

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 6. Juni 2018

457.

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Karin Meier-Bohrer betreffend Projektänderung an der Lindenbachstrasse, Beurteilung der Projektänderung auf der Basis des Stadtratsbeschlusses sowie Voraussetzungen für ein Mitwirkungsverfahren gemäss Strassengesetz im Zusammenhang mit der Verschmälerung des Trottoirs

Am 28. März 2018 reichten Gemeinderat Markus Knauss und Gemeinderätin Karin Meier-Bohrer (beide Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/130, ein:

Am 21. September 2016 setzte der Stadtrat von Zürich ein Projekt des Tiefbauamtes für die Lindenbach-, Meinrad- und Pflugstrasse fest. Das Projekt war im Stadtratsbeschluss 786 folgendermassen beschrieben:

„Für die Sanierung der Kanalisation und den Ersatz der Wasserverteilleitungen, für die Instandsetzung des Strassenoberbaus und des Strassenbelags einschliesslich der bestehenden Pflästerung in der Meinrad- und Pflugstrasse, für die Anpassung zweier Trottoirüberfahrten an den heutigen Standard, für den Ersatz von drei Bäumen, den Rückbau einer ewz-Verteilkabine, die Anpassung der öffentlichen Beleuchtung sowie für die Signalisationen und Markierungen in der Lindenbach-, Meinrad- und Pflugstrasse.“

Zur Mitwirkung der Bevölkerung wurde folgendes festgehalten: „An der Strassenoberfläche sind nur Anpassungen ohne weitere Auswirkungen auf die Umgebung vorgesehen. Aus diesem Grund wurde auf das Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 StrG sowie auf die Planaufgabe nach § 16 f. StrG verzichtet.“

Aktuell ist das Projekt in der Ausführung begriffen.

An der Lindenbachstrasse ist dabei ein Strassenstück von 100 m betroffen, das lediglich auf einer Seite über ein Trottoir verfügt. In der Zwischenzeit haben sich die Normen für die Breiten der Parkplätze verändert. So werden statt einer Breite von 1.90 m neu 2.00 m empfohlen.

Das Tiefbauamt hat auf diese Veränderung reagiert, indem es die 10 cm nicht auf der Fahrbahnseite dazu genommen hat, sondern auf der gesamten Länge des Trottoirs von rund 100 m das Trottoir um 10 cm zurückgenommen hat.

Es stellen sich deshalb folgende Fragen:

1. Erachtet es der Stadtrat als richtig, dass an diesem Ort ein Trottoir, das auch ein Schulweg ist, verschmälert wird? Entspricht diese Projektänderung dem Stadtratsbeschluss?
2. Ist der Stadtrat über diese Projektänderung informiert worden?
3. Ist eine solche Projektänderung nicht derart wesentlich, dass sowohl der Stadtrat hätte darüber beschliessen müssen und auch das Mitwirkungsverfahren nach Strassengesetz hätte in Gang gesetzt werden müssen?
4. Das Versetzen des Trottoirrandes ist möglicherweise mit höheren Kosten verbunden. Wie hoch sind diese Mehrkosten und sind diese mit dem Stadtratsbeschluss abgedeckt?
5. Welche Haltung hat der Stadtrat in Bezug auf die Umsetzung der veränderten Parkplatzbreiten? Sollen in Zukunft alle Parkplätze zulasten der Trottoirs verbreitert werden?
6. Widerspricht diese Projektänderung nicht der Gemeindeordnung, die verlangt, dass sich die Stadt Zürich konsequent für den öV, den Fuss- und den Veloverkehr einsetzt?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 «Erachtet es der Stadtrat als richtig, dass an diesem Ort ein Trottoir, das auch ein Schulweg ist, verschmälert wird? Entspricht diese Projektänderung dem Stadtratsbeschluss?»:

Die Lindenbachstrasse ist eine kommunal klassierte Wohn- und Quartierstrasse, die in einer Tempo-30-Zone liegt. Der Strassenoberbau und der Strassenbelag waren in einem schlechten baulichen Zustand, weshalb eine Strassensanierung im Rahmen des Strassenbauprojekts «Lindenbach-, Meinrad- und Pflugstrasse» vorgenommen werden musste. In diesem Zusammenhang wurde in der Lindenbachstrasse, Abschnitt Schindler- bis Kronenstrasse, eine Korrektur des Grenzbereichs zwischen den bestehenden Blaue-Zone-Parkplätzen und Trottoirbereich vorgenommen, um den schmalen Parkplätzen eine städtische Normbreite von 2 m zu

verschaffen. Dabei wurde jedoch darauf geachtet, dass die bestehende Breite des Trottoirs von 2 m nur minimal verschmälert wird. In diesem Bereich lassen die Normen eine Trottoirbreite von 1,80 m zu. Eine Korrektur zulasten der Fahrbahn war vorliegend nicht möglich, da diese mit einer Breite von lediglich 3,10 m nicht weiter verschmälert werden darf. Im Normalfall müsste die Fahrbahn einer solchen Quartierstrasse sogar eine Breite von 3,50 m aufweisen, um die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen sicher zu gewährleisten und für die Längsparkierung eine ausreichende Manövriertfläche zur Verfügung zu stellen. Eine Verschmälerung des ohnehin zu schmalen Fahrbahnbereichs kam daher nicht in Frage.

Die nach Bauvollendung vorgenommene Abmessung des Strassenquerschnitts der Lindenschtrasse im betreffenden Abschnitt hat ergeben, dass das Trottoir – wenn überhaupt – um nur wenige Zentimeter verschmälert wurde. So weist das Trottoir nach wie vor eine Breite zwischen 2,00 m und 1,94 m auf. Lediglich im Einmündungsbereich der Meinradstrasse misst das Trottoir 1,90 m. Da bei der Ausführung auf eine einheitliche Gestaltung geachtet und auf die Ungenauigkeiten der privaten Parzellenabschlüsse (Mauern, Zäune) eingegangen werden musste, resultieren daraus die gemessenen Abweichungen der Trottoirbreiten im Zentimeterbereich.

Das neue Trottoir ist damit – wenn überhaupt – nur minim und kaum wahrnehmbar schmaler geworden. Die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger und insbesondere der Schulkinder ist in keiner Weise beeinträchtigt. Nach wie vor handelt es sich um ein sicheres Trottoir, das mit einer Breite von mehrheitlich 1,95 m bis 2,00 m deutlich über dem Mindestmass von 1,80 m liegt.

Es kann somit vorliegend weder von einer Wegverschmälerung noch von einer Projektänderung gesprochen werden.

Zu Frage 2 «Ist der Stadtrat über diese Projektänderung informiert worden?»:

Gemäss Ausführungen in der Antwort zu Frage 1 handelt es sich nicht um eine Projektänderung, sondern um eine untergeordnete Anpassung, über die der Stadtrat im Rahmen der Projektfestsetzungsweisung nicht im Detail informiert werden muss.

Zu Frage 3 «Ist eine solche Projektänderung nicht derart wesentlich, dass sowohl der Stadtrat hätte darüber beschliessen müssen und auch das Mitwirkungsverfahren nach Strassengesetz hätte in Gang gesetzt werden müssen?»:

Wie in den Antworten zu den Fragen 1 und 2 erläutert, handelt es sich um eine untergeordnete Korrektur von wenigen Zentimetern und somit um eine unwesentliche Grenzbereinigung zwischen dem Parkplatz- und dem Trottoirbereich. Eine solche untergeordnete Anpassung erfordert weder ein Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz des Kantons Zürich (StrG, LS 722.1) noch ein Planauflageverfahren nach § 16 ff. StrG.

Zu Frage 4 «Das Versetzen des Trottoirrandes ist möglicherweise mit höheren Kosten verbunden. Wie hoch sind diese Mehrkosten und sind diese mit dem Stadtratsbeschluss abgedeckt?»:

Der Zustand der Randsteine erforderte ein neues Versetzen, weshalb diese Arbeiten im Projekt vorgesehen und somit deren Kosten im Kredit enthalten waren. Wie bereits in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, wurde das Projekt nicht abgeändert, und somit sind auch keine Mehrkosten entstanden.

Zu Frage 5 «Welche Haltung hat der Stadtrat in Bezug auf die Umsetzung der veränderten Parkplatzbreiten? Sollen in Zukunft alle Parkplätze zulasten der Trottoirs verbreitert werden?»:

Eine allfällige Anpassung von nicht normgerechten Parkplätzen erfolgt jeweils situativ und wird nur vorgenommen, wenn aufgrund der Überprüfung sämtlicher verkehrlicher und technischer Anforderungen sowie einer umfassenden Interessenabwägung keine Gründe dagegen sprechen.

Zu Frage 6 «Widerspricht diese Projektänderung nicht der Gemeindeordnung, die verlangt, dass sich die Stadt Zürich konsequent für den ÖV, den Fuss- und den Veloverkehr einsetzt?»:

Die vorliegende Grenzkorrektur zwischen dem Parkplatz- und Trottoirbereich im Zentimeterbereich bringt keine Nachteile für den öV, den Fuss- oder den Veloverkehr mit sich und widerspricht somit nicht der Gemeindeordnung.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti