



Bericht zu den Einwendungen

Strassenbauprojekt Ernastrasse

Erismann- bis Zypressenstrasse

Bau Nr. 19189

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 Ernastrasse mit den geplanten Anpassungen der Strassengestaltung als Begegnungszone wurde vom 6. Januar 2023 bis 6. Februar 2023 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 18 Einwendungen mit total 24 Anträgen eingegangen, davon 16 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit acht vorliegenden Anträgen werden drei Anträge ganz und ein Antrag teilweise berücksichtigt. Vier 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:

Neugestaltung des Strassenraums in Abstimmung mit dem Hochbauprojekt der Gemeinnützige Bau- und Mietergenossenschaft Zürich (GBMZ), (Ersatzneubau Siedlung 6 / Stüdli), Einführung einer Begegnungszone mit Tempo 20, Entsiegelung von Oberflächen durch Pflasterung in den Seitenbereichen, Neupflanzung von Bäumen sowie den Abbau von Blaue-Zone-Parkplätze im gesamten Projektperimeter.

2 Einwendungen

Einwendung 1:

Die heutige Zahl der Blaue-Zone-Parkplätze sei zu erhalten, auf die Aufhebung der 17 Blaue-Zone-Parkplätze soll verzichtet werden, auch wenn eine Kompensation durch eine künftige private Tiefgarage möglich ist.

Stellungnahme:

Die Voraussetzungen für die kompensatorische Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätze legte der Stadtrat im Jahre 2012 mit der Strategie «Stadtverkehr 2025» fest. Das konkrete Vorgehen zur kompensatorischen Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätze wurde vom Steuerungsausschuss «Stadtverkehr 2025» am 28. Januar 2014 beschlossen und ist seither ständige Praxis. Im Zug der Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen nimmt der Bedarf nach Blaue-Zone-Parkplätze entsprechend ab, weshalb diese kompensatorisch aufgehoben werden können (vgl. auch STRB Nr. 950/2019, Beilage 1, S. 23). Mit der Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätze kann eine Begegnungszone mit Bäumen und Aufenthaltsflächen realisiert werden. Die entsiegelten Flächen und Baumpflanzungen mit begrünten Baumscheiben tragen in der Strasse zudem zur Hitzeminderung bei und ermöglicht die Versickerung von Regenwasser. Damit werden richtplanerische und konzeptionelle Vorgaben zur Aufwertung der Strassenräume umgesetzt. Zudem wird das Parkplatzangebot nach Massgabe von §§ 242 ff. PBG kontinuierlich vom öffentlichen in den privaten Raum verlagert. Das Kompensationspotenzial bezieht sich nicht nur auf die gegenwärtige Parkplatzsituation, sondern vor allem auf das zukünftige Parkplatzangebot der geplanten Überbauung GBMZ. Die Umsetzung des Strassenbauprojekts erfolgt nach der Fertigstellung der GBMZ-Überbauung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2:

Es seien in genügender Anzahl Flächen für den Güterumschlag oder für das Ein- und Aussteigen von Taxifahrgästen einzuplanen.

Stellungnahme:

Mit Einführung der Begegnungszone wird ein Parkverbot im gesamten Projektperimeter eingeführt, jedoch kein Halteverbot. Die Möglichkeiten für kurzes Halten für Taxifahrgäste oder An- und Abtransporte sind weiterhin gegeben. Kurze Haltezeiten in den Bereichen der Pflasterung (Seitenbereiche des Strassenraums) können ohne Sicherheitsdefizite für andere Verkehrsteilnehmende durchgeführt werden.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 3:

Es sind Veloabstellplätze vorzusehen.

Stellungnahme:

Grundsätzlich müssen Veloabstellplätze sowie das allgemeine Parkplatzangebot kontinuierlich vom öffentlichen in den privaten Raum verlagert werden. Ein kommerzieller Bedarf im Sinne einer öffentlichen Einrichtung oder Nutzung in unmittelbarer Nähe liegt nicht vor. Hauseigentümer*innen sowie Gewerbetreibende sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich,

Veloabstellplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigte und Besucher*innen auf ihren Grundstücken zu errichten. Abweichend hierzu werden Veloabstellplätze sowohl im östlichen Bereich der Ernastrasse (Einmündung Erismannstrasse) wie auch im westlichen Bereich der Ernastrasse (Einmündung Zypressenstrasse) als sanftes Verkehrslenkungsinstrument integriert. Wildem Parkieren, sowohl von motorisierten Verkehrsteilnehmern als auch von Velofahrenden, soll hiermit in den Seitenbereichen der Begegnungszone entgegengewirkt werden.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 4:

Auf die Einführung einer Begegnungszone (Tempo 20) sei zu verzichten.

Stellungnahme:

In der Begegnungszone sind sämtliche Verkehrsarten gemischt und der Fussverkehr geniesst überall Vortritt, darf den Fahrverkehr aber nicht unnötig behindern. Gegenüber heute bietet die Begegnungszone für den Fussverkehr erhebliche Vorteile, unter anderem mehr Fussverkehrsfläche, vereinfachtes Queren der Ernastrasse und verbesserte Aufenthaltsqualität. Die Strasse wird im Quartier somit mehr zum Begegnungsraum und etwas weniger stark dem Verkehr ausgerichtet. Gleichwohl bleiben die verkehrliche Erschliessung sowie die Ver- und Entsorgung gewährleistet. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist zu erwähnen, dass durch die tiefere Höchstgeschwindigkeit die Unfallwahrscheinlichkeit und die Unfallschwere abnehmen. Mit der Einführung einer Begegnungszone (Tempo 20) können Bedürfnisse wie Baumpflanzungen oder Massnahmen zur Hitzeminderung und Entsiegelung asphaltierter Flächen gut umgesetzt werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 5:

Es seien zusätzliche bauliche Massnahmen vorzusehen, welche das Falschparkieren in der Begegnungszone verhindern.

Stellungnahme:

Mit der Einführung einer Begegnungszone wird grundsätzlich ein Parkverbot in der Ernastrasse eingeführt. Das Parkverbot wird durch die Stadtpolizei überwacht und bei Missbrauch entsprechend geahndet. Festinstallierte Poller und Verkehrsleitpfosten sind weiter keine Elemente einer Begegnungszone. Eine strategische Positionierung von Veloabstellflächen im östlichen und westlichen Bereich der Ernastrasse wird vorgenommen und bringt die Eigenschaft der Verkehrslenkung und Verhinderung von Falschparken mit sich. Eine strategische Positionierung von Sitzelementen, z. B. Bänke, wird im Laufe der weiteren Planung geprüft und gegebenenfalls aufgenommen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 6:

Auf dem gesamten Projektperimeter sollen maximal viele Bäume in kürzerem Abstand gepflanzt werden.

Stellungnahme:

In einem Variantenstudium wurden verschiedene Baumanordnungen und Baumsetzungen geprüft. Aufgrund vielfältiger Rahmenbedingungen zur Gestaltung des Strassenraums werden die Baumreihen zueinander versetzt am nördlichen und südlichen Strassenraum positioniert. Die Positionen werden durch bestehende Werkleitungen (Wasserleitung, Kanalisation und Stromversorgung), Feuerwehruzufahrten und Feuerwehraufstellflächen, Gebäudezugänge, Anlieferungsflächen für Hort und Alterswohnen, sowie notwendige Sperrflächen für die Entsorgung von Unterflurcontainer beeinflusst und entsprechend der derzeitigen Erkenntnisse gewählt. Im gesamten Projektperimeter können so, obgleich der vielen limitierenden Rahmenbedingungen, 12 neue Bäume mit begrünten Baumscheiben gepflanzt und ein Grossteil der Asphaltfläche durch versickerungsoffene Pflasterung ersetzt werden. Sowohl die Baumpflanzungen mit begrünten Baumscheiben als auch die sickerfähige Pflasterung tragen massgeblich zur Hitzeminderung und verbesserten Regenwasserversickerung in der Ernastrasse bei.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 7:

Auf dem gesamten Projektperimeter soll ein Fahrverbot mit Ausnahme von Rettungs- und Entsorgungsunternehmen eingeführt werden.

Stellungnahme:

Die Strassenverkehrsverbindung Ernastrasse (Erismannstrasse – Zypressenstrasse) ist für einen geregelten Abfluss des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erforderlich. Durch die Einführung eines Fahrverbots im Projektperimeter wären die umliegenden Einbahnregelungen im Quartier massgeblich betroffen und eine Anpassung des bestehenden Einbahnregimes in den angrenzenden Strassen wäre erforderlich. Zudem werden die negativen Auswirkungen des MIV mit der geplanten Begegnungszone vermindert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 8:

Die Strassenbreite von teilweise acht Meter soll durchgehend auf drei Meter verschmälert werden.

Stellungnahme:

Der Strassenraum wird durch die vorgesehenen Baumpflanzungen und Plasterungen an den nördlichen und südlichen Strassenrändern verengt. Innerhalb der Begegnungszone wird durch eine asphaltierte Hauptfahrbahn entlang der Strassenmittelachse eine fließende Verkehrsführung für den MIV vorgegeben. Die versetzten Baumreihen mit begrünten Baumscheiben verengen dabei den Strassenraum auf eine lichte Durchfahrtsbreite von 3,50 Meter. Nach der Richtlinie für Feuerwehrezufahrten, Bewegungs- und Stellflächen ist eine lichte Durchfahrtsbreite von 3,50 Meter einzuhalten.

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. April 2023 alg

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

