



**Bericht zu den Einwendungen**

# **Strassenbauprojekt Triemlistrasse**

Püntstrasse bis In der Ey

Bau Nr. 13080

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>3</b>
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
<b>2</b>	<b>Einwendungen</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Schlussbemerkungen</b>	<b>11</b>

# **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 Triemlistrasse, Abschnitt Püntstrasse bis In der Ey, mit der geplanten Neugestaltung der Oberfläche wurde vom 12. Juni 2020 bis 13. Juli 2020 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 129 Einwendungen mit total 152 Anträgen eingegangen, davon einige mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 20 vorliegenden Anträgen werden 4 Anträge ganz und 2 Anträge teilweise berücksichtigt. 14 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:

- Umsetzung der regionalen Veloroute
- Hindernisfreier Ausbau der Bushaltstellen «In der Ey» und «Goldackerweg»
- Verbreiterung des südlichen Trottoirs, Anpassung der Fussgängerübergänge sowie der Trottoirüberfahrten
- Baumersatz
- Abbau von Parkplätzen der Blauen Zone
- Anpassung der öffentlichen Beleuchtung und der Fahrleitung
- Erneuerung der Durchlässe des Hagenbuchrainbächlis sowie des Läufe- und Breitloobachs
- Erneuerung des Strassenoberbaus, der Kanalisation und Werkleitungen

## 2 Einwendungen

### **Einwendung:**

Auf den Abbau von Parkplätzen der Blauen Zone 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 Grunds 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 selber dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner\*innen sowie für Beschäftigte und 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 Aufhebung der Parkplätze an der Triemlistrasse ermöglicht die Schaffung einer Veloinfrastruktur, wie sie im regionalen Richtplan verankert ist. Des Weiteren ist der Abschnitt als Hauptnetz der Velostrategie 2030 ausgewiesen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Auf die Einführung von Tempo 30 sei zu verzichten.

### **Stellungnahme:**

Das Umweltschutzgesetz (USG) und die Lärmschutzverordnung (LSV) des Bundes verpflichten die Stadt Zürich zur Lärmsanierung der Strassenabschnitte mit zu hoher Lärmbelastung. Dabei sind in erster Priorität Massnahmen an der Quelle zu ergreifen. Temporeduktionen sind heute die effektivste und kostengünstigste Lärmschutzmassnahme. Sie verbessern zudem die Lebensqualität der Anwohnenden und die Sicherheit im Strassenverkehr.

Vor diesem Hintergrund hat der Stadtrat beschlossen, dass er auf den Strassen der Stadt Zürich weitgehend Tempo 30 einführen will. Im Dezember 2021 hat er diesen Grundsatz mit dem Konzept zur dritten Etappe Strassenlärmsanierung konkretisiert. Dieses sieht für die Triemlistrasse die Einführung von Tempo 30 vor.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Generell seien die Bushaltestellen derart auszugestalten, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) die haltenden Busse passieren kann.

### **Stellungnahme:**

Im Bereich der Haltestelle «Goldackerweg» verläuft die Triemlistrasse in einer Kurve und wird von Schulwegen gequert. Um die Verkehrssicherheit aufgrund zu geringer Sichtweiten zu erhöhen und der Klassierung der Übergänge als Schulwege gerecht zu werden, wird die Haltestelle «Goldackerweg» nicht überholbar ausgebildet. Der gewählte Ansatz hat sich in der heutigen Situation bewährt.

Im Vergleich zur veröffentlichten Planaufgabe § 13 StrG wird die Haltestelle «In der Ey», Fahrtrichtung Stadtspital Triemli, in Richtung In der Ey auf Höhe der gegenüberliegenden Haltestelle, Fahrtrichtung Albisriederstrasse, verschoben. Dabei wird auch auf die anliegenden Bauvorhaben Rücksicht genommen. Durch die gewählte Lage der Haltestellen werden möglichst kurze Umsteigewege zwischen den Buslinien 80 und 33 gewährleistet. Aufgrund mangelnder Sichtweiten wird der Übergang für die Zufussgehenden, der als Schulweg ausgewiesen ist, mit einer Schutzinsel ausgestattet. Die haltenden Busse können somit in beide Fahrtrichtungen nicht überholt werden. Da sich die Busse jeweils nur kurz an der Haltestelle aufhalten, entstehen keine wesentlichen Einschränkungen für die nachfolgenden Verkehrsteilnehmenden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Velostreifen seien durchgängig mit 1,50 m zu markieren.

### **Stellungnahme:**

Die Verbreiterung des südwestlichen Trottoirs wird reduziert, damit beidseitig 1,50 m breite Velostreifen markiert werden können. Bei den Schutzinseln muss der Velostreifen unterbrochen werden, um auf den Konflikt an der Engstelle hinzuweisen. Eine sichere durchgängige Markierung von Velostreifen könnte nur in Verbindung mit einer Fahrbahnverbreiterung realisiert werden. Dies wiederum hätte zusätzliche Baumfällungen und Abstriche bei den Trottoirbreiten zur Folge.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Beim Übergang der Triemli- in die Püntstrasse seien durchgängige Velostreifen zu markieren. Der Kurvenbereich sei zwingend so anzupassen, dass Velostreifen von 1,50 m Breite markiert werden können.

### **Stellungnahme:**

Die zur Verfügung stehenden Platzverhältnisse beim Übergang der Triemli- in die Püntstrasse lassen es nicht zu, dass durchgängige Velostreifen markiert werden. Im Begegnungsfall vom MIV wird in der Kurve die gesamte Fahrbahnbreite benötigt. Entsprechend kann in diesem Bereich aus Gründen der Verkehrssicherheit kein Velostreifen markiert werden. Diese dürfen nur markiert werden, wenn sie nicht standardmässig durch andere Fahrzeuge mitbenutzt werden müssen. Ferner würde mit dem Velostreifen die Sicherheit vorgegeben werden, die nicht vorhanden ist.

Der Beginn oder das Ende des Velostreifens ist so gewählt, dass dieser im Begegnungsfall nicht befahren werden muss. Für eine sichere durchgängige Veloinfrastruktur müsste die Fahrbahn deutlich verbreitert werden. Darauf wurde verzichtet, um die bestehenden Bäume zu erhalten und den Raum für den Fussverkehr zu sichern.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Durchfahrtsbreiten bei den Fussgängerschutzinseln entsprechen jeweils 3,25 m, was ein Durchmarkieren der Velostreifen momentan verunmöglicht. Bei den Schutzinseln seien daher Aufmerksamkeitsmassnahmen zu implementieren, die verdeutlichen, dass eine gleichzeitige Durchfahrt von Autos und Velos nicht möglich ist.

### **Stellungnahme:**

Es werden keine Markierungen vor und nach einer Insel markiert, da mit dem Unterbrechen des Velostreifens bereits verdeutlicht wird, dass der Platz für eine gemeinsame Durchfahrt zu gering ist.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Bei der Einmündung In der Ey sei zwischen den Schutzinseln ein Mehrzweckstreifen anzuordnen, um das Queren und die Abbiegebeziehungen für die Velofahrenden zu verbessern. Dieser Antrag sei als Nachtrag zum bereits aufgelegten Projekt Triemlistrasse, Abschnitt In der Ey bis Birmensdorferstrasse, zu verstehen.

### **Stellungnahme:**

Die Einmündung In der Ey befindet sich ausserhalb des Projektperimeters und ist somit nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts. Unabhängig vom vorliegenden Projekt ist im Nachbarprojekt Triemlistrasse, Abschnitt In der Ey bis Birmensdorferstrasse, ein Mehrzweckstreifen zwischen den Schutzinseln vorgesehen.

*Die Einwendung wird mit dem vorliegenden Projekt nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Velostreifen seien im Bereich der Fussgängerquerungen nicht zu unterbrechen.

### **Stellungnahme:**

Die Durchfahrtsbreite neben den Fussgängerschutzinseln verunmöglicht ein gleichzeitiges Durchfahren von Autos und Velos. Um auf diesen Konflikt hinzuweisen, wird der Velostreifen im Bereich der Schutzinseln unterbrochen. Für eine durchgängige Markierung der Velostreifen müsste die Fahrbahn im Bereich der Schutzinseln verbreitert werden. Im gegebenen Strassenraum kann eine solche Fahrbahnverbreiterung nur auf Kosten der Fussverkehrsfläche und bestehenden Bäume realisiert werden, was als nicht verhältnismässig beurteilt wird.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Haltekanten der Bushaltestellen «In der Ey» und «Goldackerweg» seien von Anfang an auf die Länge von 25 m für den Einsatz von Doppelgelenkbussen auszugestalten.

### **Stellungnahme:**

Die Umstellung der Buslinie 80 auf Doppelgelenkbusse erfolgt mit dem Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)-Projekt «Elektrifizierung Buslinie 80». Die Bushaltestellen «In der Ey» und «Goldackerweg» werden mit dem Strassenbauprojekt neu von Anfang an für den Einsatz von Doppelgelenkbussen ausgelegt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Schutzinsel hinter der Bushaltestelle «In der Ey» in Fahrtrichtung Bahnhof Oerlikon sei zu verlängern, um das Überholen eines haltenden Busses zu verhindern.

### **Stellungnahme:**

Mit der Umsetzung des VBZ-Projekts «Elektrifizierung Buslinie 80» werden auf der Buslinie 80 künftig Doppelgelenkbusse eingesetzt. Das Projekt wird voraussichtlich zeitgleich mit dem Strassenbauprojekt umgesetzt. Steht ein Doppelgelenkbus an der Haltestelle «In der Ey» in Fahrtrichtung Bahnhof Oerlikon, verhindert die geplante Lage der Schutzinsel ein Überholen des haltenden Busses. Eine Verlängerung der Schutzinsel ist demnach nicht nötig.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Haltestelle «In der Ey», Fahrtrichtung Stadtspital Triemli, sei auf der ganzen Länge mit einer 22 cm hohen Haltekante auszuführen.

### **Stellungnahme:**

Eine durchgehend 22 cm hohe Haltekante kann nur realisiert werden, wenn die Busse eine ausreichend lange gerade An- und Wegfahrt zur Haltekante haben. Die Haltestelle «In der Ey», Fahrtrichtung Stadtspital Triemli, liegt im Anfahrtsbereich in einer leichten Kurve. Daher kann eine durchgehend 22 cm hohe Haltekante aus fahrtechnischen Gründen nicht umgesetzt werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Haltestelle «Goldackerweg», Fahrtrichtung Bahnhof Oerlikon, sei auf der ganzen Länge mit einer 22 cm hohen Haltekante auszuführen.

### **Stellungnahme:**

Die Haltestelle «Goldackerweg», Fahrtrichtung Bahnhof Oerlikon, wird auf der ganzen Länge von 25 m mit einer 22 cm hohen Haltekante ausgeführt. Aufgrund der geplanten Verlegung der kommunalen Veloroute in den Langgrütweg ist dies möglich.

## **Bericht zu den Einwendungen**

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Haltestelle «Goldackerweg», Fahrtrichtung Stadtspital Triemli, sei auf der ganzen Länge mit einer 22 cm hohen Haltekante auszuführen.

### **Stellungnahme:**

Bei der Haltestelle «Goldackerweg», Fahrtrichtung Stadtspital Triemli, befindet sich eine private Ein-/Ausfahrt. Diese erfordert eine Trottoirabsenkung im hinteren Haltestellenbereich. Somit kann keine durchgehend 22 cm hohe Haltekante angeboten werden. Eine Verschiebung der Bushaltekante weiter Richtung Goldackerweg wurde geprüft. Aufgrund des Fahrverhaltens der Busse bei der Wegfahrt müsste die Schutzinsel merklich Richtung der bestehenden Baumallee verschoben werden, was zu einem un stetigen Strassenverlauf führen, eine zusätzlich Baumfällung verursachen und die Trottoirbreite erheblich reduzieren würde. Folglich werden die Auswirkungen einer Verschiebung der Haltestelle weiter Richtung Goldackerweg als unverhältnismässig beurteilt. Auf die Schutzinsel kann wegen der bestehenden Schulwegverbindung und der Verkehrssicherheit nicht verzichtet werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die geplante Einführung einer Tempo-30-Strecke sei als Bestandteil der Planaufgabe im Ausschreibungstext zu erwähnen gewesen.

### **Stellungnahme:**

Verkehrsvorschriften wie die Änderung der Höchstgeschwindigkeit auf einem Streckenabschnitt werden von der Dienstabteilung Verkehr (DAV) verfügt und publiziert. Die geplante Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Triemlistrasse ist demnach nicht Bestandteil der veröffentlichten Planaufgabe § 13 StrG. Da die baulichen Massnahmen in direktem Bezug zur gefahrenen Geschwindigkeit stehen, wurde die geplante Einführung der Tempo-30-Zone auf den Plänen informativ dargestellt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Bushaltestellen seien vermehrt versetzt anzuordnen, um die Lärmimmissionen gerechter zu verteilen.

### **Stellungnahme:**

Die Lage und Anordnung der Bushaltestellen ergibt sich aus dem Bedarf der Quartierserschliessung, Überlegungen der Verkehrssicherheit und den geometrischen Randbedingungen des Strassenraums. Dem Wunsch nach einer versetzten Anordnung der Haltestellen kann nicht nachgekommen werden. Für die Verbesserung des Lärmschutzes wird auf der Triemlistrasse voraussichtlich Tempo 30 eingeführt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Haltestelle «Goldackerweg», Fahrtrichtung Triemli, sei zwischen die Triemlistrasse Nrn. 48 und 50 zu verschieben. An dieser Stelle seien die Anwohnenden durch dickere Mauern und dichtere Bebauung besser von Lärmimmissionen geschützt. Im Zuge dessen könne die Haltestelle in Fahrtrichtung Bahnhof Oerlikon ebenfalls Richtung Albisrieden verschoben werden. Falls die Haltestelle «Goldackerweg» auf diese Weise verschoben werde, sei sie in «Schulhaus Triemli» umzubenennen.

### **Stellungnahme:**

Eine Verschiebung der Haltestelle «Goldackerweg» wurde geprüft. Für die Quartierserschliessung ist die Nähe der Bushaltestelle zum Goldackerweg massgebend. Die Lage der Haltestelle «Goldackerweg» im Bereich der Triemlistrasse Nrn. 54 und 56 hat sich als Bestvariante herausgestellt. Mit der geplanten Einführung von Tempo 30 wird der Lärmschutz entlang der gesamten Triemlistrasse verbessert.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Bushaltestellen seien versetzt anzuordnen, um die Schadstoff- und Feinstaubbelastung besser zu verteilen, die beim Abrieb auf der Busbetonplatte entstehen.

### **Stellungnahme:**

Dem Wunsch nach einer versetzten Anordnung der Haltestellen kann nicht nachgekommen werden (Begründung siehe oben). Durch die geplante Einführung von Tempo 30 nimmt die Schadstoff- und Feinstaubbelastung (PM10) ab. Der Pneubetrieb verringert sich bei geringeren Geschwindigkeiten ebenfalls. Zusätzlich ist davon auszugehen, dass eine versetzte Anordnung der Bushaltekanten keine wesentliche Verbesserung der Schadstoff- und Feinstaubverteilung erzielen würde.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Trottoirabsenkung zur privaten Liegenschaft an der Triemlistrasse 54 sei über die bestehende Länge zu belassen. Die Schutzinsel vor der Triemlistrasse 56 sei ebenfalls mindestens 2 m Richtung Triemli zu verschieben. Mit diesen Massnahmen könne sichergestellt werden, dass die Zufahrt zur Triemlistrasse 54 weiterhin uneingeschränkt möglich sei.

### **Stellungnahme:**

Mit dem überarbeiteten Projekt wird die bestehende Trottoirabsenkung zur privaten Liegenschaft an der Triemlistrasse 54 beibehalten. Die Schutzinsel vor der Triemlistrasse 56 wird Richtung Triemli verschoben. Die Zu- und Wegfahrt zur Triemlistrasse 54 bleibt unverändert.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Bushaltestelle «Goldackerweg» sei wie folgt anzupassen:

- In Fahrtrichtung Triemli sei die Haltestelle um rund 7 m Richtung Triemli zu verschieben. Auf diese Weise könne eine durchgehend 22 cm hohe Haltekante realisiert werden.
- Um die Zufahrt zur Einstellgarage an der Triemlistrasse 52 nicht zu erschweren, sei die neue Schutzinsel zu verkürzen.
- In Fahrtrichtung Triemli sei auf die Sitzbank zu verzichten, um die Hindernisfreiheit der Haltestelle und des Trottoirs zu gewährleisten.
- In Fahrtrichtung Bahnhof Oerlikon sei darauf zu verzichten, die Haltestellenmöblierung zu verschieben. Ein Nutzen sei nicht ersichtlich, weshalb die Verschiebung unnötige Kosten zulasten der Steuerzahlenden generiere.

**Stellungnahme:**

- Eine Verschiebung der Haltestelle «Goldackerweg» in Richtung Triemli wurde geprüft, aber verworfen (siehe Stellungnahme zur Einwendung auf Seite 8).
- Die neue Schutzinsel wird auf Höhe der Triemlistrasse 52 auf die Vorderkante der bestehenden Schutzinsel gekürzt. Die Zufahrt zur Einstellgarage Triemlistrasse 52 bleibt somit unverändert.
- Auf die Sitzbank in Fahrtrichtung Triemli wird zugunsten der Hindernisfreiheit verzichtet.
- Die Haltestelle «Goldackerweg» in Fahrtrichtung Oerlikon wird etwas zurückversetzt. Die Haltestellenmöblierung bleibt an bestehender Lage, muss jedoch aufgrund der Anhebung der Haltekante und des Zustands ersetzt werden.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Im Publikationstext zur Ausschreibung werde von einer Anpassung der Fahrleitungen gesprochen. In den Plänen seien keine Anpassungen an den Fahrleitungsinstallationen ersichtlich. Es sei demnach festzuhalten, dass die Anpassungen an den Fahrleitungen kein Bestandteil der vorliegenden Planaufgabe seien.

**Stellungnahme:**

Die Anpassungen an den Fahrleitungen der VBZ und teils der öffentlichen Beleuchtung sind Bestandteil des Drittprojekts «Elektrifizierung Buslinie 80». Es wird festgehalten, dass Fahrleitungsanpassungen kein Bestandteil des vorliegenden Strassenbauprojekts sind.

*Die Einwendung wird 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, 20. April 2023 mut

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

