



Bericht zu den Einwendungen

Strassenbauprojekt Altstetterstrasse

Abschnitt Rauti- bis Bachwiesenstrasse

Bau Nr. 15081

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 Altstetterstrasse im Abschnitt Rauti- bis zur Bachwiesenstrasse mit der Neugestaltung des Strassenraums wurde vom 18. November 2022 bis 19. Dezember 2022 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 28 Eingaben mit total 46 Einwendungen eingegangen, davon 24 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als eine Einwendung gezählt). Von den 22 vorliegenden Einwendungen wird eine Einwendung ganz und 7 Einwendungen teilweise berücksichtigt. 14 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:

Parkplatzabbau und Landerwerb für angemessene Trottoirbreiten, für Ausbau des Velonetzes, für Erstellung von Grünbereichen und Neupflanzung von Bäumen, für die Reduktion des Versiegelungsgrads zur Realisierung von hitzemindernden Massnahmen. Zudem werden die Bushaltestellen hindernisfrei ausgebaut und der Belag sowie die öffentliche Beleuchtung erneuert.

2 Einwendungen

Einwendung 1:

Beim vorliegenden Projekt solle auf den Grünstreifen und die entsprechende Enteignung bei der Altstetterstrasse 303, 305, 307 verzichtet werden.

Stellungnahme:

Mit dem Projekt Altstetterstrasse sollen richtplanerische und konzeptionelle Vorgaben zur Aufwertung der Strassenräume umgesetzt werden. Dafür wurde eine Güterabwägung vorgenommen, die die Bedürfnisse sämtlicher Mobilitätsformen einbezogen hat. Das Projekt enthält mehr als singuläre Bedürfnisse und beinhaltet die Umsetzung von Tempo 30 km/h, Umsetzung des Alleekonzepts, Massnahmen zur Hitzeminderung und Entsiegelung sowie Förderung der Biodiversität. Um Platz für neue Bäume, breitere Trottoirs sowie Velostreifen zur Umsetzung der im regionalen Richtplan eingetragenen Veloroute sicherzustellen, ist ein Landerwerb erforderlich.

Der Umfang des Landerwerbs im Projektabschnitt in der Breiti und dem Breitenlooweg wird in der nachfolgenden Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 2:

Der geplante Grünstreifen und die Versetzung des Trottoirs gefährden die Bäume auf der Parzelle der Altstetterstrasse 303, 305, 307. Diese seien auf dem Plan nicht richtig eingezeichnet. Des Weiteren lässt der Platz es nicht zu, viele neue Bäume zu pflanzen. Es sei darum kontraproduktiv im Sinne der Ziele des Projekts.

Die Enteignung reduziere die Fläche der Parzelle der Altstetterstrasse 303, 305, 307 und damit sei die Möglichkeit der Platzierung von Erdwärmesonden verhindert, was aktuell in der Phase der Machbarkeitsstudie liegt.

Der geplante Grünstreifen blockiere die Zufahrt zur Altstetterstrasse 303, die für die Abfallsammlung (Abfallcontainer sei dort platziert) benötigt wird und zusätzlich sei für die Gebäude (Nr. 303, 305, 307) die Zufahrt für Rettungsdienste, Handwerker, Umzüge und Fahrdienste für Senior*innen.

Stellungnahme:

Der Baumbestand auf Privatgrund wird in den Plänen korrigiert. Mit dem Projekt Altstetterstrasse werden insgesamt 34 neue Bäume gepflanzt. Das Strassenbauprojekt befindet sich gemäss Fachplanung Hitzeminderung im Massnahmengebiet 2, was Massnahmen zur Verbesserung der bioklimatischen Situation vornehmlich am Tag erforderlich macht. Entsiegelte Oberflächen, Grünflächen und Bäume sind dabei massgebende Elemente zur gewünschten Hitzeminderung. Weiter ist das Alleekonzept der Stadt Zürich als langfristige Zielvorstellung für die zukünftige städtische Strassenbaumpflanzung zu verstehen. Deshalb kann auf die Baumstandorte im öffentlichen Raum nicht verzichtet werden. Gründe für die Baumpflanzung sind nicht nur die Gestaltung und Ästhetik, sondern massgebend ist ebenfalls die ökologische Funktion der Stadtbäume. Generell wird der Strassenraum mehr durchgrünt oder mit der Anordnung von neuen Grünstrukturen neu gegliedert und aufgewertet, sodass die Aufenthaltsqualität im Stadtraum erhöht und die Freiraumversorgung gestärkt wird.

Aktuell befindet sich auf der Höhe der Liegenschaft Altstetterstrasse 303 keine Randsteinabsenkung, was auf eine normgerechte Zufahrt hinweisen würde. Ein Unterbruch des Grünstreifens an dieser Stelle wird in der nachfolgenden Projektphase geprüft.

Grundsätzlich sind Erdwärmesonden bewilligungspflichtig. Dabei muss der Standort der Erdwärmesonden ausreichend und präzise begründet werden. Zudem bedarf es innerhalb des Baulinienbereichs eine Ausnahmegewilligung, warum gerade dort und nicht in einem anderen Bereich der grosszügigen Liegenschaftsparzelle AR6323 die Erdwärmesonden realisiert werden sollen. Abschliessend kann ohne einen konkreten Antrag zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage gemacht werden, ob der genannte Standort für die Erdwärmesonden bewilligungsfähig ist.

Der Umfang des Landerwerbs im Projektabschnitt in der Breiti und dem Breitenlooweg wird in der nachfolgenden Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 3:

Es solle auf die Enteignung eines grünen Streifens entlang der Häuser Altstetterstrasse 303, 305 und 307 verzichtet werden. Entsprechend solle dort das Trottoir schmaler gebaut oder der neue grüne Streifen mit Bäumen in diesem Abschnitt nicht gebaut werden.

Stellungnahme:

Gemäss § 14 des kantonalen Strassengesetzes verpflichtet sich die Stadt Zürich, ihre Verkehrsinfrastrukturen so sicher und wirtschaftlich wie möglich zu betreiben sowie die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Velofahrer*innen und der Fussgänger*innen, angemessen zu berücksichtigen. Gibt es höher zu gewichtende Interessen an den Strassenraum (Velosicherheit, angemessene Gehwegbreiten, Hitzeminderung usw.), so macht es Sinn, markierte Parkplätze aufzuheben oder mit einem Landerwerb die freigestellten Flächen einer anderen Nutzung zuzuführen.

Der Umfang des Landerwerbs im Projektabschnitt in der Breiti und dem Breitenlooweg wird in der nachfolgenden Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 4:

Es seien Velowege in beide Richtungen sowie Tempo 30 einzuführen. Zudem sei der regionale Radweg umzusetzen.

Stellungnahme:

Die Veloverbindungen aus den kantonalen und kommunalen Richtplänen Verkehr sind auf städtischer Ebene in Hierarchiestufen gegliedert: Veloschnellrouten, Haupt- und Basisnetz. Im vorliegenden Projektperimeter ist die Altstetterstrasse gemäss dem kantonalen Richtplan als regionaler Radweg (Basisnetz) klassiert. Das Basisnetz ergänzt und verdichtet das Vorzugsrouten- und das Hauptnetz und stellt die Anbindung aller relevanten Ziele für den Alltagsverkehr sicher. Im Hinblick auf die nachfolgende Projektphase fand eine Güterabwägung zwischen den verschiedenen an diesen öffentlichen Raum gestellten Bedürfnisse wie Umsetzung der Velostandards, Erhalt der Betriebsqualität des ÖVs, Umsetzung der Fussgängerstandards und Umsetzung des

Alleenkonzeps statt. Die Abwägung führte zum Ergebnis, dass der Velostreifen bergwärts von 1,50 m auf 1,80 m verbreitert wird und damit auch die Anforderungen der Velostandards an das Basisnetz umgesetzt werden. Mit der Einführung des Temporegimes von 30 km/h im vorliegenden Projektperimeter wird die Markierung des Velostreifens talwärts als weniger prioritär eingestuft als die Einhaltung der Fussverkehrsstandards und der Pflanzung einer neuen Baumreihe. Ergänzend sei festzuhalten, dass parallel zum Projektperimeter der Altstetterstrasse in der Bachwiesenstrasse derzeit die Velovorzugsroute (VVR) Triemli – Bahnhof Altstetten geplant wird.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 5:

In der Rautistrasse sei in beide Richtungen eine Spur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu entfernen, damit ein Velostreifen erstellt werden kann. Bei allen Wartebereichen sei der Veloaufstellbereich über die gesamte Fahrbahn zu verbreitern und mit einer Mindestlänge von 5 m zu erstellen. Es seien in allen Richtungen Veloampeln mit Bevorzugung der Velos anzubringen. Die Rautistrasse sei die Freizeitroute Nr. 84 von Schweiz Mobil.

Stellungnahme:

Die Planungen in der Rautistrasse erfolgen mit dem Projekt Rautistrasse mit geplantem Baubeginn im Jahr 2030 und sind nicht Bestandteil des Projekts Altstetterstrasse.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 6:

Der Perimeter sei so zu erweitern, dass der Knoten Rauti-/Altstetterstrasse gleichzeitig neugestaltet werden kann.

Stellungnahme:

Die Planungen des Knotens Rauti-/Altstetterstrasse erfolgen mit dem Projekt Rautistrasse und sind nicht Bestandteil des Projekts Altstetterstrasse.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 7:

Falls der Veloweg nicht abgesetzt erstellt werden könne, solle dieser mit einer ausgezogenen Linie und mit ähnlichen Elementen wie Poller von der Fahrbahn getrennt werden.

Stellungnahme:

Die Altstetterstrasse im vorliegenden Projektperimeter ist gemäss dem Richtplan als regionaler Radweg (Basisnetz) klassiert. Mit der auf diesem Abschnitt vorgesehenen Einführung des Temporegimes von 30 km/h findet eine Angleichung der Geschwindigkeiten von MIV, ÖV und Velo statt, was die objektive Sicherheit des Veloverkehrs verbessert. Die geforderte Anordnung eines abgesetzten Velowegs würde zu Sicherheitsdefiziten bei den zahlreichen privaten Zu- und Wegfahrten sowie im Bereich der seitlich einmündenden Querstrassen führen. Zudem entstehen bei den Querungsstellen Konflikte bei der Verflechtung des abgesetzten Radwegs mit dem Fussverkehr.

Im Hinblick auf die nachfolgende Projektphase fand eine Güterabwägung zwischen den verschiedenen an diesen öffentlichen Raum gestellten Bedürfnisse statt. Die Abwägung hat zum Ergebnis geführt, dass die Markierung des Velostreifens bergwärts mit einer Breite von 1,50 m auf 1,80 m markiert und die Kernfahrbahn von 6,00 m auf 5,70 m angepasst wird und damit auch die Anforderungen der Velostandards an das Basisnetz umgesetzt werden. Eine Abtrennung des Velowegs zu Fahrbahn mit pollerähnlichen Elementen würde mindestens eine zusätzliche Breite von 80 cm erfordern und zu zusätzlichen Landerwerb führen, was in diesem Fall als unverhältnismässig eingestuft wird. Zudem muss bei einer Kernfahrbahn der Velostreifen im Begegnungsfall zweier Busse oder Lastwagen mitbenutzt werden, was mit den pollerähnlichen Elementen nicht möglich ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 8:

Der Velostreifen bergaufwärts solle abgesetzt werden. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) in der Altstetterstrasse sei über 6500 und es verkehren zwei Buslinien auf dieser Strecke. Zudem handelt es sich um eine Velo-Hauptverbindung. Mit der vorgesehenen Kernfahrbahn von 6,00 m Fahrbahnbreite sei damit zu rechnen, dass der Velostreifen sehr oft überfahren werde. Um den Velofahrenden genügend Sicherheit zu bieten, solle der Velostreifen abgesetzt erstellt werden. Zudem benötigen die Velofahrende bergauf mehr Platz, daher sei der Veloweg auf 2,00 m zu verbreitern.

Stellungnahme:

Die Altstetterstrasse im vorliegenden Projektperimeter ist gemäss dem Richtplan als regionaler Radweg (Basisnetz) klassiert. Im Rahmen der Projektierung fand eine Güterabwägung zwischen den verschiedenen an diesen öffentlichen Raum gestellten Bedürfnisse wie Umsetzung der Velostandards und dem Erhalt der Betriebsqualität des ÖVs statt. Diese Abwägung hat zum Entschluss geführt, dass der Velostreifen bergwärts mit einer Breite von 1,50 m auf 1,80 m markiert und die Kernfahrbahn von 6,00 m auf 5,70 m angepasst und damit die Velostandards an das Basisnetz umgesetzt werden. Mit der Einführung des Temporegimes von 30 km/h wird die Markierung des Velostreifens talwärts in der Abwägung als weniger prioritär eingestuft. Das Befahren des Velostreifens ist im Konzept der Kernfahrbahn enthalten. Zudem wird parallel des Projektperimeters der Altstetterstrasse in der Bachwiesenstrasse die VVR Triemli – Bahnhof Altstetten geplant und in 2025/2026 umgesetzt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 9:

Der Radstreifen sei mit mind. 1,80 m Breite bergwärts zu markieren, um damit den Überholabstand vom MIV und Busverkehr zu erhöhen. Zudem sei gemäss kantonalen Velostandards bei Steigungen eine Mehrbreite zum Minimalmass von 1,50 m erforderlich. Die Verringerung der Kernfahrbahn zugunsten des Radstreifens sei problemlos möglich.

Stellungnahme:

Im Rahmen der weiteren Projektierung fand eine Güterabwägung zwischen den verschiedenen an diesen öffentlichen Raum gestellten Bedürfnissen wie Umsetzung der Velostandards und dem

Erhalt der Betriebsqualität des ÖVs statt. Die Abwägung hat zum Entschluss geführt, dass der Velostreifen mit einer Mindestbreite von 1,80 m bergwärts umgesetzt und die Kernfahrbahn von 6,00 m auf 5,70 m reduziert wird.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 10:

Auf der ganzen Strecke sollten beidseitig Velowege erstellt werden, die sowohl von der Autofahrbahn als auch vom Trottoir baulich entflechtet und getrennt werden.

Es sei unattraktiv das Velo zu nutzen, da man sich als schwächere*r Verkehrsteilnehmer*in exponiert und unsicher fühlt. Insbesondere mit der Kernfahrbahn sei der Velostreifen dauernd durch den MIV befahren und bei Überholvorgängen würde vermehrt gedrängelt. Dieser Effekt sei heute bereits bei der Kernfahrbahn bei Tempo 30 ab Duttweilerbrücke und entlang des Letzigrundstadions sehr deutlich erfahrbar.

Stellungnahme:

Dieser Antrag ist mit einem signifikanten Eingriff auf Privatgrund und mit zusätzlichen Landerwerb verbunden, der als unverhältnismässig betrachtet wird. Im Übrigen siehe Stellungnahme zur Einwendung 8.

Der genannte Effekt der Kernfahrbahn ab Duttweilerbrücke und entlang des Letzigrundstadions lässt sich mit der Kernfahrbahn des vorliegenden Projektperimeters nicht so vergleichen. In der Altstetterstrasse liegt mit 1,80 m ein einseitig markierter Velostreifen und eine Fahrbahnbreite von 5,70 m eine deutlich grosszügigere Situation vor. Beim erwähnten Abschnitt entlang des Letzigrundstadions liegt eine andere Aufteilung des Strassenquerschnitts vor mit beidseitigen Velostreifen von 1,50 m und einer reduzierten Fahrbahnbreite von 5,00 m. Der MIV hat in Begegnungsfällen zweier Busse oder Lastwagen dementsprechend weniger Platz zur Verfügung, was als Grundkonzept einer Kernfahrbahn das teilweise Überfahren des Velostreifens erfordert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 11:

Auf die Aufhebung der Parkplätze sei zu verzichten und die heutige Anzahl der Blaue-Zone-Parkplätze und weissen Parkplätze 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 Richtplanteil 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 sind die aus Kulanz markierten Blaue-Zone-Parkplätze aufzuheben und einer anderen Nutzung zuzuführen. Die innerhalb des Strassenbauprojekts durch den Parkplatzabbau freigestellten Verkehrsflächen sind demnach in Fussgänger*innen-, 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 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 selber dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigten und Besucher*innen 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 verkehrsentensive 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). Dies deckt sich im Grossen und Ganzen mit dem restlichen Stadtgebiet.

Der Projektperimeter befindet sich zudem im Massnahmegebiet 2 der Fachplanung Hitzeminderung, was Massnahmen gegen die Überwärmung erforderlich macht. Die Parkplätze werden aufgehoben, damit Platz für zusätzliche Bäume, Grünstreifen, Aufenthalt und Veloinfrastruktur zu Verfügung steht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 12:

Auf oberirdische Autoparkplätze im Projektperimeter sei zu verzichten.

Autoparkplätze seien unnötig, da es in nächster Nähe genügend Parkhäuser und Blaue Zonen in Seitenstrassen gibt. Parkplätze beeinträchtigen die Sicherheit von Fussgänger*innen und Velofahrenden, zum Beispiel durch schlechte Sichtbarkeit beim Queren der Fahrbahn zu Fuss und durch Dooring-Unfälle beim Velofahren.

Stellungnahme:

Im vorliegenden Projektperimeter werden alle 37 Blaue-Zone-Parkplätze und 6 weisse Parkplätze aufgehoben.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 13:

Entlang der ganzen geplanten Strecke solle im Grundsatz auf die Verbreiterung des Trottoirs auf 2,40 m verzichtet werden. Auf dem jetzigen Trottoir herrsche absolut kein Gedränge, so dass es keine Verbreiterung braucht. Die Stadt müsse keine Enteignungen durchführen, die sicherlich für alle Beteiligten ein grosses Ärgernis sei. Es würde dann auch keine (unbeabsichtigte) Veloautobahn entstehen. Es sei leider zu erwarten, wie man das an anderen Orten der Stadt häufig sieht, dass Velofahrer*innen auf illegaler Weise das breite Trottoir benutzen, um mit unverhältnismässig hoher Geschwindigkeit die leicht abschüssige Altstetterstrasse in Richtung Rautistrasse zu befahren. Die Fussgänger*innen, insbesondere die Schulkinder, seien ernsthaft gefährdet.

Stellungnahme:

Gemäss § 14 des kantonalen Strassengesetzes verpflichtet sich die Stadt Zürich, ihre Verkehrsinfrastrukturen so sicher und wirtschaftlich wie möglich zu betreiben sowie die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger*innen, der Velofahrer*innen und Personen mit Behinderungen angemessen zu berücksichtigen. Gibt es höher zu gewichtende Interessen an den Strassenraum (Velosicherheit, angemessene Trottoirbreiten, Hitzeminderung usw.), so macht es Sinn, markierte Parkplätze aufzuheben oder mit einem Landerwerb die freigestellten Flächen einer anderen Nutzung zuzuführen.

Im Bedeutungsplan der Stadt Zürich wird die Altstetterstrasse mit quartierweiter Bedeutung ausgewiesen. Mit der Vorgabe im Bedeutungsplan und unter Berücksichtigung der Standards Fussverkehr ergibt sich damit für den massgebenden Begegnungsfall eine Trottoirbreite von mindestens 2,40 m (gem. VSS-Norm 40201). Zudem befinden sich im Projektperimeter wichtige öffentliche Einrichtungen wie eine Schule, ein Alterszentrum oder eine stark frequentierte Buslinie sowie querende Strassenachsen, die diese Mindestanforderungen an den Fussverkehr rechtfertigen.

Mit den 2,40 m wird daher kein überbreites Trottoir vorgesehen. Es entspricht im Grundmass den städtischen Vorgaben. Zudem ist das Velofahren auf dem Trottoir nur Kindern bis 12 Jahren gestattet, wenn weder Velowege noch Velostreifen vorhanden sind, wenn Geschwindigkeit und Fahrweise angepasst sind und Fussgänger*innen grundsätzlich Vortritt gewährt wird (Art. 41 Abs. 4 VRV). Mit dem vorliegenden Projekt wird ein neuer Velostreifen bergwärts markiert, den die Velofahrenden benutzen können oder müssen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 14:

Anstatt die Haltestelle Richtung Triemli nördlich zu verschieben, sei es sinnvoller die Haltestellen in beiden Richtungen gegenüber dem Projekt etwas in Richtung Breitenlooweg zu verschieben.

Die Distanz zwischen der Haltestelle «Albisriederdörfli» und «Untermoosstrasse» sei mit 575 Metern wesentlich länger als die Distanz zwischen «Untermoosstrasse» und «Rautistrasse» mit 424 Metern. Wenn der neu erstellte Fussweg vom Alterszentrum Mathysweg zur Bushaltestelle wieder in die alte Lage (ohne Knick, auf Plan noch nicht eingezeichnet) zurückverlegt würde, wäre die Haltestellenverschiebung auch für Senior*innen kein Nachteil gegenüber der heutigen Situation.

Stellungnahme:

Die Bushaltestellen in Richtung Breitenlooweg zu verschieben, würde keine erhebliche Verbesserung sicherstellen. Aufgrund der bestehenden Ein- und Ausfahrten könnten die Bushaltestellen nur um etwa 20 m in Richtung Breitenlooweg geschoben werden. Kompakte Haltestellenanordnungen, wie sie im vorliegenden Projekt geplant werden, führen zu einer besseren Auffindbarkeit und erhöhter Sicherheit für den aus- und einsteigenden sowie querenden Fussverkehr, da die Überholbarkeit der Busse verhindert wird. Eine Umlegung des Fusswegs vom Gesundheitszentrum für das Alter Mathysweg (GZA) ist nicht Gegenstand des Strassenbauprojekts. Die Nähe des gewählten Standorts zum GZA und anderen Nutzungen von öffentlichem Interesse wie beispielsweise das Schulhaus Untermoos entsprechen daher in der Abwägung den Projektzielen und sind bedeutsam bei der Standortwahl der Bushaltestelle Untermoosstrasse. Hinzu müsste an neuer Lage ein neuer Standort für die Wartehalle gesucht werden, der mit zusätzlichen Landerwerb verbunden wäre.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 15:

Infolge der Plangrundlagen seien die Bushaltestellen in Richtung Triemli nicht mehr direkt vor dem Altersheim Mathysweg, sondern etwa 300 m bei der Einmündung Untermoosstrasse. Dies sei nicht zumutbar, besonders für die älteren Bewohner*innen und ebenso für die Besucher*innen des Altersheims.

Stellungnahme:

Mit dem vorliegenden Projekt wird die Bushaltestelle Untermoosstrasse in Fahrrichtung Triemli neu gegenüber der bestehenden Haltestelle auf Höhe der Liegenschaft Altstetterstrasse 260 / 262 realisiert. Beide Haltestellen werden sich somit in unmittelbarer Nähe zum GZA als kompakte Bushaltestellen angeordnet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 16:

Auf das Rechtsabbiegeverbot von der Altstetterstrasse in die Rautistrasse in Richtung Luggwegstrasse sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Das Projekt Altstetterstrasse sieht ein solches Rechtsabbiegeverbot von der Altstetterstrasse in die Rautistrasse nicht vor.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 17:

Im Bereich der Liegenschaft Altstetterstrasse 283 sei eine historische Liegenschaft / Jugendstilvilla vom Baujahr 1896 aus dem alten Albisrieden. Folgende Fragen seien im Zusammenhang mit dem Projektvorhaben zu klären über die Bezifferung der Entschädigung für:

- die Landabtretung,
- die Baumpflanzung aus dem Jahr 2021 (Amberbaum) nach Sturmschaden,
- für Verlust von Baum- evtl. Zierbüschen (japanischer Schlitzahorn, Holunderbaum, Scheinzypresse usw.) entlang Vorgarten durch Landerwerb Trottoir,
- für Wertverlust durch Landabtretung Vorgarten des Grundstücks (Verkleinerung der Liegenschaftsparzelle),
- für allfällige Umgestaltungen / Verkleinerungen der Einfahrt Privatstrasse (finanzielle Aufwendungen der Neugestaltung: Betonverbundsteine statt Kies im Jahr 2014),
- für Versetzung des Gartentoreingangs nach hinten.

Zudem stellen sich die Fragen über Mitspracherecht bezüglich Neupflanzung der Bäume im Trottoirbereich, vom Ort der Pflanzung oder die Baumart usw.

Stellungnahme:

Im Rahmen der Projektauflage nach § 13 StrG können interessierte Kreise Einwendungen erheben und so die Projektierung ggf. im Sinne einer besseren Variante beeinflussen. Im Rahmen der erwähnten Auflage steht das Gesamtprojekt als solches und weniger Einzelinteressen im Vordergrund.

Die Einwendungen der Eigentümerschaft der Liegenschaft 283 betreffen dagegen allesamt spezifische, persönliche Interessen hinsichtlich der Gestaltung und insbesondere der Entschädigung von allfälligen Wertverlusten der erwähnten Liegenschaft. Diese persönlichen und vorab finanziellen Interessen der Eigentümerschaft würden zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Projektauflage nach § 16 StrG zu berücksichtigen sein. Den direkt betroffenen Anwohnenden werden zudem persönliche Anzeigen zugestellt, wonach Einsprachen gegen eine allfällige Enteignung sowie Entschädigungsbegehren, Bestreitungen von Beitragsforderungen und Begehren um Durchführung von Anpassungsarbeiten gestellt werden können. Die obigen Einwendungen können somit später im Planaufgabeverfahren nach § 16 StrG via Einsprache vorgebracht werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 18:

Es seien generell mehr Bäume zu pflanzen, beispielsweise mit beidseitiger Pflanzung einer Baumreihe. Der Abstand der Bäume zueinander in der Baumreihe solle verringert. Zudem seien Bäume auf Höhe Untermoosstrasse auf der anderen Seite zu pflanzen (auf der anderen Seite gehe es verständlicherweise aufgrund der Sichtachsen nicht).

Stellungnahme:

Im vorliegenden Bauperimeter lässt sich aufgrund der bestehenden Werkleitungen und der funktionalen Ansprüche an den Strassenraum eine durchgehende beidseitige Baumreihe nicht umsetzen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 19:

Die Bushaltestelle Rautistrasse in Fahrtrichtung Albisriederstrasse sei auf der ganzen Länge von 25 m mit dem Zürich-Bord der Höhe 22 cm anzupassen.

Stellungnahme:

Beidseitig der Bushaltestelle Rautistrasse in Fahrtrichtung Albisriederstrasse befinden sich bestehende Ein-/Ausfahrten respektive Zufahrten zu privaten Parkplätzen mit jeweils abgesenkten Randsteinen. Die Erstellung der Bushaltestelle mit dem 22 cm hohen Zürich-Board ist in diesem Bereich auf einer Länge von 25 m unmittelbar nach dem Knoten Rauti-/Altstetterstrasse nicht möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 20:

Der Velostreifen sei bei der Ausfahrt der Untermoosstrasse oder Greblerweg rot einzufärben.

Stellungnahme:

Mit der Realisierung einer Trottoirüberfahrt im Bereich der Einmündung Untermoosstrasse/Geblerweg in die Altstetterstrasse wird diese Situation entschärft. Eine Roteinfärbung des Velostreifens wird situativ nur an gefährlichen Stellen angewendet. Gemäss Unfallstatistik der Diensabteilung Verkehr wurden keine Velounfälle an dieser Örtlichkeit registriert. Die Einrichtung einer Trottoirüberfahrt gewährt dem querenden Fussverkehr Vortritt und reduziert durch die Rampenanordnung zusätzlich das Geschwindigkeitsniveau im Knotenbereich, was die Sicherheit für den Veloverkehr gegenüber dem abbiegenden MIV zusätzlich erhöht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 21:

Trottoirs seien wasserdurchlässig zu gestalten. Aus stadtklimatischen und ökologischen Gründen sollten so wenig Flächen wie möglich versiegelt sein.

Stellungnahme:

Der Umfang der Entsiegelung und die Materialisierung der Bodenbeläge werden in der nachfolgenden Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 22:

Es seien mehr Sitzbänke zu erstellen. Für ältere und weitere Personen sei es wichtig, dass in regelmässigen Abständen Sitzgelegenheiten bestehen. Es seien zwar einige geplant, die Abstände dazwischen seien aber zu weit. Es könnten beim Brunnen oder bei den Werbetafeln weitere Sitzbänke vorgesehen werden.

Stellungnahme:

Der Umfang für die Realisierung von mehr Sitzbänken und damit die Erhöhung der Aufenthaltsqualität wird in der nachfolgenden Projektphase geprüft.

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, 24.04.2024 man

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

