

# Strassenbauprojekt Glaubtenstrasse

Schauenberg- bis Obsthaldenstrasse

Bau-Nr. 13061

## 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 Glaubtenstrasse mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung der Oberfläche wurde vom 24. April bis 25. Mai 2020 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind neun Einwendungen mit total 21 Anträgen eingegangen, wovon einige mehrfach vorkamen und nachfolgend als je ein Antrag gezählt werden. Von den somit 13 vorliegenden Anträgen werden null Anträge ganz und drei Anträge teilweise berücksichtigt. Zehn 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:

Neuer gemeinsamer Rad- und Fussweg im Abschnitt Schauenbergstrasse bis Lerchenhalde, hindernisfreien Ausbau und Verlängerung der Haltekanten der Bushaltestellen «Lerchenhalde», «Schumacherweg» und «Glaubtenstrasse Süd», Neupflanzung von Bäumen, Umgestaltung des Knotens Glaubtenstrasse/Lerchenhalde mit Anpassung der Veloführung, Anpassungen der Trottoirüberfahrten sowie aller Fussgängerquerungen, Abbau von zwei Parkplätzen, Strassenbelags- und Werkleitungserneuerung.

## 2. Einwendungen

### Einwendung:

Die Fahrbahnbreite bei den Mittelinseln solle auch abwärts Richtung Glaubten unbedingt mindestens 4.25 m betragen (2.75 Fahrspur + 1.5 Velostreifen) anstatt wie geplant 3.25 m.

Es sei leider häufig zu beobachten, dass die Autofahrer hier die Geschwindigkeit der Velofahrenden, welche aufgrund des Gefälles oft sehr hoch sei, unterschätzen und den Platzbedarf des Velos als zu gering einschätzen. Dadurch komme es immer wieder zu gewagten Überholmanövern oder Überholversuchen, die hier gerade eben aufgrund der hohen Geschwindigkeiten der Velofahrer besonders gefährlich sei. Eine Lösung mit 3.25 m Fahrbahnbreite sei deshalb in der

Glaubtenstrasse nicht geeignet. Mit wenig Landerwerb liesse sich hier ein hoher Gewinn an Verkehrssicherheit gewinnen. So würde für alle Verkehrsteilnehmer eine sichere Situation erreicht werden.

**Stellungnahme:**

Um gefährliche Überholmanöver zu verhindern und die Sicherheit für Velofahrende zu erhöhen, wird bei der Planung generell auf Durchfahrtsbreiten zwischen 3.25 m und 4.00 m verzichtet. Spurbreiten von mindestens 4 m sind genug breit für Überholmanöver, während Spurbreiten von 3.25 m deutlich zu eng sind für ein Überholmanöver PW/Velo. Es ist nicht davon auszugehen, dass Velofahrende bei 3.25 m Durchfahrtsbreite überholt werden, zumal talwärts aufgrund der kleineren Geschwindigkeitsdifferenz zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Velo generell weniger oft Überholmanöver vorkommen. Auch ist zu unterscheiden, ob schmale Fahrspuren abschnittsweise geplant werden oder ob es sich – wie hier bei den geplanten Fussgängerquerungen – lediglich um punktuelle Einengungen handelt. Auch ist auf Landerwerb zu verzichten, wenn dies nicht erforderlich und verhältnismässig ist.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Durchfahrtsbreite solle bei allen Schutzinseln bergwärts mindestens 4.25 m sein, so dass der Radstreifen in voller Breite, mit 1.50 m durchmarkiert werden kann. Sofern talwärts der Radstreifen aufgrund der geringen Durchfahrtsbreite von 3.25 m bleibt, sollen Velopiktogramme markiert werden.

4.00 m entspreche für den Veloverkehr einer kritischen Breite und führe dazu, dass Velofahrende – die gerade bergwärts um einiges langsamer als der MIV unterwegs seien – zu eng überholt würden. Bei Beibehalt einer Breite von 3.25 m sei es deutlich, dass Überholen nicht möglich sei, auch seien die Geschwindigkeiten ähnlicher. In diesem Fall sehen auch die Velostandards der Stadt Zürich mehrere Piktogramme vor.

**Stellungnahme:**

Bei der Projektierung von Fussgängerquerungen gilt das grundsätzliche Sicherheitskriterium, Durchfahrtsbreiten zwischen 3.25 m bis 4.00 m zu vermeiden. Die bei einigen Fussgängerquerungen im Projekt geplanten Durchfahrtsbreiten von 4.00 m erfüllen diese Kriterien und sie sind auch bei Steigungsverhältnissen bergwärts wie in der Glaubtenstrasse ausreichend, zumal es sich allgemein bei Fussgängerquerungen lediglich um punktuelle Einengungen der Fahrbahn handelt. Weiter sind im Abschnitt Lerchenhalde bis Obsthaldenstrasse aufgrund des guten bau-

lichen Zustandes der Randsteine und des Strassenoberbaus, lediglich Erneuerungen der Randabschlüsse und Eingriffe in die Strassengeometrie vorgesehen, die notwendig sind. Aus diesen Gründen wird an den geplanten Durchfahrtsbreiten festgehalten.

Da sich im weiteren Projektverlauf bei der Fussgängerquerung auf Höhe Glaubtenstrasse 116 die Sichtweitenverhältnisse als unzureichend erwiesen haben, wird eine Verschiebung dieser Querung vorgesehen. Weil dabei ohnehin ein Ersatz von Randsteinen notwendig ist und insbesondere auch eine gleichmässige Strassengeometrie gewährleistet bleibt, wird an dieser Stelle die beantragte Durchfahrtsbreite von 4.25 m gleich mit umgesetzt.

Bei Fussgängerquerungen im Projektperimeter mit Engstellen ohne genügend Velopiktogramme, werden diese ergänzt.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

#### **Einwendung:**

Die Veloinfrastruktur solle bis zur Lichtsignalanlage (LSA) bei der Wehntalerstrasse fortgeführt werden.

Heute bestehe ab der Bushaltestelle «Glaubtenstrasse Süd» bis zum Knoten Glaubtenstrasse/Wehntalerstrasse eine Lücke im Velonetz. Dieser Abschnitt sei als «Radweg geplant» im Richtplan eingetragen. Das Projekt der Glaubtenstrasse müsse zwingend genutzt werden, um auch diese Lücke und Schwachstelle zu beheben. Die Zuführung bis zum Knoten und Umsetzung des Richtplans müsse daher zwangsläufig in den Projektperimeter einbezogen werden. Die Führung des Veloverkehrs müsse insbesondere bei den Knoten sorgfältig geplant und markiert werden. Der Radstreifen sei vollständig bis zur Aufstellfläche vor der LSA fortzuführen und diese so zu gestalten, dass Velofahrende den Knoten sicher queren sowie auf die Wehntalerstrasse gelangen können. Mit dem aufgelegten Projekt werde dies ausser Acht gelassen.

#### **Stellungnahme:**

Auslöser für die Umgestaltungen am Knoten Obsthalden-/Glaubtenstrasse sind Werkleitungsarbeiten in diesem Bereich sowie der hindernisfreie Umbau der Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd». Der Abschnitt Obsthaldenstrasse bis Wehntalerstrasse ist ausserhalb des Projekts Glaubtenstrasse und gleichzeitig – wie in den Plänen der Planaufgabe ausgewiesen – Teil des Anschlussprojekts Wehntalerstrasse. Der kurze Abschnitt vor dem Knoten hängt stark zusammen mit den Umgestaltungsmassnahmen des Drittprojekts Wehntalerstrasse, weshalb die im Richtplan vorhandenen Einträgen im Projekt Wehntalerstrasse behandelt werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Bushaltestelle solle nicht wie in der Planaufgabe vorgesehen umgesetzt bzw. nicht nach Süden hin verschoben werden. Die Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» sei so auszugestalten, dass der MIV die haltenden Busse passieren kann. Es sei zwingend der Lärmschutz zu berücksichtigen (evtl. zusätzliche bauliche Massnahmen, Pflanzen von Hecken etc.).

Die Planung an der Ecke Glaubten-/Obsthaldenstrasse sei für Anwohnende und Eigentümerinnen und Eigentümer an der Glaubtenstrasse 7 nicht optimal. Durch den neuen Fussgängerstreifen würde die Bushaltestelle um einige Meter nach oben verschoben, was für die Anwohnenden eine zusätzliche Lärmbelastung bedeute. Das Trottoir sei an der Stelle des Knotens Glaubten-/Obsthaldenstrasse auch nach dem Umbau schmal und die wartenden Buspassagiere würden den Verkehr auf dem Fussweg behindern. Die vorgeschlagene Bushaltestelle befinde sich teilweise direkt vor den Schlafzimmern von Anwohnenden. Der Bus Nr. 80 fahre von 05.29 Uhr bis nachts um 00.52 Uhr. Er fahre mit Diesel und sei auf dieser Strecke nicht elektrisch. Es sei daher am lautesten, wenn er stoppt und dann wieder starte. Es sei zu befürchten, dass diese Änderung sich direkt auf den Schlaf und indirekt auf die Gesundheit von Anwohnenden auswirke. Derzeit sei die Bushaltestelle weiter vorne. Die vorgeschlagene Lage der Bushaltestelle habe einen geringen Abstand zur Glaubtenstrasse 7 und führe zu einer stärkeren Zunahme des hörbaren Rauschens. Das Trottoir vor der Glaubtenstrasse 7 sei nur 1,5 m breit. Wo der Bus derzeit hält, sei es 2,55 m breit. Die vorgeschlagene Verschiebung der Bushaltestelle direkt vor der Haustür von Glaubtenstrasse 7 bedeutet, dass viel weniger Platz zum Gehen vorhanden sei, während die Leute warten oder aus dem Bus um- oder aussteigen. Dies wäre unpraktisch und sogar gefährlich, wenn man bedenkt, dass Menschen beim Versuch, den Bus zu erreichen, in Eile oder abgelenkt sein könnten. Es sei auch zu befürchten, dass die Privatsphäre der Anwohnenden durch diese Änderung beeinträchtigt wird. Die Lücke im Mauerzaun des angrenzenden Grundstücks von Glaubtenstrasse 7 dürfe gemäss Stadt Zürich nicht geschlossen werden. Menschen, die auf den Bus warten, und sogar diejenigen, die im Bus sitzen, würden deutlich in den Garten sehen, während man draussen sitzt oder spielt. In den Apartments habe es Kinder, die oft in diesem Garten spielen. Dies erhöhe die diesbezügliche Besorgnis. Daher müsste man sich von Seiten der Anwohnenden überlegen, welche Art von Schallschutz- oder Sichtschutzmassnahmen erforderlich seien, damit die oben genannten Punkte angesprochen werden können.

**Stellungnahme:**

Durch die Obsthaldenstrasse führt gemäss kommunalem Richtplan «Verkehr» eine Fusswegverbindung, die über die Glaubtenstrasse führt und daher die Einführung einer Fussgängerquerung vorsieht. Aufgrund der bestehenden Fahrbahnaufweitung und Abbiegebeziehungen nördlich der Einmündung Obsthaldenstrasse, muss die neue Fussgängerquerung südlich der Einmündung

Obsthaldenstrasse angeordnet werden. Dabei wurde sie so weit wie möglich nördlich angeordnet, ohne das Einbiegen von grösseren Fahrzeugen in die Obsthaldenstrasse zu verunmöglichen. Da die neue Querung auf Höhe der Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» zu liegen kommt, muss die Haltestelle nach Süden hin verschoben werden. Auch die Lage der verschobenen Haltestelle wurde so weit nördlich wie möglich angeordnet, damit die Haltestelle nicht überholbar wird und der abfahrende Bus künftig als Pulkführer und somit priorisiert an den Knoten Wehntaler-/Glaubtenstrasse heranfahren kann. Dies wirkt sich günstig auf die Fahrplanzeiten aus und ist im Sinne von §14 Abs. 3 StrG, der den öffentlich Verkehr priorisiert. Mit der möglichst nordseitigen Verschiebung der Haltestelle wird zudem der Abstand zum Hauseingang des Mehrfamilienhauses Glaubtenstrasse 7 maximiert. Ausserdem werden durch diese optimierte Anordnung die gesetzlich zwingend erforderlichen Abmessungen für Warteflächen eingehalten und deshalb ein Landwerb vom Grundstück Glaubtenstrasse 7 vermieden. Aus diesen Gründen wird daran festgehalten, die Bushaltestelle weiterhin als nicht überholbar auszubilden.

Bei dem im 2014 öffentlich aufgelegten Strassenlärmsanierungsprojekt für den Kreis 11 wurden die maximal zulässigen Mittelungspegel (Leq) für die Glaubtenstrasse 7 festgelegt. Der Haltevorgang eines Busses hat keinen Einfluss auf den Mittelungspegel, unabhängig davon, wo sich die Bushaltestelle befindet. Die leichte und erforderliche Verschiebung der Haltestelle verletzt somit nicht die gesetzlichen Bestimmungen betreffend Lärmschutz. Zudem wird mit dem Drittprojekt «Elektrifizierung Buslinie 80» (nicht Bestandteil des Strassenbauprojektes Glaubtenstrasse) die Haltestelle künftig durch elektrisch angetriebene Busse befahren, was sich günstig auf die Lärmbelastung in diesem Bereich auswirken wird. Die Umstellung der Linie 80 auf Trolleybusbetrieb ist für das Jahr 2025 geplant.

Die in der Einwendung erwähnte Mauerlücke besteht aufgrund von Objektschutzmassnahmen betreffend Hochwasserschutz. Um den Anliegen der Anwohnenden von Glaubtenstrasse 7 nach Privatsphäre entgegenzukommen, wird das Tiefbauamt der Stadt Zürich der Frage nachgehen, welche Sichtschutzmassnahmen im Rahmen der verfügbaren Objektschutzmassnahmen zugelassen sind.

Aufgrund des grundsätzlich guten baulichen Zustandes der Strasse und der Trottoirs sowie des relativ kleinen Fussverkehraufkommens wird der Umfang der Strassenbaumassnahmen in diesem Bereich minimal gehalten und die gegenwärtige Strassengeometrie und Trottoirbreiten nicht verändert. Da die zwingend erforderlichen Abmessungen für Warteflächen eingehalten werden, können die sicherheitstechnischen Anforderungen als eingehalten betrachtet werden. Die Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» dient insbesondere Fahrgästen aus Richtung Altstetten/Höngg, die auf die Linien 32, 61 und 62 umsteigen möchten. Die Haltestelle wird dagegen nur von wenigen

einsteigenden Fahrgästen genutzt. Gemäss Passagiererhebungen der VBZ gibt es im Jahresdurchschnitt bei keiner Abfahrt mehr als zwei Einsteigende; entsprechend ist der effektive Flächenbedarf für wartende Fahrgäste gering.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### **Einwendung:**

Es stelle sich die Frage nach dem grundsätzlichen Sinn der Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» und ob es sinnvoller wäre, diese Haltestelle aufzuheben anstatt die geplanten Änderungen vorzunehmen.

In unmittelbarer Nähe befindet sich die Haltestelle «Glaubtenstrasse» (keine 100 Meter entfernt). Die Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» sei nur in Fahrtrichtung Bahnhof Oerlikon vorhanden, es gibt keine entsprechende Haltestelle in die Gegenrichtung (Richtung Triemli). Passagiere in die andere Richtung müssten auch die Haltestelle «Glaubtenstrasse Nord» oder «Schumacherweg» benutzen. Die beiden Haltestellen «Glaubtenstrasse Nord» oder «Schumacherweg» liegen beide in Fussdistanz. Mit der geplanten Umgestaltung der Wehntalerstrasse und dem Projekt «Grüner Stadtplatz Glaubten» werde die Haltestelle «Glaubtenstrasse» zudem in den nächsten Jahren weiter ausgebaut und die Übergänge für Fussgängerinnen und Fussgänger weiter verbessert, was den Sinn der einzelnen Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» zusätzlich in Frage stellt.

#### **Stellungnahme:**

Die Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» wurde eingerichtet, um Passagieren aus Richtung Altstetten/Höngg eine sichere und komfortable Umsteigemöglichkeit zu den Buslinien 32, 40, 61 und 62 in Richtung Oerlikon resp. Bucheggplatz bieten zu können. Durch die Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» gelangen sie früher und somit schneller zur Haltestelle dieser Linien, da sie eher aussteigen können und deswegen nicht die lichtsignalgeregelte Fussgängerquerung über die gesamte Wehntalerstrasse queren müssen. Besonders für Rollstuhlfahrende sowie Geh- und Sehbehinderte ist die Haltestelle aus diesen Gründen wertvoll. Die hohen Aussteigerfrequenzen bestätigen den Nutzen des Zusatzhalts und bei einer Aufhebung der Haltestelle wären diese Vorteile nicht mehr gegeben. Gemäss Ein- und Aussteiger-Statistik aus der Passagiererhebung der VBZ von 2019 weisen etwa 75 % aller ca. 650 Bushaltekanten in Zürich kleinere Aussteigerzahlen auf als die Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd». Auch deswegen erscheint die Haltestelle mit ihrer relativ hohen Aussteigerzahl wichtig.

Es ist korrekt, dass künftige Planungen an der Wehntalerstrasse die Situation beim Knoten Wehntaler-/Glaubtenstrasse in den nächsten Jahren verändern werden. Das Projekt für eine Tramlinie befindet sich jedoch noch in der Planung und wurde noch nicht vom Bundesamt für Verkehr ge-

nehmigt; die Umgestaltung wird zudem nicht vor 2028 abgeschlossen sein. Gleichzeitig sind gemäss dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) unter anderem Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs bis am 31. Dezember 2023 hindernisfrei anzupassen bzw. einzurichten. Das Projekt Glaubtenstrasse wird voraussichtlich im Jahre 2023 realisiert, weshalb sich der hindernisfreie Ausbau der Bushaltestelle «Glaubtenstrasse Süd» im Rahmen dieses Projekts anbietet.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### **Einwendung:**

Es sei im Rahmen der weiteren Projektausarbeitung mit dem zuständigen (u.U. kantonalen) Amt abzuklären, ob ein Sichtschutz (am liebsten eine Bepflanzung) zwischen Haltestelle und Garten geplant werden. Das Tiefbauamt solle sich an den Kosten beteiligen.

Aufgrund des geplanten Zurückversetzens der Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» um die Länge einer Fussgängerinsel, komme sie vor die Gartenwiese der Glaubtenstrasse 7 zu liegen. In der nebenstehenden Ecke des Grundstücks habe es keine Hecke, die einen Sichtschutz zur Haltestelle böte. Der Grund dafür sei – so sei es den Anwohnenden zugetragen worden – dass bei einem Starkregenereignis das Wasser den Weg durch den Garten nehmen sollte und deshalb dort die Abflusskapazität nicht eingeschränkt werden dürfe.

#### **Stellungnahme:**

Aufgrund von Oberflächenabflusskarten wurden seitens Kanton Objektschutzmassnahmen verfügt, die ein Ableiten von Oberflächenabflüssen in der besagten Grundstücksecke gewährleisten sollen. Um den Anliegen der Anwohnende von Glaubtenstrasse 7 entgegenzukommen, wird das Tiefbauamt der Stadt Zürich der Frage nachgehen, ob auch Hecken im Rahmen der verfügbaren Objektschutzmassnahmen zugelassen sind. Eine effektive Durchführung der Bepflanzung und das Aufkommen der Kosten für Sichtschutzmassnahmen ist allerdings Sache der Privaten.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

#### **Einwendung:**

Die Fahrbahn direkt vor der Haltestelle solle mit normalem Strassenbelag erstellt werden. Der Betrieb der Buslinie 80 müsse in diesem Abschnitt so rasch wie möglich auf elektrischen Betrieb umgestellt werden.

Bei der bestehenden Haltestelle sei die Fahrbahn mit Betonplatten ausgelegt worden, die durch die Übergänge bei jedem darüberfahrenden Auto zu Lärm führe. Die Dieselsebusse seien beim Abbremsen und Anhalten laut und blasen ihre Abgase direkt in angrenzende Gärten.



**Stellungnahme:**

Bei Haltestellen wird aufgrund der hohen Belastungen an immer denselben Stellen und somit aus Gründen der Langlebigkeit und des Unterhaltsaufwandes standardmässig eine Betonplatte vorgesehen. Auch das Gewicht der Busse und die Haltefrequenz spielen eine Rolle und sprechen im Falle der Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» klar für eine Betonplatte. Bei der Erneuerung der Betonplatte wird der Übergang zwischen Asphalt und Beton gemäss der städtischen TED-Norm und somit mit einem verstärkten Asphalt ausgestaltet. Dies beugt langfristig dem Entstehen von Vertikalversätzen vor.

Mit dem Drittprojekt «Elektrifizierung Buslinie 80» befahren künftig elektrisch angetriebene Busse die Haltestelle. Diese Massnahme ist allerdings nicht Teil des Strassenbauprojekts Glaubtenstrasse mit der Bau-Nr. 13061, sondern ein separates Projekt der VBZ. Die Umstellung der Linie 80 auf Trolleybusbetrieb ist für 2025 geplant.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Sämtliche Rampen der Haltestellen in der Glaubtenstrasse müssen eine Steigung von maximal zulässigen 6 % aufweisen.

Dies betrifft in beiden Fahrtrichtungen die Haltestellen «Lerchenhalde» und «Schumacherweg» sowie die Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd». Die jeweils talseitige Rampe dieser Haltestellen seien mit einer relativen Steigung von 4 oder 6 % geplant. Weil die Glaubtenstrasse selbst eine starke Steigung von mehr als ca. 5 % aufweise, resultiere eine Steigung von mindestens ca. 9 oder 11 %. Das sei wesentlich mehr als die maximal zulässigen 6 %. Die talseitigen Rampen müssten deshalb mindestens die doppelte Länge aufweisen.

Bei der Haltestelle «Lerchenhalde» sei das bei den örtlichen Verhältnissen in beiden Fahrtrichtungen sehr gut möglich. In Fahrtrichtung Höngg sei zudem der Abstand zum Fussgängerstreifen reichlich.

Bei der Haltestelle «Schumacherweg» in Fahrtrichtung Oerlikon sei wegen der angrenzenden Grundstückszufahrt (Tiefgarage) die Verlängerung in diese Richtung nicht möglich. Deshalb müsste die Haltestelle ca. 2.00 m bergwärts verschoben werden.

Bei der Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» sei wegen des angrenzenden Fussgängerstreifens die Verlängerung in diese Richtung nicht möglich. Deshalb müsse die Haltestelle um 2 bis 3 m bergwärts verschoben werden. Allenfalls müsse der Containerplatz angepasst oder verschoben werden. Das sei vom Aufwand her vertretbar. Der Hauseingang von Glaubtenstrasse 7 sei nur

für Zufussgehende vorgesehen. Dieser Zugang könne somit ohne Nutzungseinschränkungen auch von einem Trottoir der Höhe 22 cm gewährleistet werden.

### **Stellungnahme:**

Die Ausführung der Haltestellenrampen entspricht den Normen der Stadt Zürich: Gemäss den TED-Normen werden standardmässig «Zürich-Bord-Randsteine» verwendet, die zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes für Haltestellen entwickelt worden sind. Speziell die Zürich-Bord-Randsteine bei den Rampen sind in ihrer Länge und Form nicht variierbar und geben dadurch die Rampenlänge und die Rampenlage vor. Die in der TED-Norm aufgeführten Zürich-Bord-Randsteine geben deshalb zwei Rampenvarianten zur Auswahl: entweder haben die Rampen eine Länge von 2 m mit einer relativen Steigung von 6 %, oder eine Länge von 3 m mit einer relativen Steigung von 4 %. In der öffentlich zugänglichen TED-Norm auf Seite 16.86 ist dies detailliert dargelegt.

Aus obigen Gründen sind die relativen Steigungen bei den Rampen nicht veränderbar und deshalb sind für die resultierende Steigung besonders die topographischen Verhältnisse rund um die Haltestelle ausschlaggebend. Die Glaubtenstrasse weist überwiegend ein Strassenlängsgefälle von 3 bis 5 % auf, in relativ langen Abschnitten sogar 7 bis 8 %. Deshalb sind zusammen mit den relativen Rampensteigungen von 4 resp. 6 % absolute Steigungen von über 6 % nicht ausgeschlossen. Das ist allerdings nur an punktuellen Stellen der Fall.

Die Haltestelle «Schumacherweg» in Fahrtrichtung Oerlikon kann aus fahrgeometrischen und betrieblichen sowie aus Gründen der Verhältnismässigkeit nicht verschoben werden. Die Anfahrtsgeometrie an Haltestellen ist im Anfahrtsbereich stets geradlinig auszugestalten. Eine Verschiebung der Haltestelle bergwärts würde aufgrund der Kurvenlage westlich oder östlich der Haltestelle zu unbefriedigenden Strassengeometrien führen. Auch ist auf Landerwerb zu verzichten, wenn dies nicht erforderlich und verhältnismässig ist.

Die geplante Lage der Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» ist optimiert, da sie die obligatorischen Masse für Manövrier- und Einstiegsbereich für Rollstuhlfahrende vollumfänglich gewährleistet und keinen Landerwerb verursacht. Eine Verschiebung weiter bergwärts bedürfte aufgrund der erforderlichen Manövrierfläche zwingend einen Landerwerb beim Grundstück von Glaubtenstrasse 7, was als unverhältnismässig beurteilt wird. Weiter ist diese überwiegend von aussteigenden Passagieren benutzte Haltestelle möglichst nördlich anzuordnen, um kürzere Fusswegdistanzen zur nächsten Haltestelle der Wehntalerstrasse anzubieten und auch um nicht vor dem Hauseingang von Glaubtenstrasse 7 zu liegen. Sie soll ausserdem auch direkt an der ebenfalls möglichst nördlich platzierten neuen Fussgängerquerung platziert sein, damit die Busse bei der Wegfahrt als Pulkführer priorisiert an den Knoten Wehntalerstrasse heranfahren können und so

die Pünktlichkeit der Buslinie gefördert wird. Aus all den oben genannten Gründen liegt keine alternative Möglichkeit zur Lage der Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» sowie zu den Längen der geplanten Rampen vor. Die geplante Lage der südlichen Rampe stellt zudem sicher, dass keine Vorplatzanpassungen auf Privatgrund von Glaubtenstrasse 7 nötig sind. Diese wären relativ aufwändig (u.a. Sicherstellen der ordentlichen Liegenschaftsentwässerung), beträfen neuwertige private Anlagen und werden im Verhältnis zum Nutzen als unverhältnismässig eingeschätzt. Daher wird davon abgesehen, die geplante Lage und Länge der südlichen Rampe bei der Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» anzupassen.

All die oben aufgeführten Gründe führen dazu, dass im Projekt Glaubtenstrasse keine verlängerten Rampen umgesetzt werden können.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### **Einwendung:**

Sämtliche Haltestellen der Glaubtenstrasse sollen auf der ganze Länge mit dem Zürich-Bord +22 cm ausgestattet werden.

In Fahrtrichtung Höngg betreffe das die Haltestellen «Lerchenhalde» und «Schumacherweg» und in Fahrtrichtung Oerlikon die beiden Haltestellen «Schumacherweg» und «Glaubtenstrasse Süd». Es sei nicht verständlich, dass jeweils ein Teil der Haltekante nur 16 cm hoch ausgeführt werden soll, zumal die Zufahrtsgeometrie ideal (geradlinig) oder günstig seien.

Bei der Haltestelle «Schumacherweg» mit Fahrtrichtung Höngg komme es in der Zufahrt zu einem leichten Überwischen. Die Haltekante solle in diesem Fall noch mehr zur Fahrbahn verschoben werden. Das sei möglich, da die Fahrbahn in diesem Bereich mehr als 4.00 m beträgt und der haltende Bus ohnehin nicht überholt werden darf.

Bei der Haltestelle «Schumacherweg» mit Fahrtrichtung Oerlikon müsse die Richtung der Haltekante leicht gegen die Glaubtenstrasse 67 gedreht werden. Der ohnehin nötige Landerwerb werde nur leicht erhöht. Die Anpassung der Grenzmauer und der Hecke sei ohnehin nötig. Der Hauseingang Nr. 67 sei nur für Zufussgehende vorgesehen. Dieser Zugang könne somit ohne Nutzungseinschränkungen auch von einem Trottoir der Höhe 22 cm gewährleistet werden.

Bei der Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» gehe das zu Lasten der Benutzerinnen und Benutzer der ersten Türe, die in der Regel auf die Assistenz des Fahrpersonals angewiesen und zudem häufig mobilitätseingeschränkt seien.

**Stellungnahme:**

Mit dem vorliegenden Projekt wurden die geometrischen und betrieblichen Randbedingungen für eine Bushaltekante mit der Höhe von 22 cm vollständig ausgereizt. Aufgrund von strassengeometrischen Überlegungen und diversen durchgeführten Schleppkurvenprüfungen führen die gewünschten Anpassungen an der Haltestelle «Schumacherweg» zu nicht zufriedenstellenden oder betrieblich nicht umsetzbaren Ergebnissen. Massgebenden Einfluss auf die Haltekanten hat insbesondere die Kurvensituation der Strasse. Die notwendige, aber in ihrer Lage im Projekt optimierte Fussgängerquerung beim Schumacherweg hat ebenfalls grossen Einfluss auf die jeweilige Anfahrgeometrien und verunmöglicht zusätzlich eine verhältnismässige Umsetzung der gewünschten Anpassungen.

Bei der Haltestelle «Glaubtenstrasse Süd» führt die neue Fussgängerquerung dazu, dass die Haltestelle verschoben werden muss. Aufgrund der Verschiebung ist kein verhältnismässiger Vollausbau mit einer durchgehenden, 22 cm hohen Haltekante möglich, weil aufgrund gegebener Zürich-Bord-Randsteine kein Spielraum für die Ausgestaltung der Rampenlängen und –lagen besteht. Ein Landerwerb wurde ebenfalls verworfen, da dieser aufwändige Eingriffe auf neuwertige private Anlagen erfordern würde und im Verhältnis zum Nutzen als unverhältnismässig eingeschätzt wird. Die 16 cm hohe Kante bei der ersten Bustüre ist geplant, weil die Bushaltestelle möglichst weit nördlich an den Fussgängerstreifen angeordnet werden musste. Dabei hat der abgesenkte Randstein des Fussgängerstreifens Einfluss auf die Rampenlängen und –lagen und macht eine 16 cm hohe Kante bei der ersten Bustüre erforderlich. Detailliertere Ausführungen betreffend den Rampengeometrien sind in der Stellungnahme der hier voranstehenden Einwendung aufgeführt.

Aus diesen Gründen werden die geplanten Längen der 22 cm hohen Haltekanten im Projekt Glaubtenstrasse nicht angepasst. Der in der Planaufgabe veröffentlichte Ausbau der Bushaltestellen setzt die Vorgaben gemäss Behindertengleichstellungsgesetz um.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Auf die Aufhebung der beiden Parkplätze solle verzichtet werden.

Gewerbetreibende seien auf Parkplätze in der Nähe ihres Einsatzortes angewiesen. Sie würden durch den Abbau im Quartier noch weniger Parkplätze finden, was deren Einsätze unnötig verkompliziere und für deren Kunden verteuere.

**Stellungnahme:**

Die Aufhebung der blauen Parkplätze nördlich der Haltestelle «Lerchenhalde» der Buslinie 37 ist aus fahrgeometrischen und betrieblichen Gründen notwendig. Die Haltestelle wird neu mit 22 cm-

hohen Randsteinen versehen, damit ein hindernisfreies Ein- und Aussteigen der Passagiere gewährleistet werden kann und somit auch das Behindertengleichstellungsgesetz erfüllt wird. Aufgrund der neuen hohen Randsteine können die Busse beim Abfahren das Trottoir nicht mehr Überwischen, weshalb der Wegfahrtsbereich neu mindestens auf 15 m Länge zwingend hindernisfrei sein muss. Die Parkplätze können nicht innerhalb des Projektperimeters kompensiert werden und ausserhalb des Perimeters sind zahlreiche alternative Parkplätze der Blauen Zonen verfügbar.

*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, 3. Dezember 2020 ibs

Die Direktorin