss der Fachplanung Hitzeminderung im Massnahmegebiet 2, wo eine Verbesserung der bioklimatischen Situation am Tag notwendig sei. Die beiden Handlungsansätze «Entsiegelung HA 05» und «Versickerung HA 08» liessen sich im Rahmen des Strassenbauprojektes umsetzen.

Stellungnahme:

Das Tiefbauamt ist bemüht, wo immer möglich und sinnvoll die Entsiegelung von Flächen und die lokale Versickerung von Meteorwasser zu fördern. Die Forderung, die Parkplätze für Autos und Velos mit einem sickerfähigen Belag auszuführen, führt, unter dem Aspekt der Versickerung, in der Seminarstrasse, über den kompletten Projektperimeter betrachtet, aufgrund des nicht sickerfähigen Bodens nicht zu einem wirksamen Mehrwert für die Hitzeminderung.

Im weiteren Projektverlauf wird jedoch geprüft, ob punktuell eine Ableitung des auf den Parkflächen anfallenden Meteorwassers zu den Baumgruben umsetzbar ist. Zusätzlich wird überprüft, ob eine punktuelle Entsiegelung von Parkflächen in Kombination mit einem vergrösserten Retentionsvolumen der angrenzenden Baumgruben realisiert werden kann.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Der geplante Blaue-Zone-Parkplatz vor Liegenschaft Seminarstrasse 88 solle als Elektro-Auto-Parkplatz markiert werden.

Durch den Elektro-Auto-Parkplatz vor der Liegenschaft Seminarstrasse 88 soll der von der privaten Photovoltaik-Anlage auf dem Dach der Liegenschaft erzeugte Strom zum Aufladen von Elektrofahrzeugen genutzt werden können.

Stellungnahme:

Das Erstellen von Elektro-Auto-Parkplätzen im öffentlichen Raum ist in der Stadt Zürich zurzeit nicht vorgesehen. Derzeit wird ein Gesamtkonzept CO₂-arme Mobilität erarbeitet. Dort muss zunächst ein Grundsatzentscheid getroffen und allenfalls die Rahmenbedingungen für Elektro-Parkplätze definiert werden. Die Finanzierung und Aufgabenteilung zwischen Stadt und Privaten werden im Rahmen des Gesamtkonzeptes CO₂-arme Mobilität aufzuzeigen sein.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der vor dem Haus Seminarstrasse 90 geplante Baum solle so verschoben werden, so dass dieser direkt vor dem Haus Nr. 88 zu liegen kommt. Der geplante Parkplatz vor dem Haus Nr. 88 soll entsprechend verschoben werden.

Im Privatgrund der Liegenschaft Seminarstrasse 90 stehen bereits mehrere Bäume. Aufgrund der geringen Grösse des Gartens von dem Haus Nr. 88 besteht keine Möglichkeit einen Baum auf dem Privatareal zu realisieren.

Stellungnahme:

Die Verschiebung des geplanten Baumes vor dem Haus Nr. 90 in der Seminarstrasse kann durchgeführt werden. Der geplante Parkplatz vor dem Haus Nr. 86 / 88 wird 18 m Richtung Hofwiesenstrasse verschoben.

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, 17. März 2021 / stk

Die Direktorin