



Bericht zu den Einwendungen

Strassenbauprojekt Florastrasse und Fennergasse

Abschnitt Bellerive- bis Mühlebachstrasse

Bau Nr. 15136

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Einwendungen	4
3	Schlussbemerkungen	15

1 Vorbemerkung

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 Florastrasse und Fennergasse mit den geplanten Massnahmen zur Hitzeminderung (Pflanzung neuer Bäume und Reduktion des Versiegelungsgrades), Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Fussgängerverbindungen und zur Erstellung neuer Veloabstellplätze wurde vom 16. September 2022 bis 17. Oktober 2022 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 24 Einwendungen mit total 43 Anträgen eingegangen, davon eine Vielzahl mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 26 vorliegenden Anträgen werden 2 Anträge ganz und 5 Anträge teilweise berücksichtigt. 19 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:

Zur Realisierung von hitzemindernden Massnahmen werden neue Bäume gepflanzt, ein zusätzlicher Grünstreifen erstellt und der Versiegelungsgrad der Strassen reduziert. Es wird eine Begegnungszone zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität eingerichtet sowie neue Veloabstellplätze erstellt. Parkplätze werden neu angeordnet und teilweise aufgehoben. Der Belag wird erneuert, Werkleitungen saniert und Fernwärmeleitungen gebaut.

2 Einwendungen

Antrag 1:

Auf die Aufhebung der Parkplätze sei zu verzichten und die heutige Anzahl der blau markierten Parkplätze sei zu erhalten.

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 Benutzer*innen 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. Zudem geht aus dem Richtplangentext zum kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, am 10. April 2021 durch den Gemeinderat festgesetzt (GR Nr. 2019/437) und nach einer Volksabstimmung und der Genehmigung durch die Baudirektion am 13. Juni 2022 sowie die Publikation der Rechtskraft am 14. September 2022 hervor, dass private Sammelgaragen zur Abdeckung des Bedarfs an Parkplätzen dienen, wobei die Bedürfnisse des Gewerbes und der Ladengeschäfte sowie der Besucher*innen angemessen zu berücksichtigen sind. Gibt es höher zu gewichtende Interessen an den Strassenraum (Velosicherheit, angemessene Gehwegbreiten, Hitzeminderung, usw.), so ist die markierte Blaue Zone aufzuheben und einer anderen Nutzung zuzuführen. Die innerhalb des Strassenbauprojekts durch den Parkplatzabbau freigestellten Verkehrsflächen sind demnach in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten und eine hohe Aufenthaltsqualität ist zu schaffen (STRB Nr. 950/2019, S. 23).

Demzufolge besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkfelder und Blaue Zone) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt Zürich nicht verpflichtet, Ersatz oder Kompensation für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer*innen sowie Gewerbetreiber*innen sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigte und Besuchende auf ihren Grundstücken zu errichten. Des Weiteren sind kantonale ÖV-Güteklassen ein Mass der Erschliessungsgüte eines Standortes mit dem öffentlichen Verkehr. Im Kanton Zürich sind diese eine wesentliche Grundlage für die Ermittlung des Parkplatzbedarfs bei neu zu erstellenden Bebauungen. Darüber hinaus geben die kantonalen ÖV-Güteklassen auch Aufschluss über die potentielle Verkehrserschliessung zukünftiger Bauprojekte, etwa in Wohn- und Arbeitsplatzgebieten oder in Gebieten für verkehrsintensive Einrichtungen. Das Siedlungsgebiet entlang des Strassenbauprojekts ist bezüglich der ÖV-Güteklassen im GIS-Browser des Kantons Zürich mit A (sehr gute Erschliessung) klassiert (siehe auch ÖV Güteklassen Infoblatt, Version 2.1, August 2020, Kanton Zürich).

Der Projektperimeter befindet sich zudem im Massnahmengebiet 1 der Fachplanung Hitzeminderung, was Massnahmen gegen die Überwärmung erforderlich macht. Die Parkplätze werden aufgehoben, damit Platz für zusätzliche Bäume, Grünstreifen, Aufenthalt und Veloinfrastruktur zur Verfügung steht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 2:

Auf Blaue Zone Parkplätze sei zu verzichten, auch in der Begegnungszone. Es gibt kein Grundrecht auf Blaue Zone Parkplätze. Die freiwerdenden Flächen sollen entsiegelt, grossflächig begrünt und grösseren Bäumen mit grösseren Baumscheiben bepflanzt werden. Dadurch wird das Mikroklima aktiv beeinflusst. Die Oberfläche und Beläge sollen im Zusammenhang mit übergeordneten Festsetzungen wie Hitzeminderung oder Verkehrsrichtplan abgestimmt werden.

Stellungnahme:

Der Umgang mit Blaue Zonen Parkplätzen wird in der Stellungnahme zu Antrag 1 detailliert abgehandelt. Ergänzend dazu:

Die Parkierung wird zugunsten der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr sowie zur zusätzlichen Begrünung im Massnahmegebiet 1 der Fachplanung Hitzeminderung aufgehoben. Ein gewisses Grundangebot an Parkplätzen aufrechterhalten und dient den ansässigen Gewerbetreibenden und der Anwohnerschaft, die aufgrund der bestehenden Bebauungsstruktur im Quartier nur reduzierte Parkierungsmöglichkeiten auf Privatgrund haben. Die geplanten Parkplätze im Abschnitt Bellerive- bis Seefeldstrasse werden entsiegelt und mit sickerfähigem Belag ausgebildet. Die Anordnung auf Trottoirniveau ermöglicht eine Aufwärtskompatibilität zur späteren Umnutzung wie bspw. der Schaffung von weiteren Veloabstellplätzen oder zusätzlichen Grünflächen.

Der Umfang der Parkplatzaufhebung, der Begrünung, der Entsiegelung und der Materialisierung der Beläge wird in der nachfolgenden Projektphase nochmals geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 3:

Auf Abstellflächen für Automobile sei gänzlich zu verzichten. In unmittelbarer Nähe stehen in den Parkhäusern Utoquai und Feldegg genügend freie Plätze zur Verfügung.

Stellungnahme:

Die zu erhaltende Parkierung dient den ansässigen Gewerbetreibenden und der Anwohnerschaft, die aufgrund der bestehenden Bebauungsstruktur im Quartier nur reduzierte Parkierungsmöglichkeiten auf Privatgrund haben. Die geplanten Parkplätze im Abschnitt Bellerive- bis Seefeldstrasse werden entsiegelt und mit sickerfähigem Belag ausgebildet. Die Anordnung auf Trottoirniveau ermöglicht eine gewisse Aufwärtskompatibilität zur späteren Umnutzung wie bspw. der Schaffung von weiteren Veloabstellplätzen oder zusätzlichen Grünflächen.

Falls in der nachfolgenden Projektphase eine Aufwärtskompatibilität zu Gunsten von Grünflächen, Veloabstellplätzen, Entsiegelungsmassnahmen, Optimierungen des Fuss- und Veloverkehrs etc. festgestellt wird, würde das Projektvorhaben entsprechend den Bedürfnissen angepasst.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 4:

Auf die Einführung einer Begegnungszone (T20 km/h) sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Infolge zahlreicher Anfragen der Anwohnerschaft, des Elternrats der Schule Mühlebach, ortsansässigen Betrieben sowie des Quartiervereins Riesbach, zur Erhöhung der Sicherheit für die zahlreichen Kinder, die diesen Strassenabschnitt als Spielort und Schulweg nutzen, hat die städtische Arbeitsgruppe Temporegime am 6. Juli 2021 dem Antrag zur Einrichtung einer Begegnungszone in der Fennergasse und Florastrasse im Abschnitt Mühlebach- bis Seefeldstrasse zugestimmt. Im Rahmen des vorliegenden Strassenbauprojekts wird das Vorhaben zur Erstellung einer Begegnungszone im besagten Abschnitt realisiert.

Zudem nimmt die Begegnungszone in diesem Abschnitt eine wichtige Funktion für soziale Kontakte in der Nachbarschaft ein und wird das gemeinschaftliche Zusammenleben fördern sowie die Attraktivität für die Anwohnerschaft wesentlich steigern.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 5:

Es sei ein fehlender Bedarf für eine Begegnungszone (T20 km/h) vorhanden.

Stellungnahme:

Es wird auf die Stellungnahme von Antrag 4 verwiesen.

Ergänzend gilt festzuhalten, dass das Blindenhaus Zürich als auch das Wohnheim Mainausstrasse, eine Einrichtung für Personen mit kognitiven und mehrfachen Beeinträchtigungen, an die Florastrasse angrenzen. Die Bewohner*innen des Wohnheims nutzen unter anderem die Fennergasse und die Florastrasse für ihre täglichen Spaziergänge. Mit der Einrichtung der Begegnungszone werden die Institutionen von einer Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität wesentlich profitieren.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 6:

Die neue Begegnungszone sei maximal zu entsiegeln und begrünen, beispielsweise auf den Autoparkplatzflächen.

Stellungnahme:

Der Umfang der Entsiegelung und die Materialisierung der Bodenbeläge werden in der nachfolgenden Projektphase geprüft. Dies gilt auch für die Parkfelder in der Begegnungszone.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 7:

Es sei auf die Begegnungszone zu verzichten und an deren Stelle sei der Abschnitt zu einer Einbahnstrasse für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu signalisieren.

Stellungnahme:

Der Bedarf für die Einrichtung einer Begegnungszone liegt vor. In diesem Zusammenhang wird auf die Stellungnahmen der Anträge 4 und 5 verwiesen. Ergänzend dazu:

Im Rahmen dieses Strassenbauprojekts wird die Gestaltung der Begegnungszone vorgenommen. Eine Begegnungszone zeichnet sich dadurch aus, dass sie niveaugleich ohne Versätze gestaltet wird. Damit fallen die seitlich abgesetzten Trottoire weg und es entsteht eine Mischfläche mit einer neuen Situation, bei der sich die Fahrzeuge besser kreuzen können.

Einbahnverkehr würde zu gewissen Einschränkungen der Anwohnerschaft führen. Mit dem vorliegenden Projekt wird nicht beabsichtigt, ein Einbahnregime in der Begegnungszone einzuführen. Dennoch ist ein Einbahnverkehr nicht ausgeschlossen, sofern das Verkehrsaufkommen und/oder die gefahrene Geschwindigkeit ein anderes Bild ergeben und das Verkehrsregime überdacht und gegebenenfalls angepasst werden muss.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 8:

Der Plan sei gesamthaft zu stoppen. Mieter*innen sind auf die Blaue Zone angewiesen. Zuletzt wurden in der Umgebung zahlreiche Parkplätze, z. B. in der Feldeggstrasse abgebaut. Die geplanten Verkehrsmodifikationen stehen dem Florieren dem ortsansässigen Gewerbe entgegen.

Stellungnahme:

Es wird auf die detaillierte Abhandlung zum Thema Parkplätze in der Stellungnahme von Antrag 1 verwiesen. Ergänzend dazu:

Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkfelder und Blaue Zone) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt Zürich nicht verpflichtet, Ersatz oder Kompensation für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer*innen sowie Gewerbetreiber*innen sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigte und Besuchende auf ihren Grundstücken zu errichten.

Mit vorliegendem Projekt werden die Bedürfnisse an ein angemessenes Parkplatzangebot berücksichtigt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 9:

Auf eine Neuplanung sei zu verzichten. Die Neuplanung verlagert den Verkehr auf andere wichtige Zufahrtstrassen. Die Parkplätze befinden sich am richtigen Ort, so wie die Häuser erbaut wurden und es sind genügend Grünflächen vorhanden.

Stellungnahme:

Im vorliegenden Projektperimeter müssen Wasserleitungen, Regen- und Schmutzabwasserkanäle saniert sowie neue Fernwärmeleitungen realisiert werden. Die Lage der Werkleitungen wird insbesondere mit den neuen Baumstandorten abgestimmt. Im Sinne vom koordinierten Bauen

Bericht zu den Einwendungen

soll gleichzeitig eine Oberflächengestaltung realisiert werden, die die städtischen Standards und Strategien umsetzt. Bei nicht gleichzeitiger Durchführung der grundlegenden Neugestaltung der Oberfläche würden erhebliche Mehrkosten entstehen. Zudem entstünden für Anwohnende und Gewerbe mehrfache Betroffenheiten durch Baustellen.

Das Strassenbauprojekt befindet sich gemäss Fachplanung Hitzeminderung im Massnahmengebiet 1. Es sind deshalb Massnahmen zur Hitzeminderung tags und nachts erforderlich. Entsiegelte Oberflächen, sickerfähige Beläge, Grünflächen und Bäume sind dabei massgebende Elemente zur erforderlichen Hitzeminderung.

Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkfelder und Blaue Zone) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt Zürich nicht verpflichtet, Ersatz oder Kompensation für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer*innen sowie Gewerbetreiber*innen sind grundsätzlich selber dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigte und Besuchende auf ihren Grundstücken zu errichten.

Die Florastrasse und Fennergasse sind Quartierstrassen und dienen der Feinerschliessung (Ziel- und Quellverkehr). Dem Durchgangsverkehr entfällt, sofern überhaupt vorhanden, keine grosse Bedeutung. Mit der Neuplanung wird der Widerstand für den unerwünschten Durchgangsverkehr erhöht und auf das übergeordnete Verkehrsnetz geleitet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 10:

In der ganzen Florastrasse vom See bis zur Mühlebachstrasse sollen zwei (später 3-4) Begegnungszonen eingerichtet werden. Es sei eine Baumreihe im mittleren Bereich zu pflanzen, so dass ein Blätterdach entstehen kann.

Stellungnahme:

Im vorliegenden Bauperimeter lässt sich das aufgrund der Werkleitungen und der funktionalen Ansprüche an den Strassenraum nicht umsetzen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 11:

Vor der Liegenschaft Florastrasse 49 sei auf den Baum zwischen Garageneinfahrt und den vier Aussenabstellplätzen zu verzichten. Der Baum ist ein Hindernis beim Ein- und Ausfahren zur Garage. Zudem ist das Rückwärtsfahren von den vier Aussenabstellplätzen auf die Florastrasse mit einem erhöhten Unfallrisiko verbunden.

Stellungnahme:

Die normativen Schleppkurvennachweise für die Befahrungen (TG und auch das Rückwärtsparieren) wurden geprüft und nachgewiesen. Es entstehen der Liegenschaftseigentümerschaft keine Nachteile. Zudem ist der Baum ein mit der Gesamtgestaltung abgestimmtes Element. Die geplante Erschliessungssituation ist zumutbar und entspricht anderen bereits realisierten Situationen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 12:

Vor der Liegenschaft Florastrasse 43 sei auf den einen Baum und vor der Liegenschaft Florastrasse 45 sei auf die zwei Bäume zu verzichten. Zudem ist der bestehende Baum auf der Liegenschaft Florastrasse 41 im Plan falsch dargestellt. Dieser befindet sich auf der Liegenschaft Florastrasse 43 und reicht bis zur Ein-/Ausfahrt und spendet riesigen Schatten. Es ist unsinnig darunter nochmals einen Baum zu stellen, der keinen zusätzlichen Schatten erzeugt. Weiter ist die Einfahrt zwischen den Liegenschaften Florastrasse 43 und 45 falsch eingezeichnet.

Stellungnahme:

Der Baumbestand auf Privatgrund und die Einfahrt zwischen den Liegenschaft Florastrasse 43 und 45 werden in den Plänen korrigiert. Die Baumartenwahl der neuen Strassenbäume erfolgt abgestimmt auf die privaten Bestandsgehölze. Baumstandorte auf öffentlichem Grund sind aus städtischer Sicht gesichert und deswegen kann auf die Standorte im öffentlichen Raum nicht verzichtet werden.

Die Standorte der beiden geplanten Bäume vor Florastrasse 45 werden verschoben und in der nachfolgenden Projektphase angepasst.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 13:

Es sei ein zu kleiner Abstand der projektierten Bäume zum bestehenden Baum von der Liegenschaft Florastrasse 45 vorhanden. Der Schattenwurf sowie die Nähe der geplanten neuen Bäume sind zum bestehenden japanischen Kirschbaum wachstumsstörend.

Stellungnahme:

Die Baumartenwahl der neuen Strassenbäume erfolgt abgestimmt auf die privaten Bestandsgehölze. Es werden keine negativen Auswirkungen generiert. Baumstandorte auf öffentlichem Grund sind aus städtischer Sicht gesichert und deswegen kann auf die Standorte im öffentlichen Raum nicht verzichtet werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 14:

Auf den Aufenthaltsbereich und die entsprechende Sandstein-Chaussierung zwischen den Liegenschaften Florastrasse 44 und 45 sei zu verzichten, evtl. sei diese nur bis an die Grenze der heute markierten Parkplätze vor der Liegenschaft Florastrasse 44 vorzusehen. Alternativ sei der Aufenthaltsbereich in die Fennergasse oder vor die Liegenschaft Florastrasse 52 zu verlegen.

Stellungnahme:

Der Aufenthaltsbereich zwischen den Liegenschaften Florastrasse 44 und 45 wird mit einer Pflasterung geplant und bildet eine gestalterische Verbindung zu der bereits bestehenden Pflasterung im Bereich Zufahrt Liegenschaft Florastrasse 40. Der gepflasterte Aufenthaltsbereich befindet sich auf einer städtischen Parzelle und wird vollumfänglich auf dieser gestaltet. Die Fennergasse

bietet durch die bestehende, enge Bebauung nicht den gleichen, grosszügigen Raum für einen Aufenthaltsbereich wie der Bereich vor den Liegenschaften Florastrasse 44 und 45, der sich eher dafür anbietet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 15:

Die Platzierung des Aufenthaltsbereichs zwischen den Liegenschaften Florastrasse 44 und 45 sei grundsätzlich ungünstig, vor der Einfahrt der Liegenschaften Florastrasse 43/45 und vor der Zufahrt zum Bürogebäude Florastrasse 44, wo täglich zahlreiche Kurier- und Lieferanten vorfahren und dies zweifellos auch nach Einrichtung eines Aufenthaltsbereichs fortführen müssen. Der zusätzliche Aufenthaltsbereich «mittig vor der Florastrasse Nr. 44» sei nicht als «einladend» qualifiziert.

Dieser Bereich wird nach wie vor primär als Manövriertfläche für die zahlreichen anstossenden Parkplätze und Grundstücksausfahrten genutzt. Die grösstenteils rückwärts erfolgenden Ausparkmanöver machen einen Aufenthalt auf dieser Fläche gefährlich. Der «Aufenthaltsbereich» mitten in der geplanten Begegnungszone erscheint im Übrigen auch deshalb fragwürdig, weil damit die Gefahr einhergeht, dass Fahrzeuglenkende diesen Bereich als «Eingangstor» zur Begegnungszone missinterpretieren und daher danach die Geschwindigkeitsbeschränkung und das Vortrittsrecht der Zufussgehenden nicht mehr beachten (vgl. dazu SVI-Merkblatt 2017/01, S. 2). Es ist höchst bedeutsam, dass das Erscheinungsbild der Strasse bzw. Zone den Lenker*innen kontinuierlich und unmissverständlich das geltende Regime aufzeigt (vgl. auch bfu-Massnahmenkatalog, S. 34). Der vorgesehene «Aufenthaltsbereich» mitten in der Begegnungszone scheint dem abträglich zu sein.

Stellungnahme:

Die Begegnungszone insgesamt dient als Aufenthaltsbereich und wird nicht nur auf den Bereich vor den Liegenschaften Florastrasse 40, 44 und 45 reduziert bzw. darf nicht so betrachtet werden. Mit der Neupflanzung von drei Bäumen und dem gepflasterten Bereich bietet sich das Potenzial, einen grossflächigen Bereich zu entsiegeln und Massnahmen zur Hitzeminderung zu realisieren.

Das Strassenbauprojekt befindet sich gemäss Fachplanung Hitzeminderung im Massnahmenggebiet 1. Es sind deshalb Massnahmen zur Hitzeminderung tags und nachts erforderlich. Entsiegelte Oberflächen, sickerfähige Beläge, Grünflächen und Bäume sind dabei massgebende Elemente zur erforderlichen Hitzeminderung.

Die Stadt Zürich hat bei ähnlich gelagerten Umfeldnutzungen bereits erfolgreich Flächen mit erhöhter Aufenthaltsqualität eingerichtet. Letztendlich schliessen sich die beiden Bedürfnisse gegenseitig nicht aus. Vielmehr zwingt es den MIV die Fläche mit der entsprechenden Vorsicht zu befahren. Die Begegnungszonen werden gesetzeskonform bei den Ein-/Ausfahrten markiert und signalisiert. Das geltende Regime wird dem MIV somit klar aufgezeigt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 16:

Auf die Einführung des Einbahnregimes sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Im Abschnitt zwischen den Knoten Dufour- und Bellerivestrasse sind die normativ geforderten Breiten nicht vorhanden, um Gegenverkehr zuzulassen. Das Verkehrsaufkommen ist generell tief, die Auswirkungen für den MIV bei der Einführung eines Einbahnregimes entsprechend marginal. Aus Sicherheitsüberlegungen wird am Einbahnregime festgehalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 17:

Die Begegnungszone in der Florastrasse sei als Einbahn zu signalisieren. Der freigespielte Raum soll zu Begegnungen einladen durch Möblierung und Begrünung.

Stellungnahme:

Im Abschnitt der Begegnungszone sind die geforderten Breiten vorhanden, um Gegenverkehr zuzulassen. Der öffentliche Raum wird jedoch mit einer zonenkonformen Gestaltung aufgewertet, was den Vorgaben an eine Begegnungszone entspricht. Bei der Gestaltung ist aber auch auf eine hinreichende, verkehrliche Erschliessung der seitlichen Liegenschaften Rücksicht zu nehmen.

Einbahnverkehr führt zu Umwegfahrten und negativen Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz. Es ist allerdings nicht ausgeschlossen, dass die Situation in Zukunft anders beurteilt wird, wenn z.B. zukünftige Verkehrsmessungen (zum Verkehrsaufkommen und den gefahrenen Geschwindigkeiten) ein anderes Bild zeigen. In einem solchen Fall keine eine Neubeurteilung in Betracht gezogen werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 18:

Auf die zwei projektierten Parkplätze vor der Liegenschaft Florastrasse 37 sei zu verzichten oder die Parkplätze seien zu verschieben, damit weiterhin ein unbehinderter Zugang zum Hauseingang der Liegenschaft gewährleistet sei.

Stellungnahme:

Die beiden erwähnten Parkplätze wurden in der Projektierung unglücklich angeordnet. Ein ungehinderter Zugang zur Liegenschaft Florastrasse 37 ist so nicht möglich. Diese Parkplätze werden in der nachfolgenden Projektphase verschoben. Ist keine Neuordnung möglich, werden sie aus dem Projekt entfernt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 19:

Auf den Einbau von Belagsrampen sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Belagsrampe oder Trottoirüberfahrt gibt den Zufussgehenden Vortritt gegenüber dem abbiegenden MIV, steigert die Attraktivität der Fusswegverbindung in Längsrichtung und erlaubt eine Hierarchisierung und Zonierung der unterschiedlich klassierten Strassenabschnitte.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 20:

Inexistente Hitzebelastung im Bereich Liegenschaft Florastrasse 45. Die bestehenden Bäume in den privaten Vorgärten zwischen den Liegenschaften Florastrasse 41 und 45 werfen heute bereits ausreichend Schatten im Sommer, was auch auf den verschiedenen Aufnahmen sichtbar ist. Dass hier eine starke Hitzebelastung besteht und die Pflanzung weiterer Bäume eine spürbare Verbesserung bewirken könnte, erscheint daher zweifelhaft.

Stellungnahme:

Das Strassenbauprojekt befindet sich gemäss Fachplanung Hitzeminderung im Massnahmegebiet 1. Es sind deshalb Massnahmen zur Hitzeminderung tags und nachts erforderlich. Entsiegelte Oberflächen, sickerfähige Beläge, Grünflächen und Bäume sind dabei massgebende Elemente zur gewünschten Hitzeminderung. Bäume kühlen durch den Verdunstungsprozess die unmittelbare Umgebung spürbar. Sie haben einen positiven Einfluss auf die Umgebungstemperatur und wirken der Überhitzung des Strassenraums entgegen. Die neuen Strassenbäume werden mit dem Baumbestand abgestimmt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 21:

Die projektierte Durchfahrtsbreite der Hofeinfahrt der Liegenschaften Florastrasse 14 und 16 sei der bestehenden Durchfahrtsbreite anzupassen. Die Hofeinfahrt ist stark frequentiert, da sie des Öfteren auch durch grössere Fahrzeuge wie Lieferwagen etc. befahren wird.

Stellungnahme:

Die Durchfahrtsbreite und die Situation der Hofeinfahrt verbunden mit einer möglichen Verschiebung der geplanten Bäume werden in der nachfolgenden Projektphase angepasst.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 22:

Eine künftige Erschliessung eines Ersatzneubaus auf Kat.-Nr. RI299 soll nicht erschwert und präjudiziert werden. Die Eigentümerin der Liegenschaft trägt sich mit dem Gedanken, das Bestandsgebäude mittelfristig durch einen Neubau zu ersetzen. Ein solcher Neubau müsste über eine Unterniveaugarage verfügen, die wiederum eine entsprechende Erschliessung samt den nötigen Einlenkradien, Sichtweiten, etc. benötigt. Da auf der Mühlebachstrasse die Einrichtung einer Veloroute geplant ist, muss die Möglichkeit zur Erschliessung über die Florastrasse bestehen bleiben.

Stellungnahme:

Auch mit einem Neubau sind die Möglichkeiten für eine Ein-/Ausfahrt in eine Tiefgarage gegeben. Sei es ab der Florastrasse an der Stelle, an welcher sich heute die Garagenzufahrten befinden, oder über die Mühlebachstrasse. Die Befahrbarkeit wurde mittels Schleppkurvenprüfung nachgewiesen. Die Einrichtung einer Velovorzugsroute in der Mühlebachstrasse bedeutet nicht, dass nur Velos auf der Mühlebachstrasse verkehren werden. Ziel- und Quellverkehr ist noch immer möglich (hinreichende verkehrliche Erschliessung).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 23:

Die Fernwärmeversorgung sei im Plan nicht vorgesehen.

Stellungnahme:

Fernwärmeleitungen sowie Werkleitungen oder unterirdische Bauwerke sind nicht Bestandteil einer öffentlichen Planaufgabe gemäss §13 StrG und deshalb in den Plangrundlagen nicht ersichtlich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 24:

Die private Parkierungsfläche auf dem Grundstück Kat.-Nr. RI299, der Liegenschaft Mühlebachstrasse 84, soll uneingeschränkt bzw. über ihre gesamte Abwicklung und ohne Behinderung durch Sitzmöbel und dergleichen genutzt werden können.

Die geplante Ausgestaltung des Projekts mit einem Aufenthaltsbereich unter neuen Bäumen sowie entsprechenden Sitzgelegenheiten unmittelbar angrenzend an diese Parkierungsfläche im Umschwung schränkt die Nutzbarkeit dieser bestehenden Parkplätze zumindest stark ein – wenn sie dadurch nicht gar teilweise verunmöglicht wird. Sodann scheint ein solches Nebeneinander von Parkplätzen und einem Aufenthaltsraum wegen der wohl unvermeidlichen Rückwärtsfahrmanöver hinsichtlich der Verkehrssicherheit eine nur bedingt zweckmässige Lösung darzustellen. Dies würde insbesondere dann gelten, wenn sich der Platz als Aufenthalts- und Spielort für Kinder etablieren sollte.

Hervorzuheben ist namentlich, dass die Lage der südwestlichen, L-förmigen Sitzbank den Raum neben dem Parkplatz auf einen schmalen Streifen bis zur Grenze beschränkt und für manövrierende Fahrzeuge eine eklatante Gefahr von Kollisionen birgt. Die Nutzung des betreffenden Parkplatzes ist damit mehr oder weniger stark eingeschränkt und das (vollständige) Öffnen einer Fahrzeugtüre dürfte – gerade bei grösseren bzw. breiteren Fahrzeugen – kaum mehr möglich sein. Sodann verbleibt neben einem parkierten Fahrzeug nur noch (wenn überhaupt) ein minimaler Durchgangstreifen.

Die geplante Lösung bedarf somit bereits für die Bestandssituation einer Bearbeitung. Dies gilt umso mehr, als mit dem Strassenprojekt an der Florastrasse 10 Parkplätze der Blauen Zone aufgehoben werden sollen (vgl. dazu Ziff. 3.6 des erläuternden Berichts vom 29. August 2022). Der Erhalt von privaten Parkplätzen bzw. von Parkplätzen auf privatem Grund ist damit von umso höherer Bedeutung.

Stellungnahme:

Die Erschliessung und die Zugänglichkeit zu den privaten Garagen sowie den privaten Parkplätzen der Liegenschaft Mühlebachstrasse 84 sind nach wie vor gewährleistet. Eine durchgeführte Schleppkurvenprüfung hat zu dem Ergebnis geführt, dass diese Zugänglichkeit gewährleistet ist. Das Aus- und Zusteigen bei Personenwagen ist möglich und zumutbar.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 25:

Die Trottoire im Einmündungsbereich Flora-/Mühlebachstrasse seien beizubehalten und breiter zu gestalten. Die Florastrasse ist ein Schulweg zum Schulhaus Mühlebach. Auf dem schmalen Trottoir können die Kinder oder Eltern mit den kleinen Kindern nicht zusammenlaufen. Mit dem Kinderwagen sei es unmöglich zu gehen. Wenn ein grosses Auto in der Blauen Zone parkiert, dann bleibt für Zufussgehende wegen den Seitenspiegeln nur etwa 0,70 m übrig. Damit ist der Schulweg schwierig und gefährlich.

Stellungnahme:

Es wird auf die detaillierten Stellungnahmen der Anträge 4 und 5 verwiesen. Ergänzend dazu:

Eine Begegnungszone zeichnet sich dadurch aus, dass sie niveaugleich und somit ohne Versätze ausgestaltet wird. Damit fallen die seitlich abgesetzten Trottoire weg und es entsteht eine Mischfläche, bei der die Zufussgehenden auf der kompletten Verkehrsfläche Vortritt gegenüber dem motorisierten Verkehr und Velofahrenden erhalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 26:

Die den Autos und Velos zugewiesene Parkfläche soll fair aufgeteilt werden. Es soll dieselbe Fläche für das Abstellen von Velos und Autos zugewiesen werden.

Stellungnahme:

Mit diesem Strassenbauprojekt werden 34 neue Veloabstellplätze sowie 27 Blaue-Zone-Parkplätze und 9 weiss markierte Parkfelder realisiert. Flächenmässig nimmt ein Personenwagen mehr Fläche in Anspruch als ein Velo, weshalb sich ein solcher Vergleich nicht ohne Weiteres anstellen lässt.

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, 27.11.2023, man/bup

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

