

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 16. März 2011

283. Dringliche Schriftliche Anfrage von Dr. Daniel Regli, Theo Hauri und 34 Mitunterzeichnenden betreffend Sanierung der Strassenkreuzung Glatttal-/Schaffhauserstrasse, rechtliche Grundlagen. Am 26. Januar 2011 reichten die Gemeinderäte Dr. Daniel Regli (SVP), Theo Hauri (SVP) und 34 Mitunterzeichnende folgende Dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/29, ein:

Das Tiefbauamt Zürich TAZ plant seit 2005 den Umbau der Kreuzung Schaffhauser-/Glatttalstrasse in Zürich Seebach. Die vom TAZ vorgelegten Pläne sehen eine Sicherheitslinie vor von der Kreuzung Schaffhauser-/Glatttalstrasse bis zur Ein-/Ausfahrt Unterwerkstrasse. Als Folge davon sollen die Ein- und Ausfahrten zur/von der Ettenfeldstrasse und zum/vom Sandacker entlang der Schaffhauserstrasse verunmöglicht und abgeriegelt werden. Ebenfalls sollen die Zu- und Wegfahrten bei den Parkplätzen vor dem Backhaus Fischer nur noch stadtauswärts möglich sein.

In seiner Antwort auf die Dringliche Schriftliche Anfrage GR-Nr. 2010/506 schreibt der Stadtrat, dass in Kreuzungsbereichen die direkte Erschliessung von Liegenschaften aus Sicherheitsgründen nicht tolerierbar sei. In der Ratsdebatte vom 19. Januar 2011 wurde Stadträtin Ruth Genner nach den rechtlichen Grundlagen für das Ausziehen der Sicherheitslinie bis zur Unterwerkstrasse gefragt. Frau Genner liess verlauten, die Polizei habe dies so verfügt. Um in dieser Sache zu grösserer Klarheit zu gelangen, bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Gemäss welcher gesetzlichen Richtlinie muss eine Sicherheitslinie gezogen werden von der Kreuzung Schaffhauser-/Glatttalstrasse bis zur Unterwerkstrasse?
2. Gemäss welcher gesetzlichen Richtlinie müssen die Ein- und Ausfahrten zur/von der Ettenfeldstrasse und zum/vom Sandacker entlang der Schaffhauserstrasse abgeriegelt werden?
3. Gemäss welcher gesetzlichen Richtlinie ist die direkte Erschliessung von Liegenschaften in Kreuzungsbereichen nicht tolerierbar?
4. Warum finden solche Einschränkungen keine Anwendung bei den Kreuzungen: Witikoner-/Loorenstrasse, Rautistrasse/Altstetterstrasse, Wehntaler-/Schauenberg-/Zehntenhausstrasse? Welche weiteren Kreuzungen gibt es in der Stadt Zürich, deren Sicherheitslinien im Kreuzungsbereich unterbrochen sind, um die direkte Erschliessung von Liegenschaften und die Ein-/Ausfahrt von Nebenstrassen zuzulassen? Welche gesetzlichen Grundlagen regeln die Verkehrsführung an diesen Kreuzungen?
5. Warum wurde an der Orientierungsversammlung Quartierplan Ettenfeld-Süd am 28. Januar 2009 im Amtshaus IV die Zufahrt zur Ettenfeldstrasse und die Ausfahrt aus dem Sandacker als Erschliessungsvariante 2 vorgelegt, wenn sie polizeilich verboten ist? Welche zwingenden Gründe sprechen gegen die Erschliessungsvariante 2 mit Einbahnverkehr Ettenfeldstrasse und Sandacker?
6. Wie lauten die Eckdaten der von der Immobilien Compagnoni AG geplanten Wohnüberbauung auf den Grundstücken Kat.-Nr. AF 6458 und AF 6459 (Grundstücksfläche, Anzahl Geschosse, Anzahl Wohnungen) an der Ettenfeldstrasse?
7. Würde die vom TAZ geplante neue Quartiererschliessung via Unterwerkstrasse auch nötig ohne die Erstellung der Wohnbaute Compagnoni?
8. Welchen prozentualen Kostenanteil übernimmt die Immobilien Compagnoni AG für die projektierte Quartiererschliessung durch die Unterwerkstrasse?
9. Welchen prozentualen Kostenanteil tragen die übrigen Grundeigentümer der Ettenfeldstrasse und des Sandackers für die projektierte Quartiererschliessung durch die Unterwerkstrasse?
10. Wie stellt sich der Stadtrat zur im Kantonalen Richtplan eingetragenen Verlängerung der Glatttalstrasse bis zur Thurgauerstrasse? Sind bereits Projektierungsarbeiten erfolgt? Wenn nein, warum nicht? Wann ist eine Planung vorgesehen? Wenn ja, wie ist der Stand der Planung und wie sehen die nächsten Schritte aus?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Am 1. Dezember 2010 reichten Dr. Daniel Regli (SVP), Thomas Schwendener (SVP) und 43 Mitunterzeichnende die Dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 506, ein. Die dannzumalige Vorbemerkung wird in der Folge nochmals wiedergegeben. Sie soll erlauben, die zehn nachfolgend beantworteten Fragen aus dem Gemeinderat bezüglich der Problematik am Einlenkerast Schaffhauserstrasse vor dem Backhuus Fischer unter dem richtigen Blickwinkel zu erfassen:

Im Jahr 2003 führten der Quartierverein Seebach und die Gemeinwesenarbeit Zürich Nord einen Quartierentwicklungsprozess durch. Ziel dieses Prozesses war es unter anderem, die Verkehrsverhältnisse zu verbessern und die Unfallgefahr zu reduzieren. Im Rahmen dieses Quartierentwicklungsprozesses wurde eine sicherere Führung des Verkehrs beim Einlenker Schaffhauser-/Glattalstrasse gefordert.

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich hat in der Folge die Möglichkeiten für eine Verbesserung evaluiert und ist zum Schluss gekommen, dass eine Lichtsignalgesteuerte Lösung beim Einlenker die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer am besten erfüllt. Dieses Ergebnis ist der Quartierbevölkerung anlässlich einer öffentlichen Veranstaltung am 5. September 2006 und ein zweites Mal bei der öffentlichen Auflage vom 25. Juni bis 25. Juli 2008 vorgestellt worden. Die mündlichen und schriftlichen Einwendungen wurden geprüft und wo es möglich war, kam die Stadt den Einwenderinnen und Einwendern entgegen.

Die Stadt gewichtet weder die Verbreiterung der Strassenfläche zugunsten der Velostreifen noch die Umsetzung des Alleenkonzeptes höher als die Förderung von gewerblichen Betrieben. Mit der Erneuerung und Umgestaltung der Strasse und der neuen Ampelanlage wird die Verkehrssicherheit im Bereich des Einlenkers Schaffhauser-/Glattalstrasse und auf dessen Zufahrtsachsen erhöht und die Festlegung der Richtplanung für einen überkommunal festgesetzten Radweg berücksichtigt. Dadurch wird die Gesamtfahrbahnbreite vergrössert, weshalb vor dem Backhuus Fischer die Parkplätze auf öffentlichem Grund tangiert werden. Das Backhuus Fischer kann diese Parkplätze auf öffentlichem Grund seit 47 Jahren aufgrund eines Abtretungsvertrags mit der Stadt Zürich vom 25. Mai 1963 exklusiv und unentgeltlich nutzen. Dem damaligen Besitzer des Backhuus Fischer ist dieses unentgeltliche Benützungsrecht eingeräumt worden unter der Bedingung, dass die Stadt es jederzeit ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist aufheben kann, wenn allgemeine öffentliche Interessen dies erfordern. Das Strassenbauprojekt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit setzt nun öffentliche Interessen um.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1: Die bestehende Strassensignalisationsverordnung gibt den zuständigen Behörden die Möglichkeit, Sicherheitslinien zur Kennzeichnung von Fahrbahnmitte und Fahrstreifentrennung oder zur Abgrenzung von Fahrbahnen von Strassenbahngleisen anzuwenden und regelt deren Bedeutung (Art. 73 Strassensignalisationsverordnung). Diese Verordnung wird zurzeit überarbeitet. Gemäss Entwurf ist bei Strassen mit drei oder mehr Fahrspuren zur Trennung der Fahrtrichtung eine Sicherheitslinie vorgeschrieben. Gerichtsentscheide weisen darauf hin, dass eine Sicherheitslinie eine Mindestlänge von 20 Metern aufweisen muss, um als solche zu gelten und erkennbar zu sein. Die Örtlichkeit oder die Länge der Sicherheitslinie wird hingegen nicht durch die Verordnung geregelt, sondern liegen im Ermessen der Behörden.

Im vorliegenden Fall muss von einem gegenüber heute veränderten Fahrverhalten im Bereich der geplanten Verkehrsregelungsanlage an der Schaffhauser-/Glattalstrasse ausgegangen werden. Die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden wird mehr auf diese Anlage gerichtet sein und das Geschwindigkeitsniveau wird bei Grünlicht steigen. Es muss

damit gerechnet werden, dass sich die Zahl der heute schon vorhandenen Unfälle mit Ein- und Ausparkierenden beim «Backhaus Fischer» noch erhöhen wird (heute im Schnitt zwei polizeilich rapportierte Unfälle im Jahr). Nebst den bisherigen Faktoren wie Unaufmerksamkeit, Falscheinschätzung usw. wird neu noch ein «Spurfreigabedruck» hinzukommen, wird doch künftig bei Kolonnenverkehr Richtung Stadt genau gleichzeitig mit den Linksabbiegenden auch der Gegenverkehr bei Grünlicht auf sie zukommen. Dies führt entweder zu verpuffenden Grünzeiten und einem damit verbundenen Leistungsabbau, wenn die nachfolgenden Fahrzeuge nicht zu Überholzwecken in die Rechtsabbiegespur wechseln. Ein solches Verhalten führt wieder zu zusätzlichen Unfallrisiken beim Spurwechsel. Aus diesen Gründen muss die Sicherheitslinie mindestens bis nach der Einmündung der Strasse Sandacker gezogen werden.

Zu Frage 2: Müssen aus Sicherheitsgründen oder zur Gewährleistung eines möglichst störungsfreien Verkehrsflusses Fahrbeziehungen aufgehoben werden, sind dafür im Strassenverkehrsgesetz verschiedene Möglichkeiten wie z. B. Abbiegeverbote oder -gebote, Fahrverbote oder Sicherheitslinien vorgesehen. Im vorliegenden Fall erfolgen die Ein- und Ausfahrten aus und in die Ettenfeldstrasse und in die Strasse Sandacker unmittelbar bzw. nahe bei der Verkehrsregelungsanlage. Genau in diesem Bereich rechnen aber nachfolgende Fahrzeuge nicht mit einem Brems- oder Abbiegemanöver. Es besteht darum ein grosses Unfallrisiko. An dieser Stelle kann das Abbiegen nach links bei der Ein- oder Ausfahrt deswegen nicht mehr toleriert werden.

Im inzwischen laufenden Quartierplanverfahren (StRB Nr. 201/2007, genehmigt von der Baudirektion des Kantons Zürich am 26. November 2007 gemäss § 149 des Planungs- und Baugesetzes, PBG) wurde die Erschliessung des Quartiers neu über die Unterwerkstrasse festgelegt. Deren Einmündung befindet sich stadtauswärts gesehen nach derjenigen der Strasse Sandacker und ist damit weiter von der Verkehrsregelungsanlage entfernt. Eine solche Massnahme begrüsst die DAV, da damit weniger Abbiegemanöver in einem immer noch leicht kritisch einzuschätzenden Abschnitt erfolgen und dadurch die Verkehrssicherheit erhöht wird. Selbstverständlich ist eine Sperrung der genannten Strassen erst nach Vollendung des im Quartierplan festgelegten Strassenausbaus möglich. Erfolgt diese Umsetzung verzögert zum Projekt Schaffhauser-/Glattalstrasse, wird die Erschliessung zumindest für die Ettenfeldstrasse im Rechts-/Rechts-System (nur rechts Ein- und Ausfahren möglich) erlaubt sein.

Zu Frage 3: In der Verordnung über die Anforderung an die Verkehrssicherheit und die Sicherheit von Strassenkörpern (Verkehrssicherheitsverordnung) wird im Grundsatzartikel (§ 5) festgehalten, dass Ausfahrten im Bereich von Strassenverzweigungen und von Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel in der Regel nicht zulässig sind. Das PBG (§ 240) gibt unter anderem vor, dass die Verkehrserschliessung im Bereich wichtiger öffentlicher Strassen nach Möglichkeit rückwärtig oder durch Zusammenfassung erfolgen soll. Gemäss § 237 Abs. 2 des gleichen Gesetzes müssen Zufahrten für jedermann verkehrssicher sein.

Zu Frage 4: Die vorgesehene Einschränkung gibt es an der betreffenden Stelle der Schaffhauserstrasse heute auch nicht, obwohl im Gegensatz zu den anderen aufgeführten Stellen Gründe dafür vorhanden wären. «Sicherheit» ist nicht mit gesetzlichen, buchstabengetreuen Vorgaben definiert, sondern beruht vor allem auf Erfahrungen und Fakten (z. B. Unfallzahlen). Diese Einschätzung muss bei jeder neuen Anlage aufgrund der neuesten Erkenntnisse vorgenommen werden. Die aufgezählten und möglicherweise noch weitere Orte wurden aber zum Teil vor vielen Jahrzehnten (und damit noch unter anderen Verkehrsverhältnissen) eingerichtet und funktionieren immer noch problemlos. Unterschiede zum fraglichen Ort bestehen vor allem in der Anzahl der Abbiegenden, der Strecke, auf der abgelenkt wird, und dem zeitlichen Ereignis (Anzahl Abbiegende in den Spitzenstunden). In den Entscheid miteinbezogen werden müssen auch die örtlichen Verhältnisse wie Spuraufteilungen oder die Erschliessungsmöglichkeiten ganz allgemein. Auch muss an diesen

Örtlichkeiten nicht rückwärts in eine Hauptverkehrsstrasse ausgefahren werden, was gemäss PBG nicht erlaubt ist. Zudem kann situationsbedingt nicht jede Liegenschaft rückwärtig erschlossen werden. Auf die Erhebung weiterer Örtlichkeiten mit unterbrochenen Sicherheitslinien kann aufgrund dieser Umstände verzichtet werden.

Zu Frage 5: An der orientierenden Grundeigentümerversammlung vom 28. Januar 2009 wurden von insgesamt 13 untersuchten Erschliessungsvarianten sechs Varianten näher vorgestellt, die die Bandbreite der untersuchten Varianten widerspiegeln. Die Nummerierung diente dabei nur der Unterscheidung und war nicht Ausdruck einer Rangfolge.

Das Variantenstudium war das Instrument, um herauszufinden, welche Erschliessungssysteme möglich sind. Die Varianten wurden den zuständigen städtischen Dienststellen zur Beurteilung vorgelegt. Die Tatsache, dass bestimmte Varianten nach Überprüfung nicht zulässig sind, war das Ergebnis des Variantenstudiums. Um dies den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern nachvollziehbar zu machen, wurden an der genannten Versammlung verschiedene Varianten mit Beurteilung erklärt. Die Variante 2 (Einfahrt aus allen Richtungen in die Ettenfeldstrasse, Ausfahrt in alle Richtungen aus der Strasse Sandacker) wurde dabei mit dem Vermerk «Sicherheitsdefizit Linksabbieger» präsentiert. Diese Variante ist zurzeit noch nicht polizeilich verboten, sondern wird im Hinblick auf die geplante Situation mit der Verkehrsregelungsanlage in der Schaffhauserstrasse aus Sicherheitsgründen von der DAV abgelehnt. Sie diene vor allem dem Zweck, die Quartierplanlösung (Variante 3) zu begründen. Bei einer Aufnahme der Variante 2 in den Quartierplan hätte das Linksabbiegen mittels strassenverkehrsrechtlichen Massnahmen unterbunden werden müssen, was zu langen Umwegfahrten für die Anwohnenden geführt hätte. Wie erwähnt, sprechen vor allem Sicherheitsgründe gegen die Variante 2. Es muss dabei berücksichtigt werden, dass die Unfallsituation bereits heute Massnahmen verlangt und dass die geplante Verkehrsregelungsanlage die Sicherheit im Verzweigungsbereich zwar massiv erhöht, in ihrem Umfeld aber bei Grünlicht auch zu einem gewissen «Zug» beim motorisierten Individualverkehr führt.

Zu Frage 6: Bei den genannten Parzellen dürfte es sich um Kat.-Nr. SE6558 und Kat.-Nr. SE6459 handeln. Für eine Überbauung gilt grundsätzlich die rechtskräftige Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Zürich. Demgemäss liegt Kat.-Nr. SE6558 in der Wohnzone W3. Die Parzelle Kat. Nr. SE6459 ist nicht im Eigentum der Immobilien Compagnoni AG. Sie zählt zur Freihaltezone gemäss BZO und ist dementsprechend nicht überbaubar. Das Grundstück liegt zudem ausserhalb des Quartierplanperimeters. Ein konkretes Bauprojekt für die Parzelle Kat.-Nr. SE6558 ist im Hochbaudepartement derzeit nicht bekannt.

Zu Frage 7: Die Quartiererschliessung via Unterwerkstrasse ist auch ohne die Erstellung der Wohnbaute Compagnoni erforderlich. Die Unterlichtnahme des Einlenkers der Glattalstrasse in die Schaffhauserstrasse mit dem dadurch veränderten Verkehrsverhalten und die unmittelbare Lage der Ettenfeldstrasse am Einlenkerbereich erfordern die unter den Fragen 2 und 3 beschriebenen Sicherheitsvorkehrungen.

Zu den Fragen 8 und 9: Grundsätzlich steht der prozentuale Kostenanteil erst mit dem rechtskräftigen Quartierplan fest. Der Quartierplan liegt derzeit im Entwurf vor. Die Verteilung der Kosten im Quartierplan richtet sich nach dem PBG, insbesondere nach §§ 146 und 177 PBG. Die Frage zielt wahrscheinlich auf den Kostenanteil von Kat.-Nr. SE6558 ab. Die Immobilien Compagnoni AG besitzt jedoch mehrere Grundstücke im Quartierplanperimeter. Der vorliegende Quartierplanentwurf enthält verschiedene Kostenteiler, da das Interesse an den verschiedenen Quartierplananlagen nicht bei allen Grundstücken gleich gross ist.

Die Kostenanteile der Parzelle Kat.-Nr. SE6558, aller Parzellen der Immobilien Compagnoni AG sowie der übrigen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer an den verschiedenen Kostenteilern gemäss Quartierplanentwurf ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:

Kostenteiler	Kostenanteil Immobilien Compagnoni AG (%)		Kostenanteil übrige Grundeigentümer (%) (Ettenfeldstrasse, Sandacker, Unterwerkstrasse)
	SE6558	Total	
Quartierstrassen (Strassenbau)	15,21	18,71	81,29
Mischwasserkanal Ettenfeldstrasse	43,08	53,02	46,98
Mischwasserkanal Sandacker	0	0	100,00
Mischwasserkanal Unterwerkstrasse	0	0	100,00
Regenwasserkanäle	3,88	3,88	96,12
Elektrizität Ettenfeldstrasse/Sandacker	23,38	28,77	71,23
Elektrizität geplante Querstrasse	16,61	20,44	79,56
Verfahrens- und Vollzugskosten	13,96	17,19	82,81

Zu Frage 10: Mit Schreiben vom 13. Januar 2010 im Rahmen der Anhörung zur kantonalen Richtplanvorlage schrieb der Stadtrat, dass er das Festlegen von kantonalen Parallelrouten entlang der Autobahn als falsches verkehrspolitisches Zeichen sieht. Der Zweck von Autobahnen in und nahe von städtischen Gebieten ist die Kanalisierung des Verkehrs auf diese. Mit parallel geführten kantonalen Strassen würden sich Ausweichrouten insbesondere bei einer Überlastung des Autobahnnetzes öffnen. Bei Unfällen, baubedingten Teilsperren o.Ä. sei die Verkehrsabwicklung selbstverständlich gewährleistet, dazu könnten aber auch die regionalen Verbindungsstrassen dienen. Er beantragte deshalb die Streichung der geplanten verlängerten Glattalstrasse, da sie bis anhin im regionalen Richtplan bereits vermerkt war. Momentan ist beim ASTRA eine Zweckmässigkeitsbeurteilung zur im kantonalen Richtplan eingetragenen Glattalautobahn im Gang. In diesem Zusammenhang wird auch das Anschlusskonzept der Autobahn an das städtische Netz und die Wirkung auf parallel liegende regionale oder kantonale Achsen überprüft werden müssen. Erst wenn Weiteres aus diesen Planungen des ASTRA, in welche die Stadt involviert ist, bekannt ist, können Aussagen zum weiteren Vorgehen betreffend verlängerter Glattalstrasse gemacht werden.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy