

# Strassenbauprojekt Gsteigstrasse

Regensdorfer- bis Segantinstrasse

Bau-Nr. 15001

## 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 Gsteigstrasse mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung der Oberfläche wurde vom 6. März bis 6. April 2020 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind drei Einwendungen mit total fünf Anträgen eingegangen, davon null mit identischem oder ähnlichem Wortlaut. Von den vorliegenden Anträgen werden ein Antrag ganz und ein Antrag teilweise berücksichtigt. Drei 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, bergwärts geführter Radstreifen im Abschnitt Bushaltestelle «Meierhofplatz» bis Segantinistrasse, hindernisfreie und verlängerte Haltekanten der Bushaltestelle «Meierhofplatz» sowie Verschiebung der westlichen Haltekante Richtung Süden, Ergänzungen der Trottoirs in den Abschnitten Vogtsrain bis Kranzweg und Gsteigstrasse Nrn. 32 bis 36, Umsetzung von zwei neuen Trottoirüberfahrten in den Knotenbereichen Gsteig-/Ferdinand-Hodler-Strasse und Gsteig-/Segantinistrasse, Anpassung aller Fussgängerquerungen sowie Strassenoberbau- und Werkleitungserneuerung.

## 2. Einwendungen

### Einwendung:

Der geplante Velostreifen bergwärts sei als baulich abgetrennter Radweg zu erstellen und es sei eine Radwegbreite von mindestens 1,80 m anzustreben.

Die Gsteigstrasse sei im kommunalen Verkehrsrichtplan als geplante Veloroute und im «Masterplan Velo» als Hauptroute eingetragen. Gemäss Gesamtverkehrsmodell im GIS des Kantons Zürich sei die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) im Jahr 2016 im Strassenabschnitt über 12 000 Fahrzeuge pro Tag, die Prognose des DTV für 2030 liege bei zirka 13 000 und für 2040 bis zu 14 600. Gemäss Verkehrsplaner sei ein baulich abgetrennter Veloweg in der Art der Quaibrücke ab einem DTV 6 000 für die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden von Velofahrer und Velofahrerinnen erforderlich. Das Sicherheitsempfinden für Velofahrer und Velofahrerinnen

sei bei einer Strasse mit einem DTV von über 6 000 Fahrzeugen sehr klein. Um das Sicherheitsempfinden zu steigern, sei ein baulich abgetrennter Radweg gemäss den Vorbildern Kopenhagen und Amsterdam an der Gsteigstrasse notwendig. Insbesondere bei dem steilen Gelände an der Gsteigstrasse und vor allem für Zweiräder mit Anhängern oder Cargobike für Kinder und Warentransporte sei dieser grössere Raumbedarf nötig.

### **Stellungnahme:**

Führt man das Velo auf der Fahrbahn mit Velostreifen und trennt somit den fließenden Verkehr vom Fussgängerverkehr, schafft dies einerseits Vorteile für Velofahrende zum gegenseitigen Überholen und andererseits Klarheit für den einbiegenden Verkehr (bei Einfahrten) beim Beurteilen von Verkehrsflächen und von herannahenden Verkehrsteilnehmern. Im Falle der Gsteigstrasse sind aufgrund der Strassenlängssteigung solche Überholmanöver wegen verschiedenen Tempos unter Velofahrenden zu erwarten und auch diverse Einfahrten oder private Zufahrten sind vorhanden. Die beteiligten Fachleute in der Verwaltung stufen deshalb an diesem Ort die Sicherheit von Velostreifen höher ein als die von baulich abgetrennten Velowegen.

Entlang der Gsteigstrasse verläuft gemäss regionalem Richtplan «Verkehr» eine Veloroute und gemäss «Masterplan Velo» der Stadt Zürich eine «Hauptroute». Die besondere Steigung der Gsteigstrasse wurde mit der geplanten Velostreifenbreite von 1,60 m berücksichtigt, da Haupt Routen ab einer Breite von 1,50 m - gemäss Velostandards Stadt Zürich - die höchste Qualitätsstufe aufweisen. Die geplante Velostreifenbreite wird für verschiedenste Arten von Zweirädern (mit Anhänger, Cargobikes, etc.) als komfortable Breite eingeschätzt.

Weiter hat eine einwöchige Verkehrserhebung im Perimeter der Gsteigstrasse aus dem Jahre 2016 (ausserhalb der Ferienzeit) einen DTV von 8 500 Fz/Tag in beiden Richtungen gemessen. Das sind rund 30 % weniger als im kantonalen Gesamtverkehrsmodell von 2016 hinterlegt und somit ein deutlicher Unterschied. Für die bergwärts gerichtete Verkehrsbelastung wurde ein DTV von 5 300 Fz/Tag gemessen. Bei beiden Verkehrsbelastungen (8 500 Fz/Tag und 5 300 Fz/Tag) werden in T30-Strassen generell Markierungen als geeignete Velomassnahme bzw. Veloinfrastruktur vorgesehen.

Im Übrigen sind Strassen gemäss § 14 StrG mit sparsamer Landbeanspruchung zu projektieren. Dies verhindert generell nebst Eingriffen ins private Eigentum auch die Versiegelung von Grundflächen. Die engen Strassenraumverhältnisse der Gsteigstrasse, insbesondere im Abschnitt des Projektperimeters, führen bei der Umsetzung eines abgesetzten Radwegs zu teilweise gravierenden Eingriffen in die Eigentumsverhältnisse der angrenzenden Grundstückseigentümer mit zusätzlichen, umfangreichen Anpassungsarbeiten. Daher ist von der gewünschten Variante abzu sehen, da im Sinne der Verhältnismässigkeit die Erforderlichkeit nicht gegeben und das Übermassverbot besteht. Sind mildere Massnahmen ebenfalls zielführend - wie sie das vorgelegte

Projekt vorsieht - sind diese zu wählen. Auch die Zumutbarkeit für die betroffenen Grundstückseigentümer ist nicht eindeutig, da fraglich ist, ob das öffentliche Interesse an einem abgetrennten Radweg mit mehr Landerwerb und umfangreichen Anpassungen auf Privatgrund gegenüber einer schlankeren Strasse mit Velostreifen und weniger Eingriffen überwiegt.

Aus all diesen Gründen wird am öffentlich aufgelegten Projekt festgehalten.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Das neue Trottoir vor Gsteigstrasse Nr. 36 sei mit einer Breite von 1,20 m zu planen, wobei der Mindestabstand zum Wohnhaus 1,50 m betragen soll.

Da in diesem Abschnitt der Gsteigstrasse der Fussgängerverkehr bescheiden sei, wäre auch zu überlegen, den Velostreifen und den Fussgängerbereich zusammen zu legen.

**Stellungnahme:**

Die städtische Minimalbreite für Trottoirs beträgt unabhängig von Fussgängerfrequenzen 2,00 m. Die VSS-Norm 40 201 «Geometrisches Normalprofil» sieht für Zufussgehende mit oder ohne Kinderwagen ein Lichtraumprofil von 1 m Breite vor, während für Zufussgehende mit Gepäck, Schirm oder Rollstuhl 1,2 m Breite angegeben werden. Dementsprechend können mit der geplanten Breite von 2 m mehrere Personen komfortabel kreuzen oder nebeneinander hergehen. Weiter müssen Trottoirs mindestens 1,80 m breit sein, um eine maschinelle und somit kostengünstige Reinigung zu ermöglichen. Hingegen würde ein 1,20 m breites Trottoir personal- und zeitaufwändig manuell gereinigt werden müssen. Deshalb wird an der Trottoirbreite von 2 m festgehalten.

Die Stadt Zürich plant in der Regel entlang von Strassen direkt neben der Fahrbahn keine Trottoirs mit Mischverkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr. Gemeinsame Verkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr führen zu Konflikten und sind für Benutzende oft unbefriedigend – das gilt in besonderem Masse auf Trottoirs. Deshalb werden Fuss- und Veloverkehr getrennt geführt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Zufahrtmöglichkeit ins Magazin Gsteigstrasse 36a soll weiterhin gewährleistet bleiben.

Das Magazin sei seit jeher als Lagerraum für Kleinfahrzeuge benutzt worden. Bedingt durch die Berufstätigkeit mehrerer Besitzergenerationen im Bereich von Hoch- und Tiefbau sei das auch heute noch der Fall. Durch die geplante Trottoirbreite sei eine Beschickung des Magazins in diesem Sinne nicht mehr möglich.

**Stellungnahme:**

Das aufgelegte Projekt hatte die bauliche Massnahme im Bereich der Zufahrt zum Magazin 36a so ausgelegt, dass die Zufahrt weiterhin gewährleistet bleibt. In der weiteren Projektentwicklung werden diese Massnahmen nochmals eingehend geprüft, um sicherzustellen, dass keine Einschränkungen der Zufahrt bestehen. Die baulichen Massnahmen werden insofern präzisiert, als entlang des Fahrbahnrandsteines neu eine rund 6 m lange, kleine Mauer vorgesehen wird (Höhe variierend zwischen 10 bis zirka 40 cm). Zusammen mit den ohnehin geplanten neuen Treppenstufen in diesem Bereich kann das Trottoir mit der Magazin-Zufahrt eben ausgebildet werden. Die Beschickung des Magazins wird dann analog der heutigen, bestehenden Situation weiterhin aus südwestlicher Richtung möglich sein.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Im Abtretungsvertrag sei zu regeln, dass die bestehende Ausnutzung bei einer Abtretung von Grundstücksflächen auf die restliche Grundstücksparzelle übertragen wird.

**Stellungnahme:**

Im Falle einer Ausnutzungsübertragung wird eine noch nicht genutzte Grundstücksfläche einer benachbarten Parzelle dem zu bebauenden Grundstück angerechnet (BGer 1C\_52/2013, E. 5.2). Bezüglich der Zulässigkeit von Nutzungsübertragungen enthält das Planungs- und Baugesetz (PBG) keine ausdrücklichen Bestimmungen. Fest steht, dass eine Verschiebung einer Ausnutzungsfläche nicht auf Vorrat erfolgen darf (Fritzsche/Bösch/Wipf/Kunz: Zürcher Planungs- und Baurecht, 6. Auflage, Wädenswil, S. 933). Aus der Einwendung geht nicht hervor, dass eine Ausnutzungsübertragung zum jetzigen Zeitpunkt aktuell ist. Eine solche wäre daher auf Vorrat, weshalb sie unzulässig ist, zumal sich die baurechtlichen Grundlagen - wie beispielsweise die Bau- und Zonenordnung (BZO) - bis zum Zeitpunkt der Realisierung ändern können.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Bei der weiteren Planung des Projekts sei darauf zu achten, dass beim Grundstück vor Gsteigstrasse Nr. 32 nur so viel Land wie nötig bzw. so wenig wie möglich abgetreten wird, so dass die Gartensitzplätze (jeweils direkt hinter der Hecke am Strassenrand) nicht eingeschränkt

werden bzw. die Wohnungsmieter der entsprechenden Erdgeschoss-Wohnungen keine Einschränkungen erfahren.

Gemäss den Plänen im Rahmen der Planaufgabe § 13 StrG seien die Mieter des Erdgeschosses der Gsteigstrasse Nr. 32 mehr betroffen als andere. Ihr Sitzplatz im Garten sei in Zukunft eingeschränkt nutzbar.

### **Stellungnahme:**

Die teilweise neue Strassengeometrie im Strassenbauprojekt ist einerseits aufgrund der Einführung eines Velostreifens und andererseits auf die Umstellung der Linie 80 auf Doppelgelenktrolleybusse ab dem Jahre 2025 zurückzuführen. Doppelgelenktrolleybusse weisen aufgrund ihrer grösseren Dimensionen breitere Schleppkurven auf als die heute betriebenen Gelenkbusse, was in Kurvensituationen ausgeprägter zum Tragen kommt. Insbesondere muss der neue Velostreifen möglichst ausserhalb der von den Bussen benötigten Fahrflächen angeordnet sein, sodass Busse und andere grössere Fahrzeuge mit ausreichendem Abstand an Velofahrenden vorbeifahren können. Ausserdem muss so bei Gegenverkehr in der Kurve dadurch nicht hinter dem Velo gefahren werden, sondern man kann bergwärts ab Gsteigstrasse Nr. 23 das Velo überholen. Dies wirkt sich günstig auf die Fahrplanzeiten aus und ist im Sinne von § 14 Abs. 3 StrG (Priorisierung des öffentlichen Verkehrs). Aus all diesen Gründen ist im besagten Kurvenbereich Landerwerb für eine Strassenverbreiterung notwendig. Weiter ist das Wohnhaus Gsteigstrasse Nr. 23 (auf der gegenüberliegenden Seite von Gsteigstrasse Nr. 32) ein kommunal inventarisiertes Objekt der Denkmalpflege und sollte deswegen nicht tangiert werden. Diese Randbedingung schränkt die Ausgestaltungsmöglichkeiten einer norm- und betriebsgerechten Strassengeometrie stark ein und führt dazu, dass der Landerwerb südseitig vorgesehen ist. Bei der Planung der Kurvengeometrie wurden vor der Planaufgabe gemäss § 13 StrG auch die bestehenden Trottoirbreiten geprüft. Diese betragen heute im Abschnitt vor Gsteigstrasse Nr. 32 rund 2,30 m und werden neu lediglich durch ein 2,00 m breites Trottoir ersetzt, was dem Minimalmass bei der Planung von neuen Trottoirs entspricht. Dadurch wurde das Ausmass des Landerwerbs ebenfalls auf das notwendige Minimum reduziert.

Die notwendigen Landerwerksflächen liegen alle innerhalb der vorhandenen Baulinie südlich der Kurve. Die Baulinie reicht bis zur Hausfassade von Gsteigstrasse Nr. 32 und ermöglicht gemäss § 105 und § 110 PBG ein grundsätzliches Leitungsbau- und Enteignungsrecht. Im Sinne der Verhältnismässigkeit wurde mit diversen Schleppkurvenprüfungen das Ausmass des notwendigen

Landerwerbs minimiert, was der allgemeinen Praxis bei der Planung von Strassenbauprojekten entspricht.

Aus all diesen Gründen wird - wie in der Einwendung partiell beantragt - bei der Gsteigstrasse Nr. 32 nur der notwendige Flächenbedarf abgetreten. Das neue Trottoir wird an dieser Stelle um rund 1,60 m zur Hausfassade hin versetzt, weshalb die heute bestehende Hecke weichen muss. Dies schränkt die Wohnungsmieter der entsprechenden Erdgeschosswohnung insofern ein, als die ihr zugehörige Gartenfläche insgesamt um rund 25 m<sup>2</sup> verringert wird. Je nachdem ob eine neue Hecke, Sichtschutz oder anderweitige Anlagen auf dem restlichen Privatgrund installiert werden, hat dies Einschränkungen der Gartensitzplätze und der Gartennutzung zur Folge. Deshalb kann der in der Einwendung formulierte Antrag nicht vollständig umgesetzt werden.

*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, 8. Dezember 2020 ibs

Die Direktorin