



Bericht zu den Einwendungen

Strassenbauprojekt Basler-/ Saumackerstrasse

Altstetter- bis Luggwegstrasse

Bau Nr. 08165

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Anträge	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 Basler-/Saumackerstrasse mit den geplanten Anpassungen der Strassen wurde vom 10. Juni 2022 bis 11. Juli 2022 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 15 Einwendungen mit total 40 Anträgen eingegangen, davon 20 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 21 vorliegenden Anträgen werden ein Antrag ganz und vier Anträge teilweise berücksichtigt. 16 Anträge werden nicht berücksichtigt.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Anträgen gesamthaft Stellung genommen.

1.2 Projektbeschreibung

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts «Basler-/Bullingerstrasse», Neugestaltung des gesamten Strassenraums, Vereinheitlichung des Temporegimes (Tempo 30), Bristenstrasse als grüne Begegnungszone (Tempo 20), Verschmälerung der Fahrbahnen und Mehrzweckstreifen in der Baslerstrasse zur sicheren, flächigen Querung für die Zufussgehenden, Verbreiterung von Trottoirs, Velovorzugsroute (VVR) Saumackerstrasse als Einbahnstrasse mit Bus-/Velospur, Reduzierung von Parkplätzen, Hitzeminderung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch neue Alleen in der Basler- und Saumackerstrasse sowie Einzelpflanzungen in der Calandstrasse und Mehrzweckstreifen Baslerstrasse.

Erneuerung der schadhaften Kanäle und der Leitungen der Wasserversorgung sowie Integration der von ewz EDL geplanten Fernwärmeleitungen.

2 Anträge

Antrag 1:

Gemäss der Initiative «sichere Velorouten für Zürich» und gemäss der Gemeindeverordnung seien die VVR auf der Baslerstrasse und der Saumackerstrasse frei vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erstellen, wobei die Zufahrt für Anwohnende, Zubringerdienste und Gewerbe zulässig sei. Der Durchgangsverkehr sei zu unterbinden. Zur Erreichung seien geeignete Fahrverbote zu signalisieren oder Poller als Durchfahrtshindernisse anzubringen und / oder geänderte Abbiegebeziehungen zu etablieren.

Falls die Baslerstrasse nicht vom Auto (und insbesondere Durchgangsverkehr) befreit werden könne, sei auf der gesamten Baslerstrasse der Mehrzweckstreifen aufzuheben, zugunsten einer separaten Veloinfrastruktur. Es sollen dazu beidseits 2,50 m breite Radstreifen, bzw. solle ein baulich abgetrennter Zweirichtungsradweg angeordnet werden. Der Multifunktionsstreifen habe aktuell sehr wenig Nutzen für den Veloverkehr. Er verhindere das Überholen zwischen Velo und MIV und verunmögliche es, als Velo den wartenden Bus zu überholen.

Stellungnahme:

Mit dem Projekt ist geplant, mit nachfolgend genannten Massnahmen den Durchgangsverkehr zu reduzieren:

Wie bereits mit der Umsetzung der VVR Basler-/Bullingerstrasse etabliert, kann am Knoten Basler-/Luggwegstrasse der MIV von der Baslerstrasse stadteinwärts nur noch links in Richtung Europabrücke abbiegen.

In der Saumackerstrasse soll zwischen Hohl- und Badenerstrasse ein Einbahnregime für den MIV von der Hohlstrasse in Richtung Badenerstrasse etabliert werden. Zweirichtungsverkehr ist noch im Abschnitt Badenerstrasse, Einkaufszentrum Solidapark zur Erschliessung des Einkaufszentrums vorgesehen. Der ÖV und der Veloverkehr befahren die Strasse in beide Richtungen, in Fahrtrichtung zur Hohlstrasse wird eine eigene Bus-/Velospur eingerichtet. Damit wird die Verbindung Badenerstrasse – Saumackerstrasse Süd – Baslerstrasse – Knoten Basler-/Luggwegstrasse Richtung Europabrücke unterbrochen. Diese Verbindung wird zurzeit genutzt, um den Knoten Badener-/Luggwegstrasse zu umfahren. Ein Abbiegen von der Badener- in die Altstetterstrasse (vom Farbhof herkommend) und damit ein Ausweichen auf die Baslerstrasse, ist wegen des Linksabbiegeverbots von der Badener- in die Altstetterstrasse nicht möglich.

Ein Unterbruch der Saumackerstrasse, beispielsweise mit einem Einbahnregime in Richtung der Baslerstrasse jeweils von der Hohl- und der Badenerstrasse, ist für mehrere Verkehrsarten als nachteilig zu bewerten: Aufgrund der hohen Auslastung des Knotens Luggweg-/Baslerstrasse könnten die Busse nicht mehr angemessen bevorzugt werden. Insbesondere auf der Zufahrt Baslerstrasse West könnten zudem die wartenden Fahrzeuge auf dem Linksabbiegestreifen die Busse Richtung Baslerstrasse Ost blockieren. Für die Velofahrenden auf der VVR stadtauswärts könnte pro Umlauf keine ausreichende Grünzeit mehr angeboten werden. Die Leistungsfähigkeit des Knotens Basler-/Luggwegstrasse für den MIV wäre zudem nicht mehr genügend (Anforderungen Amt für Mobilität zur regionalen Verbindungsstrasse).

Ein Rechtsabbiegegebot aus der Basler- in die Luggwegstrasse und / oder ein Rechtsabbiegeverbot von der Europabrücke in die Baslerstrasse würde zur Überlastung des Knotens Badener-/Luggwegstrasse führen, da sich dann der Verkehr in/aus Richtung Europabrücke auf der Badener- über die Altstetterstrasse bündeln würde. Am Knoten Badener-/Luggwegstrasse müssten für die Umsetzung der VVR Basler-/Bullingerstrasse bereits die Fahrzeuge auf der

Badenerstrasse dosiert werden, um entlang der Luggwegstrasse einen angemessenen Verkehrsablauf gewährleisten zu können.

Mittels der Verengung der Fahrstreifen auf 3 m durch den Mehrzweckstreifen in der Baslerstrasse soll das Tempo des MIVs gebremst und die Einhaltung von Tempo 30 unterstützt werden. Durch die Einführung von Tempo 30 auch in der Saumacker- und der Calandastrasse entsteht gemeinsam mit der Baslerstrasse eine grosse zusammenhängende Tempo-30-Zone, die benachbarte Tempo-30-Zonen verbindet. Die Achse Baslerstrasse wird damit für den MIV unattraktiver gegenüber den parallelen Achsen der Hohl- und der Badenerstrasse. Es wird erwartet, dass mit diesem Massnahmenpaket die Verkehrsbelastung des MIV auch auf der Baslerstrasse weiter abnimmt und eine durchgehende baulich getrennte / separate Fahrradinfrastruktur nicht notwendig ist.

Die VVR verläuft auf der Baslerstrasse im Projektperimeter auf dem Abschnitt Luggweg- bis Saumackerstrasse mit einer Länge von rund 150 m. Der Mehrzweckstreifen in diesem Abschnitt hat eine Länge von rund 60 m. Im Kreuzungsbereich Basler-/Luggwegstrasse ist kein Mehrzweckstreifen geplant und es ist dort eine Veloinfrastruktur vorgesehen: Auf der Nordseite ist Richtung stadtauswärts auf einer Länge von rund 70 m ein Radstreifen angeordnet mit einer Breite von 1,80 m; eine grössere Breite ist innerhalb der Fahrbahnränder aus Platzgründen wegen des Busverkehrs nicht möglich. Gegenüberliegend ist eine Bus-/Velospur mit einer Breite von 3,05 m geplant. Im weiteren Verlauf Richtung Westen, bis zur Kreuzung mit der Saumackerstrasse, ist die Anlage einer Veloinfrastruktur aus Platzgründen auf einer Länge von rund 80 m nicht möglich, auch nicht, wenn der Mehrzweckstreifen mit einer Länge von rund 60 m aufgehoben würde. Die Veloinfrastruktur würde zu Lasten der Umsetzung weiterer wichtiger Ziele / Bedürfnisse gehen, wie die Anlage von ausreichend breiten Baumgruben zur Pflanzung von Bäumen. Zudem befindet sich in diesem Bereich die Bushaltestelle Baslerstrasse, die behindertengerecht zu gestalten ist.

Der rund 150 m lange Abschnitt der Baslerstrasse westlich der Saumacker- bis zur Altstetterstrasse ist Teil des Velo-Basisnetzes. Auch dort wäre trotz Aufhebung des 2,20 m breiten Mehrzweckstreifens die Anordnung von durchgehenden (2,50 m breiten) Radstreifen wegen der Anlage von Grünstreifen mit Bäumen nicht möglich.

Zudem soll der Mehrzweckstreifen durch die Verengung der Fahrbahn den Velofahrenden Vorrang gegenüber dem MIV geben und knappe Überholmanöver verhindern. Das Überholen von Bussen durch Velos an der Kaphaltestelle Baslerstrasse ist nicht vorgesehen. Dies erhöht die Sicherheit für querende Zufussgehende, die vor den haltenden Bussen queren und von überholenden Velos nicht gesehen würden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 2:

Die Vortrittsverhältnisse am Knoten Basler-/Saumackerstrasse seien gemäss der Führung der VVR anzupassen. Velofahrende sollen bewusst via Saumackerstrasse zum Bahnhof Altstetten geleitet werden, da auf der Altstetterstrasse keinerlei Velomassnahmen vorgesehen seien.

Stellungnahme:

In Tempo-30-Zonen sollte es keine Diskrepanz zwischen subjektiver Wahrnehmung der Vortrittsverhältnisse und tatsächlich geltenden Vortrittsverhältnissen geben. Zum Beispiel sollte eine untergeordnete wirkende Strasse keinen Rechtsvortritt gegenüber einer übergeordnet wirkenden Strasse erhalten. Die Baslerstrasse wirkt durch ihren breiteren Strassenraum gegenüber der

zudem mit einem Einbahnregime versehenen, schmalere Saumackerstrasse als übergeordnete Strasse. Somit sollte aufgrund der Verkehrssicherheit die Baslerstrasse vortrittberechtigt bleiben.

Zudem assistieren die Markierung des Velovorzugsroutenknotens Basler-/Saumackerstrasse mit grünen FGSO-Bändern (FGSO = farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen) am Strassenrand, gemeinsam mit grossen Velo-Piktogrammen und Zielangaben vor dem Knoten, bei der Orientierung im VVR-Netz.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 3:

Für den Knoten Luggweg-/Baslerstrasse sei eine sichere Veloführung einzurichten, es sei zu prüfen, ob eine Veloführung gemäss Amsterdamer Model zu mehr Sicherheit führen würde. Die Realisierung dürfe auch nicht in einer der letzten Etappen der Veloroute «Baslerstrasse» stattfinden, sondern solle für die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl in den ersten Etappen umgestaltet werden.

Stellungnahme:

Mit der Planung wird das Konzept der VVR Basler-/Bullingerstrasse übernommen; die Route wurde bereits vollständig umgesetzt und gewährleistet einen sicheren Veloverkehr auch im Kreuzungsbereich der Basler-/Luggwegstrasse.

Die Einwendung wird teils berücksichtigt.

Antrag 4:

Die VVR sollen markiert und beschildert werden, einschliesslich den Hinweisen zu Richtungen und Zielorten. Für die grossen Velo-Piktogramme und die seitlichen FGSO-Streifen entlang den VVR sei derselbe (grüne) Farbton zu verwenden. An den geeigneten Stellen seien 2,00 m grosse Velo-Piktogramme zu markieren. Beim Knoten Saumacker-/Badenerstrasse sei die Querung der VVR über die Badenerstrasse erkennbar zu markieren.

Stellungnahme:

Die Signalisation wird gemäss den Vorgaben «Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen auf VVR» der Stadt Zürich mit Richtungsangaben und grossen Velo-Piktogrammen umgesetzt. Allerdings werden gemäss den Vorgaben die Velo-Piktogramme in Gelb markiert. Im Knotenbereich werden die VVR standardmässig nicht signalisiert; für eine gute Orientierung dienen die Pfeile und Richtungsangaben vor den Knoten.

Die Einwendung wird teils berücksichtigt.

Antrag 5:

Die Gestaltung der Saumackerstrasse sei zu überarbeiten, um die Fahrbahnbreite schmaler wirken zu lassen und die Charakteristiken einer VVR aufzunehmen. An den beiden Rändern sei beispielsweise ein gepflasterter Streifen von je 50 cm einzuführen und der Mittelstreifen aufzuheben. Die Fahrbahnbreite lädt zu schnellem Fahren und unangenehmen Überholmanövern ein. Wird die Fahrbahn taktil/optisch verengt, können Busse weiterhin kreuzen, die Situation wird für den MIV aber subjektiv verändert.

Stellungnahme:

Ein gepflasterter Randstreifen ist wegen des schlechten Fahrkomforts nicht mit den Qualitätsstandards einer VVR zu vereinbaren. Die VVR auf der Saumacker- und der Baslerstrasse werden jedoch gemäss den Vorgaben «Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen auf VVR» der Stadt Zürich signalisiert. Mit dem durchgehenden breiten grünen Band wird die Fahrbahn optisch um etwa 50 cm pro Seite verschmälert.

Die Einwendung wird teils berücksichtigt.

Antrag 6:

Auf den Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmittle auf der Baslerstrasse solle verzichtet werden. Der Mehrzweckstreifen sei für Zufussgehende sowieso nutzlos, da die durchgehenden Grünflächen mit hohem Gras am nördlichen und teilweise auch am südlichen Strassenrand ein flächiges Querens der Strasse für Zufussgehende verhindern. Der Mehrzweckstreifen diene lediglich als Überholspur für Autos um Velos zu überholen. Diese Nutzung werde durch die 0 cm Anschläge aktiv gefördert. Der sickerungsfähige Belag des Mehrzweckstreifens stelle für Autoreifen kein Hindernis dar. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch den Mehrzweckstreifen wird in Frage gestellt.

Stellungnahme:

Der Mehrzweckstreifen ermöglicht es, die Strasse etappenweise zu queren. Zudem wird durch den Mehrzweckstreifen die Fahrbahn verengt, um knappe Überholmanöver durch Motorfahrzeuge zu verhindern. Die Fahrbahn hätte ohne den Mehrzweckstreifen eine Breite von 6,10 m wegen des Busverkehrs. Der Mehrzweckstreifen teilt diese Fläche und wirkt für Autofahrende als geschwindigkeitsdämpfendes, visuelles Hindernis. Er ist damit Teil des Massnahmenpakets, den Durchgangsverkehr aus dem Quartier auf das überkommunale Netz in die Hohl- und Badenstrasse zu verlagern. Die seitlichen Grünstreifen werden so angelegt, dass sie in regelmässigen Abständen für Zufussgehende querbar sind. Auch der Mehrzweckstreifen erhält eine für Zufussgehende regelmässig querbare Begrünung, so dass das flächige Querens möglich ist. Es wurde damit ein Kompromiss gefunden zwischen den Bedürfnissen der Zufussgehenden und den ebenso umzusetzenden Zielen, Flächen zur Hitzeminderung zu entsiegeln, die Qualität der Stadtnatur zu verbessern und Regenwasser zu versickern. Der Mehrzweckstreifen erhält dort ein Bord mit einem Anschlag von 0 cm, wo Querungen mit Motorfahrzeugen wegen Zu- und Wegfahrten sowie zur Gewährleistung der Busschleppkurven notwendig sind. Ansonsten wird der Mehrzweckstreifen durch ein 3 cm hohes Bord begrenzt, um den Zufussgehenden eine sichere Aufenthaltsfläche aufzuzeigen. Begrünung und die leichte Erhöhung des Mehrzweckstreifens gegenüber der Fahrbahn zeigen an, dass dieser nicht durch Motorfahrzeuge zu befahren ist.

Der Mehrzweckstreifen wird daher beibehalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 7:

Der Mehrzweckstreifen solle mit einem normalen Randstein-Absatz nicht einfach überfahrbar gestaltet werden und punktuell mit Bäumen als dritte Allee-Reihe gesäumt werden, da der in Teilen überfahrbare Mehrzweckstreifen den MIV zu gefährlichen Überholmanövern insbesondere von Velofahrenden einlade.

Stellungnahme:

Ein Bord zur Begrenzung des Mehrzweckstreifens mit einer Höhe von 10 cm ist nicht möglich, da dies dem Ziel des flächigen Querens in der Tempo-30-Zone widerspricht. Die Planung richtet sich nach dem Alleenkonzert sowie dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Basler-/Bullingerstrasse, das seitliche Baumreihen vorgibt und keine dritte Baumreihe in Strassenmitte vorsieht. Zudem wird der Mehrzweckstreifen teils auch als Aufstellfläche von Schutz und Rettung genutzt, um das Anleitern der Gebäude im Brandfall zu gewährleisten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 8:

Im Abschnitt zwischen der Luggweg- und Eisenbahnerstrasse solle der Mehrzweckstreifen um mindestens 25 m Richtung Osten verlängert werden, da damit die Kreuzung Eisenbahner-/Baslerstrasse sicherer werde. In Fahrtrichtung Westen sei der Velostreifen rot einzufärben; das Velo solle vorfahrtsberechtigt in den Mischverkehr geführt werden.

Stellungnahme:

Der nördliche Teil der Eisenbahnerstrasse ist mit einem dreiteiligen Fahrverbot belegt (Güterumschlag und Ein- und Aussteigenlassen erlaubt), so dass es an dieser Stelle keine regelmässige Kreuzung zwischen MIV und Velos gibt. Mit dem geplanten Unterbruch des Velostreifens wird bewusst angezeigt, dass es eine Engstelle vor dem Mehrzweckstreifen gibt und alle Verkehrsteilnehmer*innen aufmerksam und mit Rücksicht agieren sollen. Die VVR wird durch farbliche Markierung (FGSO) mit einem grünen Randstreifen und Velosignets deutlich hervorgehoben.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 9:

Die bestehenden Fussgängerstreifen in der Baslerstrasse auf Höhe Bristen-, Eisenbahnerstrasse und beide Fussgängerstreifen auf Höhe Saumackerstrasse sollen beibehalten werden. Fussgänger erhielten so Vortritt beim Queren der Strasse gegenüber Autos, Bussen und Velos. Dies sei im Gegensatz zu Mehrzweckstreifen auch für Kinder verständlich. Die Aufhebung der Fussgängerstreifen am Knoten Basler-/Saumackerstrasse widerspräche den Grundsätzen des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG). Es sei generell zu prüfen, ob das Projekt dem FWG entspricht. Insbesondere sei Art. 2, Abs. 2 oft nicht eingehalten.

Stellungnahme:

Dem FWG ist zu entnehmen, dass Fussgängerstreifen als Verbindungsstücke innerhalb von Fusswegenetzen dienen können. In welchen Fällen Fussgängerstreifen anzulegen sind, ist dort jedoch nicht geregelt. Gemäss «Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» dürfen Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen nur ausnahmsweise und dort angebracht werden, wo besondere Vortrittsbedürfnisse für den Fussverkehr dies erfordern, beispielsweise bei Schulen. Der Schulweg zur Schule in der Luggwegstrasse (ausserhalb des Projektperimeters) ist über Ampeln an der Kreuzung Basler-/Luggwegstrasse gesichert. Weitere besondere Vortrittsbedürfnisse im Sinne der Verordnung liegen gemäss der Beurteilung der Dienstabteilung Verkehr DAV, Fachabteilung Verkehrssicherheit, nicht vor. Die zusätzliche Markierung von Fussgängerstreifen würde das konzipierte flächige Queren verhindern und allfällige Umwege

wären durch den Fussverkehr in Kauf zu nehmen, da die Benutzung eines Fussgängerstreifens Pflicht ist, wenn dieser weniger als 50 m von der gewünschten Querungsstelle entfernt liegt.

Mit folgenden Massnahmen wird die Qualität des Fusswegenetzes gestärkt: Die Baslerstrasse ist im kommunalen Richtplan Verkehr als bestehender Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität eingetragen, die Saumackerstrasse als bestehender Fussweg. Die Neupflanzung von rund 120 Bäumen und die Entsiegelung von asphaltierten Flächen mindert die Hitzebelastung, die insbesondere gesundheitlich belasteten und älteren Personen das Zufussgehen erschwert, und erhöht die Aufenthaltsqualität; zudem werden Sitzbänke angeboten. Durch die Einführung von Tempo 30 in der Saumacker- und Calandastrasse entsteht gemeinsam mit der Baslerstrasse eine grosse zusammenhängende Tempo-30-Zone, die benachbarte Tempo-30-Zonen verbindet. Die Bristenstrasse wird zur grünen Begegnungszone. Die Reduzierung der Geschwindigkeit des MIV ermöglicht zudem das flächige Queren der Strassen. Die parallel zu den Trottoirs geplanten Grünstreifen werden so angelegt, dass diese in regelmässigen und kurzen Abständen von Zufussgehenden gequert werden können.

Auf die Markierung von Fussgängerstreifen wird deshalb verzichtet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 10:

Es soll eine Trottoirüberfahrt bei der Einmündung Saumackerstrasse in die Badenerstrasse vorgesehen werden.

Stellungnahme:

Entlang der Saumackerstrasse führt eine VVR über die Badenerstrasse hinweg. Gemäss den Standards der Stadt Zürich sind Trottoirüberfahrten auf VVR zu vermeiden. Es befinden sich in der Nähe keine Schulen oder Heime, die eine Ausnahme gegebenenfalls rechtfertigen würden. In Kombination mit einem ungestörten Busbetrieb liegen mehr Argumente vor, an dieser Stelle auf eine Trottoirüberfahrt zu verzichten und die Querung weiterhin mit einem Fussgängerstreifen zu sichern.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 11:

Die Begegnungszone Bristenstrasse soll mit einer Möblierung mit Bänken ergänzt werden.

Stellungnahme:

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 12:

Die geplante Fahrbeziehung in der Saumackerstrasse solle im Abschnitt zwischen der Hohl- und Baslerstrasse umgekehrt werden. Von der Basler- zur Hohlstrasse solle die Führung von MIV/Velo/Bus kombiniert und von der Hohl- zur Baslerstrasse nur Velo/Bus geführt werden. Die Fahrbeziehung für den MIV von der Basler- zur Hohlstrasse mit Abbiegemöglichkeit auf die Hohlstrasse stadteinwärts gebe es ansonsten gar nicht mehr. Für die Zu- und Wegfahrt in die Tiefgarage der Eisenbahnergenossenschaft Zürich Altstetten an der Luggwegstrasse 8a von und in Richtung Europabrücke müssten sonst grosse Umwege in Kauf genommen werden. Alternativ zur Umkehrung der Fahrbeziehung in der Saumackerstrasse gäbe es zur Erreichung der

Tiefgarage auch die Möglichkeit, den U-Turn von der Europabrücke abwärts kommend zurück auf die Europabrücke oder zur Abfahrtsrampe zur Hohlstrasse zu erlauben oder in der Baslerstrasse in Fahrtrichtung Altstetten auf Höhe der Einmündung Eisenbahnerstrasse einen U-Turn zu ermöglichen.

Stellungnahme:

Mit dem Strassenbauprojekt ist in der Saumackerstrasse zwischen der Hohl- und Badenerstrasse ein Einbahnregime für den MIV von der Hohl- in Richtung Badenerstrasse geplant. Zweirichtungsverkehr ist nur noch im Abschnitt Badenerstrasse Einkaufszentrum Solidapark zur Erschliessung des Einkaufszentrums vorgesehen. ÖV und Veloverkehr verkehren in beide Fahrtrichtungen, in Fahrtrichtung Hohlstrasse ist eine Bus-/Velospur vorgesehen.

Ein Einbahnregime von der Baslerstrasse zur Hohlstrasse würde dazu führen, dass die Priorisierung der Busse mit zunehmender Auslastung des Knotens beeinträchtigt werden würde. Die Betriebsqualität des Busverkehrs hat wegen des dort liegenden Bahnhofs Altstetten und der daraus resultierenden grossen Zahl an Buslinien einen hohen Stellenwert. Die Hohlstrasse ist weiterhin über die Basler- und Luggwegstrasse zu erreichen. Der U-Turn am Knoten Luggweg-/Baslerstrasse (von der Europabrücke zur Europabrücke) bleibt wie heute wegen der Sicherheit für die Zufussgehenden unterbunden. Die Tiefgarage an der Luggwegstrasse 8a ist von der Europabrücke über die Baslerstrasse stadteinwärts und weiter über die Flur- und Hohlstrasse mit einem zumutbaren Umweg zu erreichen. Aus Richtung Westen ist die Tiefgarage über die Beziehung Baslerstrasse – Saumackerstrasse - Badenerstrasse – Luggwegstrasse zu erreichen. Über diese Wege ist auch der Bahnhof Altstetten mit dem MIV zu erreichen. Die Fahrbeziehungen an den Einmündungen der Eisenbahnerstrasse zur Baslerstrasse sind nicht eingeschränkt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 13:

Auf die Änderung des Verkehrsregimes und die Abbiegebeziehungen bei der Saumackerstrasse solle verzichtet werden; der ÖV solle die Saumackerstrasse in beide Richtungen befahren dürfen.

Stellungnahme:

In der Saumackerstrasse soll zwischen der Hohl- und Badenerstrasse ein Einbahnregime für den MIV von der Hohlstrasse in Richtung Badenerstrasse etabliert werden. Zweirichtungsverkehr ist nur noch im Abschnitt Badenerstrasse, Einkaufszentrum Solidapark zur Erschliessung des Einkaufszentrums vorgesehen. Damit wird am Knoten Basler-/Luggwegstrasse gemäss den Vorgaben des Amtes für Mobilität eine angemessene Verkehrsqualität für den MIV gewährleistet sowie eine attraktive VVR und eine gute Bevorzugung der Busse des öffentlichen Linienbetriebs erreicht. Die Busse dürfen nach wie vor die Saumackerstrasse in beide Richtungen befahren, die Abbiegebeziehungen am Knoten Basler-/Saumackerstrasse sind nicht eingeschränkt.

Die Einwendung wird teils berücksichtigt.

Antrag 14:

Auf die Änderung der Abbiegebeziehungen bei der Baslerstrasse solle verzichtet werden.

Stellungnahme:

Die Änderung der Abbiegebeziehungen am Knoten Basler-/Luggwegstrasse (MIV darf nur noch links in Richtung Europabrücke abbiegen) wird aus der bereits umgesetzten VVR Basler-/Bullingerstrasse übernommen und ist Teil des Massnahmenpakets, die Achse Basler-/Bullingerstrasse vom Durchgangsverkehr zu befreien.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 15:

Auf die Änderung des Verkehrsregimes und Abbiegebeziehungen bei der Calandastrasse solle verzichtet werden; es sei nicht klar ersichtlich, ob die Linksabbiegebeziehung von der Calandastrasse in die Luggwegstrasse künftig noch möglich ist.

Stellungnahme:

Die Abbiegebeziehungen am Knoten Calanda-/Luggwegstrasse werden mit der Planung nicht verändert. Das Linksabbiegen von der Calandastrasse ist bereits heute nicht erlaubt (durchgezogene Linie in der Luggwegstrasse).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 16:

Auf die Aufhebung der 9 weissen Parkplätze und 48 Blaue-Zone-Parkplätze und der 4 Motorrad-Parkplätze sei zu verzichten.

Gemäss StrG des Kantons Zürich gehörten zur Strasse nach § 3 sowohl Flächen für den fließenden und ruhenden öffentlichen und privaten Strassenverkehr. Der nach Gesetz bestimmungsgemässe Nutzen der Strasse habe auch dem ruhenden privaten Verkehr zu dienen. Ein völliger Abbau aller weissen Parkplätze in der Saumackerstrasse sei nicht gesetzeskonform.

Für viele Anwohnende sei das Vorhandensein von Anwohnerparkplätzen aus beruflichen Gründen oder wegen privaten Engagements dienlich oder sogar notwendig. Arbeitgebende verlangten immer mehr Flexibilität (Nachtarbeit, Verlegung Arbeitsort, verschiedene Arbeitsorte pro Haushalt, Familien, die auf ein Auto angewiesen sind, gehbehinderte Personen), weshalb vor allem für die wenig begüterte Bevölkerung auf öffentlich zugängliche Parkplätze angewiesen sei. Ansonsten seien in der Umgebung sehr wenige und kaum freie Parkplätze. Durch die Entfernung der öffentlichen Parkplätze bestehe die Gefahr, dass der Suchverkehr zunehme und auch die umliegenden Strassen rund um die Saumackerstrasse belaste. Allein die Schaffung einer Tempo-30-Zone ohne Abbau weiterer Parkplätze reiche aus, um die geplante VVR entlang der Saumackerstrasse zu gewährleisten.

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 sowie Gewerbetreibende sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigte und Besucher*innen auf ihren Grundstücken zu errichten.

Mit der Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen können Ziele aus der städtischen Richtplanung realisiert werden, die sonst aus Platzgründen nicht umgesetzt werden könnten: Das Planungsgebiet liegt im Massnahmegebiet 1 der Fachplanung Hitzeminderung, womit Massnahmen zur Verbesserung der Tag- und Nachtsituation notwendig sind. Dies bedeutet eine deutliche Erhöhung des Baumbestands und der Grünflächen, die zudem der Versickerung des Regenwassers von den Trottoirs dienen. Damit werden auch Ziele des kommunalen Richtplans Verkehr umgesetzt, da die Beschattung der Trottoirs und der Fahrbahn der Verbesserung der Qualität des Fuss- und Veloverkehrs dienen.

Die Anlage von Parkplätzen auf der Ostseite der Saumackerstrasse würde zu Ein-/Ausparkvorgängen über den Bus-/Velostreifen und gegen die Fahrtrichtung von Bussen und Velos führen. Der Entfall der Parkplätze ist als präventive Massnahme angezeigt, da die Situation insbesondere für Velos als unsicher beurteilt wird (öffnen von Autotüren, toter Winkel), vor allem, da nach Umsetzung der VVR in der Saumackerstrasse mit einem höheren Veloaufkommen gerechnet wird. Auf der Westseite der Saumackerstrasse befinden sich zahlreiche Ein-/Ausfahrten sowie Bushaltestellen, die die Anordnung von Parkplätzen weitgehend ausschliessen. Für die Anordnung von Grünstreifen sowie punktuell zur Anordnung von Güterumschlagplätzen wird bereits eine Einschränkung der Trottoirbreite hingenommen. Die Anordnung einer nennenswerten Zahl von Parkplätzen würde zu einer nicht mehr hinnehmbaren Einschränkung der Trottoirbreite in grösseren Abschnitten führen.

Mit den Parkieranlagen des Neumarkts und des Solidaparks gibt es ein grosszügiges Angebot an Kundenparkplätzen und damit einen Ersatz für die weissen Parkplätze.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 17:

Im Sinne einer Massnahme der Hitzeminderung auf einzelne Parkplätze in der Calandastrasse solle verzichtet werden für das Pflanzen von weiteren Bäumen.

Stellungnahme:

Mit der Planung werden bereits 53 von 67 Parkplätzen abgebaut, in der Calandastrasse 7 von 13 Parkplätzen, insbesondere um die Anlage von Grünstreifen und das Pflanzen von rund 120 Bäumen im gesamten Projektperimeter zu ermöglichen. Auch mit einem weiteren Abbau von Parkplätzen in der Calandastrasse könnte nur ein Baum mehr in diesem Bereich gepflanzt werden, um die Anleiterung des Gebäudes Calandastrasse 2-6 durch Schutz und Rettung zu gewährleisten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 18:

Für Taxilenkende sei an der Kreuzung Basler-/Luggwegstrasse die Geradeausverbindung auf der Baslerstrasse stadteinwärts durch eine Zusatzsignalisierung zu ermöglichen (Mitbenutzung der Bus-/Velospur). Die Taxis könnten durch die Induktionsschleifen detektiert werden, die zur Detektion der Velos vorgesehen seien. Zudem sei für Taxilenkende in der Saumackerstrasse die Fahrtrichtung von der Badener- bis zur Hohlstrasse zu ermöglichen (Mitbenutzung der Bus-/Velospur), da die Saumackerstrasse eine äusserst wichtige Verbindung für Taxilenkende vom und zum Bahnhof Altstetten und weiter über die Anschlussbrücke auf die Europabrücke darstelle.

Stellungnahme:

In der Regel wird die Nutzung von Bus-/Velospuren durch Taxis befürwortet unter der Bedingung, dass keine gesonderte Lichtsignalanlage notwendig ist. An der Kreuzung Saumacker-/Hohlstrasse wäre eine zusätzliche Ampel für Taxis zu installieren, da bei einer Bus-/Velospur nur Punktesignale oder Veloampeln vorgesehen werden. Erfahrungsgemäss ist bei der Installation von normalen Lichtsignalanlagen auch die Durchsetzung der Bus-/Velospur schlechter. Aufgrund der Nachteile wird auf die Öffnung für das Taxi verzichtet.

An der Kreuzung Basler-/Luggwegstrasse ist dies wegen der sehr starken Belastung durch den MIV nicht möglich. Die Taxis würden eine eigene Grünzeit in der Signalsteuerung benötigen. Diese kann nicht berücksichtigt werden, da dann eine gute Priorisierung der Busse, eine ausreichende Grünzeit für Velos auf der VVR sowie eine angemessene Verkehrsqualität für den MIV gemäss den Vorgaben des Amts für Mobilität nicht gewährleistet werden könnte.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 19:

Auf die Verschiebung der Bushaltestelle an der Baslerstrasse 124 in Richtung Baslerstrasse 130/132 sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Wartebereiche für beide Fahrrichtungen der Buslinien 83 und 89 können durch die Verschiebung für eine gute Auffindbarkeit gegenüberliegend angeordnet werden. Durch die Verschiebung ist es möglich, durch einen Mehrzweckstreifen einen geschützten Bereich für querende Zufussgehende zu etablieren, da so das Überholen der Busse verhindert wird.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 20:

Die dringendst nötigen Sanierungen der maroden Werkleitungen (Abwasser, Kanalisation, Trinkwasserleitung) in der Basler- und Saumackerstrasse seien sofort vorzunehmen ohne Koppelung an die Änderung der Oberflächen (Änderung von Strassenraumprofilen, Abbiegebeziehungen, Tempo- und Verkehrsregimes, Reduktion oder Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätze, weisse Parkplätze und Motorrad-Parkplätzen).

Stellungnahme:

Die notwendigen Werkleitungsarbeiten sind sehr umfangreich: Der neue Kanal, die neue Wasserleitung und die von ewz EDL geplanten und ins Projekt zu integrierenden neuen Fernwärmeleitung führen zu Anpassungsmassnahmen an bestehenden Leitungen. Die Lage der

Bericht zu den Einwendungen

Werkleitungen ist insbesondere mit den neuen Baumstandorten und den neuen Fahrbahnkanten abzustimmen. Bei nicht gleichzeitiger Durchführung mit der grundlegenden Neugestaltung der Oberfläche würden erhebliche Mehrkosten entstehen. Zudem entstünden für Anwohnende und Gewerbe mehrfache Betroffenheiten durch Baustellen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 21:

Auf die Änderung der Strassenprofile der Basler-, der Saumacker-, der Calanda- und der Bristenstrasse sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Zur Umsetzung der Ziele des kommunalen Richtplans Verkehr (Berücksichtigung/Umsetzung von VVR, Verbesserung der Qualität des Fussverkehrs, Anpassung des Temporegimes) sowie die Umsetzung von Massnahmen zur Hitzeminderung (Bäume, Grünflächen und Regenwasserversickerung) ist eine Änderung der bestehenden Strassenprofile unvermeidbar.

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, 10. Juli 2023 gob

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

