

Strassenbauprojekt Höschgasse

Abschnitt Bellerivestrasse und Zürichsee

Bau-Nr. 16066

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 Höschgasse mit der geplanten Neugestaltung der Strassengeometrie und Belagserneuerung wurde vom 15. November 2019 bis 16. Dezember 2019 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben. Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen.

1.2 Projektbeschreibung

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

Die Neugestaltung der Strasse zur Begegnungszone mit Änderung des Temporegimes von Tempo 50 zu Tempo 20 sowie Neupflanzung von Bäumen, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Realisierung neuer Zweiradparkplätze, Abbau von Parkplätzen, Anpassung der Beleuchtung und Erneuerung der Werkleitungen im Projektperimeter.

2. Einwendungen

Einwendung:

Die heute verfügbare Anzahl von 20 gebührenpflichtigen Parkplätzen sei mindestens beizubehalten bzw. die Parkplatzanzahl auf 32 zu erhöhen.

Das Seefeld als Wohngebiet, Arbeitsgebiet, Gewerbegebiet, Einkaufsgebiet und Ausgangsmeile benötige sowohl am Tag wie auch in der Nacht Parkplätze. Insbesondere bestehe ein Bedürfnis nach Parkplätzen an der Höschgasse seitens Besucherinnen und Besuchern von Veranstaltungen in den umliegenden Ateliers und Einrichtungen, Seebesuchenden und den Wassersporteinrichtungen. Auch mobile Gewerbetreibende seien auf einen Parkplatz in der Nähe ihres Einsatzortes angewiesen. Insgesamt würde sich der Parkplatzabbau negativ auf das Gewerbe auswirken. Des Weiteren sei auf jene Personen mit eingeschränkter Mobilität Rücksicht zu nehmen. Es gebe gar keinen äusseren Grund zur Aufhebung der Parkplätze. Die geplante Anordnung an der Höschgasse sei nicht platzökonomisch. Durch die Deklassierung der Tempo-50-Zone zu einer Begegnungszone würden die Trottoirs entfallen und damit stehe massiv mehr Platz zur Verfügung. Dieser Platzgewinn sei teilweise zur Befriedigung der legitimen Nachfrage nach Parkmöglichkeiten zu nützen. Die geplante parkplatzfreie Strassenbreite von 9,55 Metern, alleine für den Fussverkehr, sei nicht verhältnismässig.

Stellungnahme:

Beim vorliegenden Projektperimeter handelt es sich um das sogenannte Museumsviertel mit diversen Museen, wo sich kein Gewerbe befindet. Auf Grundlage des Nutzungs- und Gestaltungskonzepts «Aussenraum untere Höschgasse» wurde in der Projektentwicklung eine grössere Gewichtung für eine platzartige Umgestaltung des Strassenraums, für eine Entwicklung von Freiräumen sowie für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität gelegt. Dabei fungiert die Begegnungszone als Plattform für Museen, integriert neue Veloabstellmöglichkeiten und wertet die Verbindungsachse zwischen See und Quartier für Velo sowie Fussgängerinnen und Fussgänger auf. Der Projektperimeter ist bereits heute mit dem öffentlichen Verkehr durch die Bushaltestelle «Chinagarten» in der Bellerivestrasse und der Tramhaltestelle «Höschgasse» in der Seefeldstrasse gut erschlossen. Ein Teil der weissen Parkplätze im Projektperimeter wird zukünftig weiterhin erhalten bleiben.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Umwandlung von weissen Parkplätzen in blaue Parkplätze im Projektperimeter solle geprüft werden. Der Druck auf die Gesamtheit der Parkplätze nehme zu, wer eine Blaue-Zone-Parkkarte erworben habe, habe noch weniger Chancen, einen Parkplatz zu finden. Durch die Umwandlung von weissen in blaue Parkplätze würden andere weisse Parkplätze zu Gunsten des Gewerbes im Seefeld entlastet werden.

Stellungnahme:

Die Erfahrungen beim Parkverhalten im Seefeld und in der ganzen Stadt Zürich zeigen, dass Blaue-Zone-Parkplätze überwiegend von Anwohnerinnen und Anwohnern besetzt werden und nicht, wie bei weissen Parkplätzen, öfters frei zur Verfügung stehen. Deshalb wird die Umwandlung der weissen Kurzzeitparkplätze auf Langzeitparkplätze (Blaue-Zone-Parkierung) nicht als zielführend betrachtet, weil dadurch noch weniger freie Parkplätze dem Gewerbe zur Verfügung stehen würden. Die weissen Parkplätze dienen in erster Linie den Museen und werden nicht primär dem Gewerbe oder den Seebesuchenden zugeordnet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die geplante Sitzbank in der Nähe NP888 sei zu verzichten. Die Strasse habe für Passantinnen und Passanten eindeutig Durchgangscharakter. Es bestehe absolut kein Bedürfnis nach einer so grossen Sitzbank. Die Annahme, dass Passantinnen und Passanten in der unmittelbaren Nähe des Sees und nur wenige Meter von der Seeanlage entfernt auf einer Strasse zwischen den Häusern auf einer Sitzbank verweilen wollen, sei realitätsfern und geradezu grotesk.

Stellungnahme:

Die Sitzbank bietet primär Sitzmöglichkeiten für den Kurzaufenthalt an und wird nicht in erster Linie zum langen Verweilen errichtet. Zudem dient die Sitzbank als Treffpunkt für Museumsbesuchende des Zentrums Architektur Zürich (ZAZ).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Das Trottoir auf der nordwestlichen Strassenseite der Höschgasse sei über die gesamte Länge von der Bellerivestrasse bis zum seewärtigen Strassenende beizubehalten. Die Trennung zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn an der Höschgasse sei insbesondere aus Sicherheitsgründen von höchster Wichtigkeit. Die Strassen rund um den Projektperimeter seien stark vom motorisierten Ausflugsverkehr frequentiert und die Motorfahrzeugfahrenden würden die untere Höschgasse bei ihrer Suche nach Parkplätzen oder Aufmerksamkeit für ihre Wendemanöver benützen. Es herrsche eine Unkenntnis über die Vortrittsregelungen in Begegnungszonen bei den Autofahrerinnen und Autofahrern, was zu Lasten der schwächeren Verkehrsteilnehmenden gehe. Es bestünden Zweifel, dass die Begegnungszone so signalisiert werden könne, dass der rollende Verkehr dies vor Einfahrt in die untere Höschgasse wahrnehme. Des Weiteren bringe die Reduktion von 50 km/h auf 20 km/h keinen Sicherheitsgewinn noch Lärmreduktion, da die heutige Situation bereits keine höhere Geschwindigkeit als rund 20 km/h zulasse. Die untere Höschgasse eigne sich zudem aufgrund der hohen Fahrzeugfrequenzen und der fehlenden unabdingbaren architektonischen und landschaftlichen Übersichtlichkeit nicht für eine Begegnungszone.

Stellungnahme:

In Begegnungszonen geniessen Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Das fussgängerfreundliche Verkehrsregime ermöglicht ein angenehmes und sicheres Flanieren. Fussgängerinnen und Fussgänger können die Fahrbahn überall queren, dürfen Fahrzeuge aber nicht unnötig behindern (gemäss Signalisationsverordnung Art. 22b). Im Sinne des Prinzips «shared space» fällt in Begegnungszonen eine Zonierung und damit eine Trennung zwischen Fussgängerbereich und Fahrbereich weg. Damit wird verdeutlicht, dass Fussgängerinnen und Fussgänger den gesamten Raum nutzen dürfen und sollen. Am Anfang und Ende der Begegnungszone wird das Verkehrsregime jeweils mit einer Tafel «T20-Begegnungszone» signalisiert. Zusätzliche Signalisierung wird mit einer Bodenmarkierung (die Zahl 20 in weiss) auf dem Asphalt kenntlich gemacht und kann von den Motorzufahrenden genügend wahrgenommen werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Mit der geplanten durchgehend asphaltierten unteren Höschgasse würde eine klimatisch heikle Zone geschaffen werden, die insbesondere den Bestrebungen von Grün Stadt Zürich und deren Masterplan Stadtklima diametreal zuwiderlaufe. Mit der angestrebten Belebung der unteren Höschgasse müsse auch eine klimagerechte Belebung dieses Stadtraums erfolgen.

Stellungnahme:

Die untere Höschgasse, umgeben von grossen Gärten, Wiesen, grossgewachsenen Bäumen und der Nähe zum See, befindet sich durch ihre Lage heute schon in einer sehr klimafreundlichen Umgebung. Mit Aufhebung der Parkplätze vor dem Atelier Hermann Haller / Pavillon Le Corbusier sowie der Bepflanzung mit sechs neuen Bäumen wird in diesem Projekt die Flächenversiegelung verringert und die klimafreundliche Umgebung erweitert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die geplanten Veloständer seien für eine optische Abgrenzung der Fahrbahn zum Fussgängerbereich untauglich, zumal sie an warmen Sommertagen über deren eigentlichen Dimensionierung hinaus benützt und damit ein Hindernis für alle Verkehrsteilnehmenden und einen weiteren Beitrag zur Unübersichtlichkeit bilden würden, insbesondere bei Dunkelheit.

Stellungnahme:

Die Höschgasse ist als kommunale Veloroute klassiert und eine wichtige Verbindungsachse für das Velo zwischen See und Quartier. Zurzeit gibt es kein Veloangebot in der Höschgasse, was jedoch mit dem Projekt angepasst wird. Die Velobügel befinden sich am Rand der Begegnungszone und stellen kein Hindernis dar. Der Projektperimeter ist eine etwa 120 Meter lange, relativ flache, geradlinige Strasse, die gute Sichtweite bietet und Klarheit schafft. Nachts sorgt die neue LED-Beleuchtung gegenüber der veralteten heutigen Dampfatriumbeleuchtung für bessere Lichtverhältnisse in der Höschgasse.

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, 6. März 2020 man/bue

Die Direktorin

