



# **Strassenbauprojekt**

## **Kurfürstenstrasse**

Scheidegg- bis Brunaustrasse

Bau-Nr. 10115

### **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 Kurfirstenstrasse mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung der Oberfläche wurde vom 4. September bis 5. Oktober 2020 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 13 Einwendungen mit total 30 Anträgen eingegangen, davon mehrere mit je identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als je ein Antrag gezählt). Von den somit 9 vorliegenden Anträgen werden 1 Antrag ganz und 2 Anträge teilweise berücksichtigt. 6 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:

Umgestaltung der bestehenden Begegnungszone; Neupflanzung eines Baumes; Neuordnung der Parkplätze der Blauen Zone; Erstellung von je einer Trottoirüberfahrt eingangs und ausgangs der Begegnungszone; Erneuerung des Strassenoberbaus; Ersatz von Werkleitungen.

# 2. Einwendungen

### **Einwendung:**

Gemäss Plan soll das absolute Halteverbot vor der Garage Kurfirstenstrasse Nr. 1 aufgehoben werden. Die Garage für das Auto der Anwohner der Kurfirstenstrasse Nr. 1 sei bei einer Realisierung nicht mehr nutzbar. Es wird gebeten, die Parkplätze auf der Fläche des bisherigen Halteverbots nicht umzusetzen beziehungsweise diese an eine andere Stelle in der Strasse zu versetzen.

### **Stellungnahme:**

Im April 2021 wurde zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern aus dem Tiefbauamt sowie der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich und der betroffenen Anwohnerschaft ein Fahrversuch

durchgeführt. Es konnte festgestellt werden, dass die Zufahrt zur bestehenden Garage, trotz Einhaltung aktueller Normen, bedeutend erschwert werden würde. Aus diesem Grund wird auf die Markierung von zwei Parkplätzen gegenüber der Zufahrt zur Garage der Kurfürstenstrasse Nr. 1 verzichtet. Diese Parkplätze werden neu organisiert und dem Parkband auf Seite der Kurfürstenstrasse Nr. 5 angefügt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Durch die Verlagerung der Parkplätze auf die gegenüberliegende Strassenseite in Richtung Kurfürstenstrasse Nr. 5 werde das Ein- und Aussteigen auf der Lenkerseite aufgrund angrenzender Mauern, Hecken und Zäune erschwert beziehungsweise verhindert. Auf eine Verlagerung der Parkplätze auf die gegenüberliegende Strassenseite sei zu verzichten.

Der Einlenkwinkel zu den Liegenschaften der Kurfürstenstrasse Nr. 18 und 20 sei durch die Verlagerung der Parkplätze zu steil und die Garageneinfahrt dadurch beeinträchtigt.

### **Stellungnahme:**

Die Anordnung der Parkplätze auf der gegenüberliegenden (östlichen) Strassenseite ist verkehrstechnisch sinnvoll. Sie bewirkt, dass der fliessende Verkehr den äusseren Rand des Kurvenbereichs befährt und somit die Sichtbeziehung unter den Verkehrsteilnehmenden verbessert wird. Das rechtzeitige Erkennen der Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer ist für die Sicherheit im Strassenraum ein entscheidender Faktor und spricht für die geplante Strassenraumaufteilung. Dieser Punkt wird durch die nachträgliche Anordnung eines zusätzlichen Baums im Kurveninnenbereich unterstützt. Siehe dazu die letzte Einwendung in diesem Dokument.

Das Verschieben der Parkierung nach dem Kurfürstensteig auf die östliche Seite wird zudem stadträumlich bevorzugt. Die Aufenthaltsqualität wird in diesem Bereich erhöht und die Fussverkehrsverbindung verläuft, entsprechend der Wunschlinie, gerade. Vom Kurfürstensteig kommend bietet sich eine freie Sicht auf den Strassenraum und nicht auf parkende Autos. Weiterhin ist die Situation zu den Tiefgaragen der zwei Mehrfamilienhäuser auf der westlichen Strassenseite übersichtlicher.

Das Ein- und Aussteigen mit einem Abstand von 60 cm zu äusseren Begrenzungen wie Mauern, Zäunen und Hecken ist nach Ansicht der Dienstabteilung Verkehr und des Tiefbauamts der Stadt Zürich möglich. Dieses Mass wird beispielsweise in öffentlichen Parkhäusern teilweise sogar unterschritten. Um den Komfort beim Ein- und Aussteigen für Fahrzeuglenkerinnen und -lenker auf den Parkfeldern der östlichen Strassenseite dennoch zu verbessern, wurde der Abstand von 60

## **Bericht zu den Einwendungen**

cm auf 75 cm verbreitert. Eine Verbreiterung darüber hinaus entspricht nicht dem Charakter einer Begegnungszone, da der Bereich zwischen einem Auto und dem Strassenrand als Trottoir missverstanden werden könnte. Ebenso würde bei einem weiteren Hineinrücken der Parkfelder in den Strassenraum die Zufahrt zu den Liegenschaften der Kurfirstenstrasse Nr. 18 und 20 erschwert werden.

Die Zufahrten zu den Liegenschaften Nr. 18 und 20 wurden, unter Berücksichtigung eines Abstandes zwischen den Parkfeldern und dem äusseren Strassenrand von 75 cm, durch das beauftragte Ingenieurbüro einer Schleppkurvenprüfung unterzogen. Aufgrund der komfortablen Einfahrtstropfen ist eine konfliktfreie Zufahrt zu den genannten Liegenschaften gewährleistet.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Sitzbank mit Lehne befindet sich direkt neben einem Abfallcontainer und wäre dadurch weniger zum Verweilen geeignet. Für die Anwohner bestehe kein Bedürfnis nach einer Sitzgelegenheit, da sich in unmittelbarer Nähe ein Park mit unzähligen Bänken befindet. Daher sei auf die Sitzbank mit Lehne zu verzichten.

### **Stellungnahme:**

Die Sitzbank ist Teil der Möblierung der Begegnungszone und stärkt die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich. Sie kann etwa von Müttern und Vätern, deren Kinder auf der Strasse spielen, oder von älteren Menschen, die den Kurfirstensteig nutzen und danach kurz verweilen möchten, als Sitzmöglichkeit genutzt werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Der geplante Baum in der Einfahrt der Kurfirstenstrasse bringe keinen Mehrwert, weder sozial, ökologisch noch gestalterisch.

Die Einfahrt für grosse Motorfahrzeuge in die Kurfirstenstrasse werde erschwert oder sogar verunmöglicht. Die Sicht für Autofahrer von der Scheideggstrasse in die Kurfirstenstrasse sei eingeschränkt und dadurch bestehe potenziell eine erhöhte Unfallgefahr für die Zufussgehenden beziehungsweise Radfahrenden.

Laub in der Strassenkurve werde Fahrradstürze begünstigen.

**Stellungnahme:**

Im Bereich der Strasse befinden sich auf Privatgrund verschiedene, grosse Bäume. Bei der Einfahrt in die Kurfirstenstrasse tut sich jedoch eine Lücke auf, die mit einem neuen Baumstandort geschlossen werden kann. Durch diesen Baumstandort wird zudem die Eingangssituation in die Begegnungszone gekennzeichnet. Bäume tragen generell zur Verbesserung des Stadtklimas bei und werten den Strassenraum an dieser Stelle auf.

Aufgrund der bereits heute untermassigen Zufahrtsbreite für die Feuerwehr in die Kurfirstenstrasse wird auf die Parkfelder im Eingangsbereich der Begegnungszone verzichtet. Diese Änderung wird nachträglich in die Pläne eingearbeitet und mit der öffentlichen Planaufgabe gemäss § 16 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) dargestellt. Demzufolge ist die Zufahrt für grosse Motorfahrzeuge künftig gewährleistet. Die Aufhebung der Parkplätze an dieser Stelle wird kompensiert, indem die Parkfelder angrenzend an die Liegenschaft Nr. 14 und gegenüber der Liegenschaft Nr. 16 entsprechend verlängert werden.

Die Sichtbeziehung für Fahrzeuglenkende, die in die Kurfirstenstrasse einbiegen, stellt sich nicht als kritisch dar. Mit Einführung der Begegnungszone wird das Tempo reduziert und die Verkehrssicherheit grundsätzlich erhöht.

Das Abwerfen von Blättern bezieht sich auf einen sehr kurzen Zeitraum im Jahr. Strassenbäume sind überall in der Stadt zu finden, wobei das anfallende Laub, das sowohl von Privat- als auch Strassenbäumen in den Strassenraum gelangt, regelmässig durch den Unterhalt der Stadt Zürich geräumt wird.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Auf die Aufhebung der 4 Parkplätze sei zu verzichten. Das Parkplatzangebot für die Anwohnenden sei schon jetzt knapp und in der näheren Umgebung werde die Anzahl der Parkplätze reduziert. Die bestehenden Freiflächen in der Kurfirstenstrasse (Abschnitt Scheidegg- bis Brunaustrasse) bieten genügend Platz für die Nachbarn für die verschiedensten Bedürfnisse.

Der Suchverkehr in den umliegenden Quartierstrassen für einen blauen Zonenparkplatz werde weiter zunehmen und den Druck auch für die übrigen Quartierbewohnenden ausserhalb der direkt betroffenen Kurfirstenstrasse erhöhen.

Ein Abbau der Parkplätze schmälere die sozialen Kontakte zwischen Kindern und den betagten Eltern in der Kurfirstenstrasse, da letztere ihre Enkelkinder nicht mehr besuchen können.

Auch unter Berücksichtigung der Umwelt- und Klimafrage sei das bestehende Verhältnis Anwohnende zu Parkplätze in der Kurfirstenstrasse verhältnismässig. Die Parkplätze stehen auch für das Zeitalter der Elektromobilität zur Verfügung. Ansonsten seien in der Umgebung sehr wenige Parkplätze vorhanden und aufgrund der abgegebenen Parkkarten schon gar keine freien.

### **Stellungnahme:**

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (PBG) sieht vor, dass im Normalfall die Zahl der Fahrzeugabstellplätze so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benützerinnen und Benützer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. Pflichtparkplätze). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV) regelt den Pflichtbedarf. Durch die Realisierung von Pflichtparkplätzen weitet sich das Parkplatzangebot auf Privatgrund stetig aus, sodass der Parkplatzbedarf zusehends auf Privatgrund abgedeckt werden kann.

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 Zug 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 kann anderen Bedürfnissen wie Bäumen, Flächen für das Velo, Fussgängerflächen oder Klimaschutz-Massnahmen wie Entsiegelung asphaltierter Flächen Rechnung getragen 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.

Das Kompensationspotenzial für die 23 bestehenden Blaue-Zone-Parkplätze, das sich insbesondere aus den umgebenden Ersatzneubauten und ihren Tiefgaragen ergibt, wurde für die Kurfirstenstrasse im Abschnitt Scheidegg- bis Brunastrasse nachgewiesen.

## **Bericht zu den Einwendungen**

Bei der Neugestaltung des Strassenraums im Sinne einer Begegnungszone wird ein Teil des Kompensationspotentials für die kompensatorische Aufhebung der Parkplätze genutzt. Im Falle der Kurfürstenstrasse kommt die freigespielte Fläche dem Fuss- und Veloverkehr zugut und wird für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität genutzt.

Durch nachträgliche Anpassungen an der Organisation der Blaue-Zone-Parkplätze im Projektperimeter erfolgt die Anordnung eines zusätzlichen Parkfeldes. Das Strassenbauprojekt sieht somit aktuell die Aufhebung von drei Parkplätzen vor.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Schulwege queren die Brunaustrasse. Im Zuge der Sanierung der Brunaustrasse wurden Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion und Schulwegsicherung verwirklicht. Die bestehenden Massnahmen mit einer Rosette auf der Brunaustrasse seien das Ergebnis einer von einer Interessensgruppe von besorgten Quartierbewohnenden mit der städtischen Dienstabteilung Verkehr ausgehandelten Lösung. Die im Plan dargestellte Veränderung werde abgelehnt.

### **Stellungnahme:**

Im Rahmen der baulichen Umsetzung der Begegnungszone mit einer einheitlichen Strassenfläche auf Trottoirniveau wird am Ausgang der Begegnungszone zur Brunaustrasse eine Trottoirüberfahrt erstellt. Diese gibt den Zufussgehenden entlang der Brunaustrasse Vortritt gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und verschmälert gleichzeitig den Fahrbahnbereich der Brunaustrasse. Die Verschmälerung der Fahrbahn im Kreuzungsbereich trägt zur Reduktion der Fahrgeschwindigkeit bei und verkürzt die Querungsdistanz für Zufussgehende, was zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden beiträgt.

Die Anordnung einer Belagsrosette an der ursprünglichen Stelle ist aufgrund der Fahrbahnverschmälerung in der Brunaustrasse nicht möglich.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Wünschenswert wären Parkfelder für Zweiräder (Velos und Motorräder). Die Sanierung der Kurfürstenstrasse und ihre Umgestaltung in eine echte Begegnungszone wäre angesichts der allgemein wachsenden Zahl von Velobesitzerinnen eine gute Gelegenheit, an geeigneter Stelle Velobügel vorzusehen.

**Stellungnahme:**

Die Kurfirstenstrasse ist eine kommunale Erschliessungstrasse und erschliesst ausschliesslich die direkt angrenzenden Wohnbauten (W3, W4, W2bII). Es besteht somit kein öffentliches Bedürfnis nach einem Angebot von Velo-/ Töffparkplätzen im Projektabschnitt. Für das Abstellen von Zweirädern ist in diesem Fall der vorhandene Platz auf dem Privatgrund vorzusehen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die geplante Schlitzrinne in der Mitte der Strasse dürfe keine Gefahr für Velofahrende darstellen.

**Stellungnahme:**

Die angesprochene Schlitzrinne ist eine Entwässerungsrinne. Sie weist eine Breite von 40 cm auf und besteht im Querschnitt aus drei Bundsteinen. Diese bauliche Ausbildung zur Entwässerung des Strassenraumes ist ein Standardelement der Stadt Zürich und steht nach Erkenntnissen der Stadt Zürich nicht im Konflikt mit dem Veloverkehr.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Der Gehsteig solle nachdrücklich beibehalten werden. Unabhängig davon, welche verkehrsberuhigenden Massnahmen vorhanden seien, führe das Fehlen von Trottoirs immer wieder zu unnötigen Unfällen, Gefahren und Verunsicherungen.

Das Problem sei die rechteckige Kurve in diesem Strassenabschnitt. Autofahrende, die um die Kurve fahren, sähen spielende Kinder, Joggende oder Leute mit Einkaufstaschen viel zu spät. Da helfe auch die geplante Verschiebung der Parkplätze nicht, denn die Sicht sei durch die 90-Grad-Kurve stark eingeschränkt.

Eine Begegnungszone schliesse gemäss öffentlich-rechtlichen Unterlagen einen Gehsteig nicht aus. Dies sei seit rund 15 Jahren auch schon der Fall.

**Stellungnahme:**

Die Signalisation der Kurfirstenstrasse als Begegnungszone entstand ursprünglich aus einem Bedürfnis der Anwohnenden. Nach damaliger Prüfung durch die Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich wurde die Änderung des Temporegimes unter der Prämisse verfügt, dass diese bei Vorhandensein eines Strassenbauprojekts baulich umgesetzt werde. Die Anordnung eines Trottoirs widerspricht grundsätzlich dem Gedanken einer Begegnungszone, in der das Miteinander



gelebt und die Strasse nicht mehr nur als Verkehrsfläche, sondern gleichzeitig auch als Aufenthaltsort für Kinder und Erwachsene gesehen wird. Dies erfordert von den Benutzenden gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis. Um die Begegnungszone erkennbar zu machen, wird sie im Rahmen des Strassenbauprojekts gestalterisch umgesetzt.

Die bauliche Umgestaltung mittels Anheben der Fahrbahn auf das Trottoirniveau gibt den Zufussgehenden im Projektabschnitt den generellen Vortritt, verbessert die Übersichtlichkeit des Strassenraums und sorgt somit für eine Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Wie im Einwand beschrieben, wurde die Verschiebung der Parkplätze auf Höhe der Liegenschaften Nr. 18 und 20 unter anderem zur Verbesserung der Sichtbeziehung auf die östliche Strassenseite vorgenommen. Unter Einhaltung der maximalen Geschwindigkeitsbegrenzung ist ein rechtzeitiges Erkennen der Verkehrsteilnehmenden untereinander grundsätzlich gewährleistet. Um einem gesteigerten Sicherheitsbedürfnis der Anwohnenden dennoch nachzukommen und die Aufenthaltsqualität im Perimeter gleichermassen zu erhöhen, wird auf der Innenseite des Kurvenbereichs die Pflanzung eines zusätzlichen Baumes vorgesehen. Dieser bewirkt, dass der Verkehr auf der Aussenseite durch den Kurvenbereich geführt wird und folglich die Sichtbeziehungen weiter verbessert werden. Zudem wird Zufussgehenden durch den nachträglich geplanten Baum auf der Innenseite der Kurve Schutz geboten.

*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, 1. November klc

Die Direktorin