



Bericht zu den Einwendungen

Strassenbauprojekt Luggwegstrasse

Badener- bis Rautistrasse

Bau Nr. 11086

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Einwendungen	4
3	Schlussbemerkungen	8

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 Luggwegstrasse mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung der Oberfläche wurde vom 1. April bis 3. Mai 2021 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 30 Einwendungen mit total 42 Anträgen eingegangen, davon mehrere mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 8 vorliegenden Anträgen wird 1 Antrag teilweise berücksichtigt. 7 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:

- Neuorganisation des Strassenquerschnitts aufgrund der Einführung von Tempo 30
- Rückbau der Unterführungsbauwerke im Bereich der Erschliessung des Areals der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)
- Neupflanzung von Bäumen
- Schaffung neuer Grünflächen sowie eines Grünstreifens in der Fahrbahn als Beitrag zur Hitzeminderung
- Abbau von Parkplätzen
- Aufhebung eines Fussgängerstreifens
- Flächige Querungsmöglichkeiten für Zufussgehende
- Erneuerung des Strassenoberbaus
- Neubau Fernwärmeleitung und Ersatz von Werkleitungen

2 Einwendungen

Einwendung:

Auf die Aufhebung der 13 blauen Parkplätze und des Güterumschlagplatzes sei zu verzichten.

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.

Es 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 nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer*innen und Gewerbetreibende sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigte sowie Besucher*innen auf ihren Grundstücken zu errichten.

Blaue-Zone-Parkplätze werden nur aufgehoben, wenn dadurch anderen Bedürfnissen Rechnung getragen werden kann. Damit sollen richtplanerische und konzeptionelle Vorgaben zur Aufwertung der Strassenräume umgesetzt werden. Die Stadt ist verpflichtet, hitzemindernde Massnahmen auf öffentlichem Grund umzusetzen. Gerade Strassenflächen tragen zur Überhitzung der Stadt bei und sollen wo möglich begrünt oder entsiegelt werden. Die Aufhebung der Parkplätze an der Luggwegstrasse ermöglicht die Schaffung von Grünflächen und die Neupflanzung von Bäumen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Einführung von Tempo 30 sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Da die Lärmgrenzwerte in der Luggwegstrasse überschritten sind, muss parallel zur Realisierung des Strassenbauprojekts die Lärmsanierung dieses Strassenabschnitts durchgeführt werden. Gemäss Art. 13 Abs. 3 LSV sind Massnahmen, die die Lärmerzeugung verhindern oder verringern (Massnahmen an der Quelle) gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern, vorzuziehen. Die Einführung von Tempo 30 stellt eine Lärmschutzmassnahme an der Quelle dar. Die Verhältnismässigkeit von Massnahmen an der Quelle wird in interdepartementaler Zusammenarbeit gemäss festgelegter Kriterien wie zum Beispiel Verminderung der Lärmbelastung, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Verstetigung des Verkehrsflusses, Reduktion von Luftschadstoff-Emissionen, Erhöhung der Wohnqualität einerseits und Auslösen von Ausweichverkehr, Verlängerung der Fahrzeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV), Verlustzeiten und resultierende Kosten für den öffentlichen Verkehr andererseits beurteilt.

Bericht zu den Einwendungen

Zum Schutz der Bevölkerung vor übermässigen Immissionen des Strassenverkehrs hat der Stadtrat im Juli 2021 entschieden, in der Stadt weitgehend Tempo 30 einzuführen. Seit Dezember 2021 liegt dazu ein Geschwindigkeitsplan vor, der für jede einzelne Strasse zeigt, welches Temporegime vorgesehen ist. Der Strassenabschnitt in der Luggwegstrasse sieht laut Stadtratsbeschluss die Einführung von Tempo 30 vor.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Grünfläche inmitten der Strasse sei zugunsten des Erhalts der MIV-Fahrspur zu verzichten, um Staubildung vorzubeugen.

Stellungnahme:

Das Strassenbauprojekt plant zum Schutz der Bevölkerung vor übermässigen Lärmimmissionen die Einführung von Tempo 30 (siehe vorige Einwendung). Der Grünstreifen innerhalb der Fahrbahn dient für den Fussverkehr als Querungshilfe und trägt zur besseren Erkennbarkeit des neuen Tempo-30-Regimes bei. Eine visuell und baulich schmalere Strasse führt erfahrungsgemäss zu geringeren Fahrgeschwindigkeiten und somit zur besseren Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung.

Die Länge und Positionierung des Grünstreifens wurde unter Berücksichtigung der prognostizierten Rückstaulängen zu den Knoten mit der Badener- und Rautistrasse gewählt. Da der Verkehrsfluss durch die Lichtsignalanlagen an den Knoten gesteuert wird, sind hier keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Für stark belastete Strassen kann durch die Verstetigung auf tieferem Geschwindigkeitsniveau sogar eine Verkürzung der Reisezeit gemessen werden.

Aus dem regionalen und kommunalen Richtplan geht der Auftrag an die Stadt Zürich hervor, die überwärmten Gebiete zu entlasten sowie einer generellen Überwärmung entgegenzuwirken. Die Luggwegstrasse weist im Projektperimeter eine hohe Wärmebelastung auf. Grünflächen helfen bisher versiegelte Flächen in sickerungsfähige Flächen umzuwandeln. Auf versiegelten Flächen, zum Beispiel Asphalt, läuft das Regenwasser mehrheitlich oberflächlich in die Kanalisation ab. Bei sickerungsfähigen Flächen, etwa Rasen oder Chaussierung aus Sand, Splitt oder Kies, kann das Wasser mehrheitlich im Boden versickern. Pflanzen können das Wasser zudem aus dem Boden aufsaugen und mit entsprechender kühlender Wirkung verdunsten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die zweite MIV-Spur vor dem Knoten Badener- / Luggwegstrasse sei zu verzichten. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens sei eine zweite Einspurstrecke für den MIV vor der Kreuzung nicht notwendig. Der Nutzen eines verlängerten Grünstreifens für die Klimaoptimierung sei wesentlicher.

Stellungnahme:

Die Länge des Grünstreifens wurde unter Berücksichtigung der prognostizierten Rückstaulänge zum Knoten Badener- / Luggwegstrasse gewählt und maximiert. Ein Verzicht der zweiten MIV-Spur vor dem Knoten würde die Leistungsfähigkeit des Knotens, insbesondere in den

Spitzenstunden, erheblich herabsetzen und dadurch zu einem unverhältnismässigen Rückstau führen sowie gegebenenfalls Zufahrten zur Luggwegstrasse blockieren.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Fussgängerübergang auf Höhe der Luggwegstrasse Nrn. 120/130 sei auf Höhe des Fusswegs zwischen den Gebäuden 130a und 120 zu verschieben. Dies entspreche der Wunschlinie der Fussgänger*innen.

Stellungnahme:

Der besagte Fussgängerübergang ist Teil des Schulwegnetzes und wird zum Schutz der Schulkinder auch unter zukünftigem Tempo-30-Regime mittels eines Fussgängerstreifens signalisiert. Der Anschluss des Fusswegs an den Fussgängerstreifen erfordert die Anordnung eines horizontalen Versatzes. Auf diese Weise wird ein plötzliches Hinauslaufen der Schulkinder auf die Fahrbahn vermieden. Kinder queren die Strasse bewusster und werden durch den fliessenden Verkehr besser wahrgenommen. Eine Verkleinerung des horizontalen Versatzes zwischen dem Fussweg und dem Fussgängerstreifen ist aufgrund des bestehenden Baumes nicht möglich.

Zusätzlich erfolgt die Entleerung der Unterflurcontainer bei Haus Nr. 130a auf Höhe der gewünschten Position des Fussgängerstreifens. Während der Containerleerung darf das Entleerungsfahrzeug den Fussgängerstreifen nicht blockieren und eine sichere Querung verhindern. Aufgrund des neuen Alleebaums erfolgt eine künftige Entleerung direkt vor den Containern und somit potentiell auf der gewünschten Lage des Fussgängerstreifens.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Velostreifen in Mittellage zwischen den zwei MIV-Spuren sei zu verzichten. Stattdessen sei er am rechten Fahrbahnrand bis zum Knoten zu führen und mit einer Aufstellfläche und einer Velo-Lichtsignalanlage auszustatten. Diese erhöhe die Sicherheit der Velofahrenden. Falls eine seitliche Anordnung in keiner Weise realisierbar wäre, sei zumindest die Einspurstrecke auf ein Minimum zu reduzieren.

Stellungnahme:

Eine Veloführung am rechten Fahrbahnrand bis zum Knoten der Rautistrasse bedingt aufgrund der Phasenregelung der Lichtsignalanlage eine separate Aufstellfläche für das Links- sowie Rechtsabbiegen im Kreuzungsbereich. Für das Velo steht an dieser Stelle eine Breite von 1,80 Meter zur Verfügung. Separate Aufstellflächen sollten jedoch mindestens 2,50 Meter breit sein. Da sich die Flächen für den Fussverkehr sowie dem MIV nicht im entsprechenden Masse reduzieren lassen, ist eine Realisierung der gewünschten seitlichen Anordnung nicht möglich.

Der gewählte Radstreifen in Mittellage wurde mittels ablenkender Schutzinsel ausgestattet. Diese soll zum Schutz der Velofahrenden baulich ausgebildet werden und muss bei der Verortung somit auf die vorhandenen Privatzufahrten Rücksicht nehmen. Eine Verschiebung der Schutzinsel in Richtung Rautistrasse, zur Verkürzung der Veloführung in Mittellage, ist aufgrund des

Bericht zu den Einwendungen

prognostizierten Rückstauvorkommens nicht zielführend, da der rechtsabbiegende MIV durch die Linksabbiegenden blockiert würde.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

An den Knoten sei das Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende zu ermöglichen. Zu- und wegführende Radstreifen in der Rauti-, Badenerstrasse sowie die Sichtweiten seien entsprechend sicherzustellen.

Stellungnahme:

Die wegführenden Radstreifen der Luggwegstrasse in die Badener- oder Rautistrasse bieten die Möglichkeit für ein Rechtsabbiegen bei Rot und sind entsprechend zur Umsetzung vorgesehen.

Für die Einfahrt in die Luggwegstrasse aus der Badener- oder Rautistrasse kommend sind derzeit die Voraussetzungen für ein Rechtsabbiegen bei Rot nicht erfüllt. Eine etwaige Umsetzung an diesen Stellen ist Teil von separaten Strassenbauprojekten in der Rauti- und Badenerstrasse.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Einbau der Verkehrsinsel auf Höhe der Luggwegstrasse Nr. 130 sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Es handelt sich hierbei um eine Verkehrssicherheitsmassnahme. Zweck der Insel (Veloweiche) ist es, Velofahrenden das Einspuren auf die geradeaus führende Spur zu erleichtern. Motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen müssen aufgrund der baulichen Ausgestaltung der Veloweiche den Spurwechsel bewusster vornehmen, was dazu führt, dass Autos, die auf die rechte Spur wollen, die Velofahrenden besser erkennen.

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, 21. März 2023 klc

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

