



Bericht zu den Einwendungen

Strassenbauprojekt Zähringerstrasse, Häringstrasse

Abschnitt Central bis Mühlegasse

Bau Nr. 21089

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Einwendungen	4
3	Schlussbemerkungen	11

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 Zähringer- und Häringstrasse mit der geplanten Fussgängerzone wurde vom 19. Januar bis 19. Februar 2024 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 34 Einwendungen mit total 74 Anträgen eingegangen, davon eine Vielzahl mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 16 vorliegenden Anträgen werden 1 Anträge ganz und 6 Anträge teilweise berücksichtigt. 9 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:

- Optimierung der Verkehrs- und Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr
- Pflanzung von zusätzlichen Bäumen
- Umsetzung von weiteren hitzemindernden Massnahmen
- Sicherstellung des Güterumschlags für das Gewerbe

2 Einwendungen

Antrag 1:

Auf den Abbau der Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr (Auto, Motorrad) und die damit verbundene Einführung der Fussgängerzone sei zu verzichten. Die Anwohner und das Gewerbe seien aufgrund von fehlenden Alternativen in der Umgebung auf die Parkmöglichkeiten angewiesen. Es sollen zusätzliche Parkplätze vorgesehen werden.

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).

Demzufolge besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkplätze und Blaue-Zone-Parkplätze) 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 Besucher*innen auf ihren Grundstücken zu errichten. Alternativ sind die öffentlichen Parkplätze (z.B. Hirschengraben, Zähringerplatz) oder Parkhäuser in der Umgebung zu nutzen (z.B. Parkhaus Urania).

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 potenzielle Verkehrserschliessung zukünftiger Bauprojekte, etwa in Wohn- und Arbeitsplatzgebieten oder in Gebieten für verkehrersintensive 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).

Das Quartier liegt im Massnahmegebiet 1 der Fachplanung Hitzeminderung und ist durch den hohen Versiegelungsgrad stark von der Hitzeentwicklung betroffen. Die Neupflanzung von rund 35 Bäumen wirkt sich positiv auf die klimatischen Verhältnisse im Quartier aus und entspricht der Fachplanung Hitzeminderung. Die Bäume leisten einen grossen Mehrwert in Bezug auf die Aufenthaltsqualität und werten den Raum ganzheitlich auf.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 2:

Auf den Abbau der Güterumschlagplätze sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die vom Stadtrat verabschiedete Strategie «Urbane Logistik und Gewerbeverkehr» packt die veränderten Anforderungen an den Güter- und Gewerbeverkehr an. Die Konzepte «Anlieferung und Gewerbeparkierung» und «Urbane Logistik» vertiefen und konkretisieren diese Massnahmen. So soll die Verfügbarkeit und die Mehrfachnutzung von Flächen gefördert werden.

Die Strategie «Urbane Logistik und Güterverkehr» ist in der städtischen Dachstrategie Stadtraum und Mobilität 2040 eingebettet und geht auch auf ein Postulat aus dem Jahr 2020 betreffend Strategie für eine effiziente und kundenfreundliche City-Logistik zurück.

Im vorliegenden Projekt werden die Güterumschlagplätze zwar nicht mehr markiert, jedoch kann der Gewerbeumschlag auf den Freihalteplätzen zwischen den Bäumen stattfinden. Der Güterumschlag und die Anlieferung erfolgen auf den Vorplätzen der Gewerbebetriebe, die neu für verschiedene Funktionen genutzt werden können. Die Details betreffend Zufahrtszeit und -bewilligung werden im Zuge des Planauflageverfahren gemäss §16 StrG und mit der Festsetzung der Verkehrsvorschriften publiziert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 3:

Es seien zusätzliche Bäume zu pflanzen und mehr Grünflächen vorzusehen. Die Biodiversität sei beispielsweise mittels Insektenhotels zu fördern.

Stellungnahme:

Das Projekt sieht 35 neue Bäume und rund 480 m² entsiegelte Fläche vor. Die mit dem Baumschutzsystem Arbos ausgerüsteten Baumscheiben sind sickerfähig und die Wurzelräume der Bäume unterirdisch verbunden. Das vorgesehene Schwammstadtkonzept trägt bereits massgeblich zur Hitzeminderung bei.

Bei der Bestimmung zusätzlicher Baumstandorte sind zahlreiche beeinträchtigende Faktoren wie Sichtachsen, Beibehaltung einer gewissen Transparenz, Werkleitungen, Abspannungsleitungen, Anlieferungszonen und Verkehrssicherheit (Sichtweiten) zu berücksichtigen. Ziel ist es, durch die präzisen Baumsetzungen die Strassenzüge als Gesamtheit (von Fassade zu Fassade) zu stärken. Durch die Verwendung von unterschiedlichen Baumarten soll eine Vielfalt gewährleistet werden. Falls sich im weiteren Projektverlauf herausstellt, dass die Pflanzung von zusätzlichen Bäumen oder die Entsiegelung von zusätzlichen Flächen möglich ist, werden diese ergänzt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 4:

Die Pflasterung sei sickerfähig auszugestalten. Die Entwässerungsrinne sei so zu gestalten, dass das Abwasser in die Baumgruben fliesst.

Stellungnahme:

Gemäss städtischer Versickerungskarte ist die Sickerfähigkeit des Bodens im Projektperimeter nicht gegeben, daher ist es nicht sinnstiftend, die Pflasterung sickerfähig auszugestalten. Das Regenwasser würde durch die Pflasterung hindurchsickern und voraussichtlich unter der Fundationsschicht stagnieren, was langfristig zu Infrastrukturschäden führen kann. Dies ist auch der Grund, weshalb die Pflasterungen im restlichen Nieder- und Oberdorf nicht sickerfähig ausgestaltet wurden.

Die Strassenentwässerung erfolgt über die Mittelrinne in die Kanalisation und nicht in die Baumgruben. Hauptgrund dafür ist der Winterdienst. Das eingesetzte Streusalz schadet den Bäumen und deren Wurzeln. Weiterführendes Argument gegen die Einleitung von Regenwasser bei fehlender Versickerung ist obenstehend festgehalten. Oberflächliche Versickerung in Baumscheiben kann bei Neupflanzungen situativ in Betracht gezogen werden, im Bestand hingegen soll nicht in den etablierten Wasser- und Bodenhaushalt eingegriffen werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 5:

Es soll ein Brunnen geplant werden.

Stellungnahme:

Das Anliegen einen Brunnen vorzusehen wird in Zusammenarbeit mit der Wasserversorgung Zürich geprüft und allenfalls im Projekt vorgesehen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 6:

Die Zufahrtsbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer seien zu spezifizieren.

Stellungnahme:

Wie bereits im publizierten, erläuternden Bericht festgehalten, werden die Details betreffend Zufahrtszeit und -bewilligung sowie das detaillierte Verkehrsregime im Zuge des Planauflageverfahrens gemäss §16 StrG inkl. der Verkehrsvorschriften publiziert.

Aufgrund der vielen Einwendungen diesbezüglich werden im vorliegenden Bericht die Zufahrtsbedingungen als Vorabinform festgehalten.

Zufahrtsbedingungen (Änderungen vorbehalten)

Anwohnende: Zufahrt von 5 bis 12 Uhr ohne Bewilligung gestattet. Von 12 bis 5 Uhr mit Zufahrtsbewilligung Altstadt rechts der Limmat "C1". Prüfung in Verbindung mit dem Personenmeldeamt bzw. Mietvertrag. Gebühren Fr. 30.- pro Jahr.

Gewerbe: Zufahrt von 5 bis 12 Uhr ohne Bewilligung gestattet. Von 12 bis 5 Uhr mit Zufahrtsbewilligung Altstadt rechts der Limmat "C1". Berechtig sind Inhabende und Mietende von Geschäftsbetrieben. Prüfung mit Firmennachweis (HR-Auszug, Mietvertrag, etc.). Gebühren Fr. 30.- pro Jahr.

Taxi: Jederzeit bei Bestellung oder mit besetztem Wagen.

Hotelgäste: Hotelgäste mit Gepäcktransport sind berechtigt ohne Bewilligung. Die Fahrt muss aber im Voraus beim Hotel angemeldet werden. Die Hotels erfassen die Zufahrten mittels Hotelgäste-Bewilligung im System (online).

Cars: Ein- und Aussteigenlassen von 5 bis 12 Uhr.

Sonderbewilligung für nächtliches Anliefern wie z. B. Bands
Tagesbewilligung für die Zufahrt in Sperrzonen sind vorbehaltlos zu beziehen und berechtigen für die Zufahrt zum Güterumschlag sowie zum Ein- und Aussteigenlassen. Bezug bei der Bewilligungsstelle der DAV, der Stadtpolizei Zürich und online unter www.parkkarten.ch. Gebühr Fr. 10.- pro Tag.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 7:

Es seien bauliche Massnahmen zu ergreifen, die das Zufahren in die beiden Strassenzüge unterbinden.

Stellungnahme:

Die Zufahrt für Gewerbe und Anwohnende darf nicht unterbunden werden. Des Weiteren ist die Zufahrt für Blaulichtorganisationen jederzeit sicherzustellen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 8:

Es seien Taxistandplätze vorzusehen.

Stellungnahme:

Im Bestand sind keine Taxiabstellplätze vorhanden und es werden auch keine benötigt. Neu ist die Einführung einer Fussgängerzone vorgesehen. Das Ein- und Aussteigen lassen von Fahrgästen ist ohne Standplätze möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 9:

Es seien zusätzliche Veloabstellplätze vorzusehen.

Stellungnahme:

In der weiteren Projektierung wird überprüft, wo das Angebot an Veloabstellplätzen im Projekt erweitert werden kann.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 10:

Auf die nicht-überholbare Umgestaltung der Bushaltestelle sei aufgrund des Rückstaus zu verzichten.

Stellungnahme:

Der vorgelagerte Fussgängerstreifen auf Höhe Limmatquai 144 ist bzgl. Rückstau massgebend. Hinter der neu angeordneten Haltekante bis zum nächsten Fussgängerstreifen ist ein Stauraum von über zwanzig Meter vorhanden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 11:

Es seien Massnahmen zu ergreifen, um die Lärmemissionen in der Nacht zu reduzieren. In dem Zusammenhang seien u.a. Bänke vorzusehen, welche keine Lehne vorweisen, da diese zum längeren Verweilen führen. Des Weiteren seien keine gegenüberliegenden Bänke vorzusehen.

Stellungnahme:

Der öffentliche Raum steht allen Menschen zur freien Nutzung zur Verfügung, vorausgesetzt sie halten sich an die geltenden Regeln. Die Durchsetzung der vorgeschriebenen Nachtruhe obliegt der Stadtpolizei Zürich.

Bei der Ausgestaltung der Sitzbänke wird darauf geachtet, dass Menschen aller Altersgruppen sie gut nutzen können.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 12:

Es seien keine Bewilligungen für 24/7-Shops auszustellen.

Stellungnahme:

Die Ausstellung von Gewerbebewilligungen fällt nicht in die Zuständigkeit des Tiefbauamts der Stadt Zürich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 13:

Es seien Massnahmen zu ergreifen, um der Strassenprostitution entgegenzuwirken.

Stellungnahme:

Das erwähnte Thema fällt nicht in die Zuständigkeit des Tiefbauamts der Stadt Zürich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 14:

Die neu geschaffene Fussgängerzone soll von Gastrobetrieben als Boulevard-Fläche genutzt werden können.

Stellungnahme:

Die Entscheidung über den Betrieb und Nutzung von Boulevard-Flächen wird nicht im Rahmen eines Strassenbauprojekts herbeigeführt. Zum Betrieb eines Boulevardcafé oder -restaurants bedarf es einer Polizei- und einer Baubewilligung. Hierfür gibt es den [Leitfaden für Planung, Bewilligung und Betrieb von Boulevardcafés und Boulevardrestaurants auf öffentlichem Grund](#).

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 15:

Die Planaufgabe soll aufgrund fehlender Unterlagen annulliert werden.

Stellungnahme:

Dem Tiefbauamt der Stadt Zürich wurde vorgeworfen, dass die Einführung der Fussgängerzone in keiner Art und Weise erwähnt werde. Dieser Vorwurf ist aktenkundig falsch, wie dem erläuternden Bericht zur Planaufgabe unter Ziff. 4.1 sowie den publizierten Plänen entnommen werden kann. Auch der weitere Vorwurf, es werde unterschlagen, dass die weissen Parkplätze abgebaut werden, trifft nicht zu, ist doch unter Ziff. 4.1 des erläuternden Berichtes der Abbau der weissen Parkplätze explizit ausgewiesen. Die Einwendung erweist sich als unbegründet, weshalb sie nicht berücksichtigt werden kann.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 16:

Das Temporegime rund um das Central sowie dem Seilergraben sei von Tempo 50 auf Tempo 30 zu senken.

Stellungnahme:

Das Central und der Seilergraben liegen ausserhalb des Projektperimeters.

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, 25.04.2024, ozb

Leiter Werterhaltung

Hannes Schneebeili

