



Strassenbauprojekt Sperletweg

Abschnitt Glatttalstr. bis Sperletweg Nr. 60

Bau-Nr. 15142

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 im Sperletweg mit der geplanten Umgestaltung als Begegnungszone wurde vom 9. Oktober 2020 bis 9. November 2020 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind neunzehn Eingaben mit teilweise identischem Wortlaut eingegangen. Insgesamt wurden acht unterschiedliche Anträge ("Einwendungen") zum Projekt gestellt. Davon werden eine Einwendung ganz und zwei Einwendungen teilweise berücksichtigt. Fünf 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:

Umgestaltung der Strasse als Begegnungszone, Aufhebung von Niveauunterschieden zwischen Fahrbahn, Bankett und Trottoir, Abbau und Neuordnung von Parkplätzen, neue Zweiradabstellplätze, Neupflanzung von Bäumen, neue Möblierung, Erneuerung Beleuchtung, Strassenbelag und Werkleitungen.

2. Einwendungen

Einwendung:

Das Trottoir solle zur Verbesserung der Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere für die vielen Kinder, beibehalten und Trottoirlücken sollten nach Möglichkeit geschlossen werden. Auf die Einführung einer Begegnungszone solle verzichtet und das Tempo-30-Regime beibehalten werden.

Stellungnahme:

Der Sperletweg vermittelt heute das Bild einer Erschliessungsstrasse mit Verkehrstrennung. Entsprechend muss nicht mit Kindern und Schülern auf der Strasse gerechnet werden, was zu

schnellerer Fahrweise führt. Die Verkehrstrennung ist aber unvollständig, das Trottoir nur im südlichen Teil vorhanden und dort teilweise direkt anschliessend an Senkrechtparkplätze auf Privatgrund. Die Blaue-Zonen-Parkplätze sind zahlreich und die Sicht auf seitliche Erschliessungswege teilweise ungenügend.

Um sichere Verkehrsverhältnisse für Kinder und Schüler nach den Grundsätzen der Verkehrstrennung zu schaffen, müsste die Strasse mit mindestens einem durchgehenden und breiteren Trottoir ausgebaut werden. Das benötigte Land müsste den privaten Eigentümerinnen und Eigentümern enteignet werden. Dennoch wäre die Verkehrssicherheit bei den Grundstückzufahrten, dem Wendehammer sowie bei den Querungen nicht ideal. Im Vergleich zu Varianten mit Tempo-30-Regime und einseitigem Trottoir ist mit einer Begegnungszone weniger Landerwerb nötig, wodurch weitere Eingriffe auf Privatarealen vermieden werden können. Fussgängerinnen und Fussgänger haben im ganzen Strassenbereich Vortritt. Die Höchstgeschwindigkeit in einer Begegnungszone ist 20 km/h. Durch entsprechende Signalisation, Markierung und Ausgestaltung der Begegnungszone wird bereits eingangs des Sperletwegs für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich ersichtlich, dass Motorfahrzeuge und Fahrräder auf den mit den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie weiteren Verkehrsteilnehmenden gemeinsam genutzten Strassenflächen keinen Vortritt haben. Die Erfahrung aus einer Vielzahl von realisierten Begegnungszonen zeigt, dass damit eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann. Dies, weil die Fahrzeuglenkenden mit rücksichtsvoller Fahrweise auf tiefem Geschwindigkeitsniveau reagieren und die Ansprüche der anderen Verkehrsteilnehmenden gut antizipieren.

Zusammengefasst wird durch die Errichtung einer Begegnungszone die Verkehrssicherheit für die schutzbedürftigen Kinder erhöht. Die Begegnungszone kann die unterschiedlichen Bedürfnisse zur Nutzung des Strassenraums am besten in Übereinstimmung bringen und trägt zur Aufwertung des Wohnumfelds bei - insbesondere im Vergleich zu Varianten mit der Enteignung von Privatland zwecks Erstellung eines durchgehenden Trottoirs. Die Aneignung des Strassenraums für Spiel und Aufenthalt wird ermöglicht, gleichzeitig bleibt die Erschliessung der Liegenschaften für Motorfahrzeuge, für Ver- und Entsorgung gewährleistet und Schulkinder und andere Zufussgehende können sich dank tiefer Geschwindigkeiten der Autos sicher fortbewegen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Einrichtung von weiteren Sitzgelegenheiten im Sperletweg nebst den bestehenden auf dem Schulgelände solle verzichtet werden. Es bestehe die Gefahr, dass Jugendliche hier rauchen, kiffen, trinken und Abfall hinterlassen würden.

Stellungnahme:

Die Einrichtung von Sitzgelegenheiten schafft den Bezug zum Wohnumfeld und unterstreicht die neue Mehrfachnutzung des Strassenraums. Dies trägt zusammen mit anderen Ausstattungselementen zu rücksichtsvoller Fahrweise und zur Einhaltung der Geschwindigkeitslimite von 20 km/h bei. Probleme mit Jugendlichen können nicht dadurch gelöst werden, dass man die Strassenräume bewusst unattraktiv gestaltet und auf sinnvolle Aufwertungsmassnahmen verzichtet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Abbau von Blaue-Zone-Parkplätzen solle verzichtet werden.

Stellungnahme:

Der geplante Abbau von Parkplätzen auf dem Sperletweg ist zur Verbesserung der Sicherheit für die Schulkinder unerlässlich. Durch die Einführung einer Begegnungszone, der Reduktion des Angebots von Blaue-Zone-Parkplätzen sowie einer geplanten Neuordnung von Parkplätzen der Schule ist künftig mit deutlich weniger Verkehr auf dem Sperletweg zu rechnen.

Gleichzeitig schreibt die kantonale Gesetzgebung vor, dass das Bedürfnis nach Parkplätzen von den Anstössern selbst zu decken ist (§ 242 Planungs- und Baugesetz). Die Bereitstellung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund ist eine Übergangslösung, ein Anspruch auf solche Parkplätze besteht nicht. Am Sperletweg wurden mehrere Ersatzneubauten mit Pflichtparkplätzen auf den jeweiligen Grundstücken erstellt, ohne jeweils Blaue-Zone-Parkplätze zu reduzieren. In Abstimmung mit dem vorliegenden Projekt Begegnungszone sind zusätzliche Parkplätze auf Privatarealen geplant. Der Abbau von Blaue-Zone-Parkplätzen ist damit folgerichtig. Er entspricht zudem der vom Stadtrat im Jahre 2012 beschlossenen Strategie «Stadtverkehr 2025», mit welcher der Stadtrat auf die vom Volk im September 2011 angenommene Städte-Initiative reagierte. Darin wurde beschlossen, dass insbesondere im Zuge der Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen die Anzahl Blaue-Zone-Parkplätzen entsprechend zu reduzieren sei (vgl. jüngst auch STRB Nr. 950/2019, Beilage 1, S. 23). Die Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen ermöglicht regelmässig die vermehrte Berücksichtigung anderer Anliegen wie beispielsweise das Bedürfnis nach Bäumen oder nach Hitzeminderungs-Massnahmen, beispielsweise mit der Entsiegelung asphaltierter Flächen. 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.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Einrichtung von Veloabstellplätzen im Sperletweg solle verzichtet werden. Dieser Platz solle für Autoabstellplätze genutzt werden.

Stellungnahme:

Zur Verbesserung der Sicherheit für Schulkinder werden Gestaltungselemente wie Bäume, Sitzelemente und Veloabstellplätze verwendet. Die in der Auflage geplanten Veloabstellplätze werden im Verlauf der weiteren Planung umfangmässig nochmals überprüft bzw. überarbeitet. Die städtischen Ziele zur Förderung des Veloverkehrs werden hierbei berücksichtigt werden. Bereiche mit Veloabstellplätzen als zusätzliche Autoabstellplätze zu nutzen, ist aber keine Option. Dies würde die Sicherheit für Schulkinder verschlechtern und dazu führen, dass ein breites Trottoir eingerichtet werden müsste, um die erforderlichen Sichtverhältnisse sicherstellen zu können. Eine Verkehrstrennung hätte wiederum einen ungünstigen Einfluss auf die Fahrweise und andere Nachteile für den Langsamverkehr.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Einrichtung weiterer Grünflächen und das Pflanzen von weiteren Bäumen solle verzichtet werden.

Stellungnahme:

Bäume tragen zusammen mit der Entsiegelung von Flächen zur Verbesserung des Stadtklimas bei, werten den Strassenraum auf und dienen als Gestaltungselement zur Verbesserung der Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Umgestaltung als Begegnungszone, die Neupflanzung von Bäumen, die Schaffung von Veloabstellplätzen sowie die Reduktion um acht Parkplätze würden begrüsst. Die verbleibenden Parkplätze sollten aber mit sickerfähigem Belag ausgeführt werden.

Stellungnahme:

Parkplätze werden abhängig von der Nutzung und Anordnung im Gesamtkontext, wenn möglich mit einem durchlässigen Belag ausgeführt werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Blaue-Zone-Parkplätze solle gänzlich verzichtet werden.

Stellungnahme:

Auf den anstossenden Privatgrundstücken sind kurz- bis mittelfristig keine grösseren Ersatzneubauten geplant. Die Erstellung privater Parkplätze ist gegenwärtig deshalb nur beschränkt möglich. Dies wird bei der Gestaltung der Begegnungszone insofern berücksichtigt, als dass weiterhin eine gewisse Anzahl Blaue-Zone-Parkplätze angeboten wird. Die Aufhebung sämtlicher Blaue-Zone-Parkplätze wird zum jetzigen Zeitpunkt als unverhältnismässig angesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Fusswegverbindung von der Mattackerstrasse vorbei am Hortgebäude bis zum Kindergarten Kolbenacker II solle in der Planung mehr Beachtung geschenkt werden.

Stellungnahme:

Die genannte Fusswegverbindung führt zwischen dem Sperletweg Nr. 54 und Nr. 60 (Hortgebäude) hindurch und verläuft danach auf den letzten Metern der Sackgasse Sperletweg. Dort gilt bereits heute wie auch künftig ein Allgemeines Fahrverbot. In Berücksichtigung der Einwendung wird dieser Teil der Strassenfläche neu zum Schulareal geschlagen, welches somit bereits nach den Garageneinfahrten der Liegenschaften mit Nr. 54 und 59 beginnen soll. Dieser neue Übergang wird mit einer entsprechenden Gestaltung des Arealeingangs verdeutlicht werden. Die Immobilienverwaltung der Stadt Zürich plant zudem, dass die Lehrerparkplätze neu angeordnet und mehrheitlich künftig nicht mehr über den Sperletweg erschlossen werden (diese Änderung erfolgt in einem separaten Projekt und ist nicht Teil des Strassenprojekts Sperletweg). Lediglich Anlieferungen zum Schulareal und die Zufahrt zu einzelnen Parkplätzen mit besonderer Funktion werden weiterhin über den Sperletweg erfolgen.

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.

Bericht zu den Einwendungen

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, 01. Februar 2022 cau

Die Direktorin