

**EINSCHREIBEN**

Regierungsrat des Kantons Zürich  
Postfach  
8090 Zürich

Notariat  
Steuerrecht  
Bau- und Planungsrecht  
Wirtschafts- und Gesellschaftsrecht  
Allgemeines Zivilrecht

Baden, 7. April 2020

**R E K U R S**

für

**Rekurrenten**

vertreten durch Herrn Dr. Peter Heer, Voser Rechtsanwälte,  
Stadtturmstrasse 19, 5401 Baden

gegen

betreffend Beschluss des Stadtrates von Zürich vom 26. Februar 2020  
(Strassenbauprojekt Regensdorfer-/Frankentalerstrasse, Umgestaltung  
und Erneuerung, Erfüllung der Auflagen gemäss Entscheid des Verwal-  
tungsgerichts VB.2011.00785, Dispositiv-Ziffer 1, geänderte Projektfest-  
setzung).

Dr. iur. Philip Funk  
Notar, eidg. dipl. Steuerexperte

Dr. iur. Peter Heer  
Fachanwalt SAV Bau- und  
Immobilienrecht

lic. iur. Dieter Egloff  
eidg. dipl. Steuerexperte

lic. iur. Patrick Bühlmann  
Fachanwalt SAV Arbeitsrecht

lic. iur. Antonia Stutz  
Notarin

Dr. iur. Markus Fiechter, LL. M.

lic. iur. Barbara Sramek  
eidg. dipl. Steuerexpertin

Dr. iur. Lukas Breunig-Hollinger  
Fachanwalt SAV Bau- und  
Immobilienrecht

lic. iur. Christian Munz  
Fachanwalt SAV Bau- und  
Immobilienrecht

MLaw Andrea Schifferle  
Notarin

lic. iur. Joachim Huber  
eidg. dipl. Steuerexperte

lic. iur. Thierry Burkart, LL. M.

Dr. iur. Thomas Röthlisberger  
Fachanwalt SAV Bau- und  
Immobilienrecht

lic. iur. Eliane Benjamin  
Mediatorin SAV

M.A. Fiona Gedon  
Notarin

Dr. iur. Sabine Burkhalter  
Kaimakliotis

MLaw Inka Tschudin

MLaw Myriam Schuler

MLaw Cécile Pelet

Seniorpartner:

Dr. iur. Peter Voser  
Fürsprecher, Notar

Dr. iur. Jan Kocher  
Notar, LL. M.

Rechtskonsulenten:

Dr. iur. Markus Bill

Dr. iur. Ivo Zellweger  
Fachanwalt SAV Haftpflicht-  
und Versicherungsrecht

Eingetragen im Anwaltsregister

Voser Rechtsanwälte KIG  
Stadtturmstrasse 19  
BT Hochhaus  
CH-5401 Baden  
Telefon 056 203 10 20  
Telefax 056 222 29 58  
www.voser.ch

## RECHTSBEGEHREN

1. Der Beschluss des Stadtrates von Zürich vom 26. Februar 2020 sei aufzuheben.  
  
Das Strassenbauprojekt Regensdorfer-/ Frankentalerstrasse sei nicht festzusetzen.
2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen.

## BEGRÜNDUNG

### I. Formelles

#### 1. Legitimation

- 1 Zum Rekurs ist berechtigt, wer durch das Projekt berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an dessen Änderung oder Aufhebung hat (§ 17 StrG i.V.m. § 21 lit. a VRG).
- 2 Die Rekurrenten sind allesamt Grundeigentümer im Quartier Rütihof. Die Erschliessung des Quartiers Rütihof geschieht ausschliesslich über die Geeringstrasse und den Knoten Frankentalerstrasse / Geeringstrasse. Durch das Bauprojekt Regensdorfer- / Frankentalerstrasse wird diese Erschliessung beeinträchtigt, d.h. die Zufahrt zu den Grundstücken der Rekurrenten wird erheblich erschwert. Insofern stehen die Rekurrenten in einer relevanten örtlichen Verbindung zum Strassenbauprojekt. Sie sind durch das Bauvorhaben und die damit verbundenen Einwirkungen und Auswirkungen stärker betroffen als die Allgemeinheit. Die Rekurrenten sind folglich nicht nur als Benützer der vom Strassenprojekt betroffenen Erschliessungsanlagen in ihren schutzwürdigen Interessen berührt, sie haben auch einen engen nachbarlichen Bezug zu diesen Anlagen. Das Bundesgericht hat mit Urteil 1C\_317/2010 vom 15. April 2010 die Legitimation der Rekurrenten bejaht. Weder tatsächlich noch rechtlich hat sich seither etwas verändert, das an diesem Befund etwas verändert.

**Beweis:**  
Grundbuchauszüge

von Amtes wegen  
beizuziehen bzw. werden

auf Aufforderung hin  
nachgereicht

- 3 Der Rekurrent 2 ist Präsident der IG Pro Rütihof und nimmt damit auch deren Interessen wahr. Die IG Pro Rütihof hat zurzeit 25 Mitglieder und rund 50 Interessenten.
- 4 Demnach sind die Rekurrenten zur Erhebung des vorliegenden Rekurses berechtigt.

## 2. Anwaltsvollmacht

- 5 Die Rekurrenten haben den unterzeichneten Rechtsanwalt mit der Rechtsvertretung beauftragt.

**Beweis:**  
Anwaltsvollmachten

Rekursbeilage 1

Vorakten

von Amtes wegen  
beizuziehen

## 3. Frist

- 6 Der angefochtene Entscheid datiert vom 26. Februar 2020 und wurde den Rekurrenten (Rechtsanwalt) am 9. März 2020 zugestellt. Die 30-tägige Rekursfrist läuft somit am 8. April 2020 ab. Der vorliegende Rekurs erfolgt innert dieser Frist und damit rechtzeitig.

**Beweis:**  
Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich vom 26. Februar 2020

Rekursbeilage 2

## 4. Zuständigkeit des Regierungsrats

- 7 Die Regensdorfer- und die Frankentalerstrasse sind Strassen von überkommunaler Bedeutung. Somit kann der Entscheid des Stadtrats beim Regierungsrat angefochten werden (§ 41 Abs. 1 i.V.m. § 45 Abs. 2 StrG).

## 5. Aufschiebende Wirkung

- 8 Dem vorliegenden Rekurs kommt von Gesetzes wegen aufschiebende Wirkung zu (§ 25 Abs. 1 VRG).

## II. Materielles

### 1. Ausgangslage

- 9 Der Stadtrat hält im angefochtenen Entscheid fest, dass die Regensdorfer- und Frankentalerstrasse nach heutiger Beurteilung überdimensioniert sind und deshalb in einen «stadtverträglichen» Strassenraum umgestaltet werden sollen (angefochtener Entscheid, S. 1). Gegenstand des Strassenprojekts ist insbesondere die Anpassung des Anschlusses Geeringstrasse mit der Verlegung der Bushaltestellen.
- 10 Die Rekurrenten möchten mit dem Rekurs hauptsächlich verhindern, dass die Bushaltestellen von der Geeringstrasse an die Frankentalerstrasse verlegt werden. Sie möchten sicherstellen, dass die Erschliessung des Quartiers auch bei schwierigen Verhältnissen gesichert bleibt. Die bestehenden und sicheren Ein-, Aus-, und Umsteige-Haltestellen an der Geeringstrasse müssen beibehalten werden. Das Projekt, welches der Stadtrat festgesetzt hat, beeinträchtigt die Qualität der öV-Anbindung des Quartiers (inklusive Komfort, Benutzerfreundlichkeit etc.) und die Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer. Insbesondere soll die Unterführung am oberen Ende der Frankentalerstrasse bestehen bleiben: Sie wird den Bewohnern der (zukünftigen) Überbauung «Grünwald», vor allem entlang der Regensdorferstrasse und oberen Teil der Frankentalerstrasse, helfen, die Bushaltestelle Heizenholz gefahrlos zu erreichen.
- 11 Die Frankentalerstrasse ist eine kantonale Strasse und wurde gebaut, um Höngg vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Mit den Bushaltestellen und einem Kreisell bei der Geeringstrasse, würde der gut funktionierende Verkehrsfluss zunichtegemacht. Ein Kreisell in eine Strasse mit dem Gefälle der Frankentalerstrasse einzubauen, widerspricht jeglicher vernünftigen Verkehrsplanung. Ebenso ist es falsch, die für das Quartier ausgedachten separaten Spuren aufzuheben.

### 2. Prozessgeschichte

- 12 Der Stadtrat schildert die Prozessgeschichte korrekt (angefochtener Entscheid, S. 2 Ziff. 2).
- 13 Vom 16. Mai bis zum 16. Juni 2008 lag das Strassenbauprojekt Regensdorfer-/Frankentalerstrasse der Stadt Zürich öffentlich auf.

- 14 Die Anwohner wehrten sich gegen das Projekt. In einem ersten Umgang aberkann- ten der Regierungsrat des Kantons Zürich und das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich die Legitimation dieser Anwohner, was das Bundesgericht mit Urteil vom 15. April 2010 (Verfahren 1C\_317/2010) korrigierte. Darauf trat der Regierungsrat auf den Rekurs ein, wies ihn jedoch ab (Beschluss vom 26. Oktober 2011).
- 15 Das Verwaltungsgericht hingegen hiess die gegen diesen Beschluss erhobene Be- schwerde mit Urteil vom 19. April 2012 teilweise gut und wies die Sache zur weite- ren Untersuchung an den Regierungsrat zurück (VB.2011.00785). Es erwog insbe- sondere, dass die Situation beim geplanten Kreisel und dem südlichen Buswarte- häuschen an der Frankentalerstrasse einer genauen sachverständigen Überprüfung bedürfe, welche nicht nur die Frage der Normenkonformität des Buswarte- häuschens und der dortigen Zebrastreifen zum Inhalt hat, sondern die umfassende Si- cherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger, aber auch der Radfahrenden, auf- greift (E. 3.6). Im Rahmen der ohnehin zu erfolgenden Sachverhaltsuntersuchung sei sodann von Amtes wegen die Situation der beim Knoten Regensdorfer- / Fran- kentalerstrasse über die Frankentalerstrasse führenden Zebrastreifen zu klären (E. 3.7).
- 16 Nach dem Urteil des Verwaltungsgerichts vom 19. April 2012 hörten die Anwohner lange nichts mehr. Das Urteil des Verwaltungsgerichts wurde rechtskräftig, ein ab- geändertes Strassenprojekt wurde jedoch nicht öffentlich aufgelegt. Am Montag, 29. Januar 2018, fand in Rütihof ein erster «Workshop» für ein neues Projekt «Grün- wald» statt. Dort haben Vertreter des Tiefbauamtes der Stadt Zürich offenbar er- klärt, dass für das Verkehrsprojekt Regensdorfer- / Frankentaler- / Geeringstrasse alle rechtlichen Fragen geklärt seien, das Projekt baureif sei und 2019 realisiert werde. Das führte zum Schreiben der Rekurrenten (Anwalt) vom 5. Februar 2018, woraufhin die Stadt Zürich am 9. März 2018 antwortete. Danach herrschte weitge- hend Funkstille. Am 24. August 2018 fand eine Besprechung zwischen den heutigen Rekurrenten und Vertretern des Tiefbauamtes der Stadt Zürich statt, an welchem die Projektänderungen, welche nun Gegenstand des angefochtenen Entscheids sind, besprochen wurden. Anfangs Dezember 2019 beantwortete das Tiefbauamt Fragen, welche am 24. August 2018 aufgeworfen worden waren. Dass ihrem Wunsch nach einer Bevölkerungsinformation nicht entsprochen wurde, hat die Re- kurrenten enttäuscht. Das widerspricht der Grundhaltung, welche die Stadt an den

Workshops für die neue Überbauung «Grünwald» versprochen hat. 18 Monate nach der Besprechung vom 24. August 2018 erhielten die Rekurrenten den Entscheid des Stadtrats vom 26. Februar 2020.

**Beweis:**

Vorakten	von Amtes wegen beizuziehen
Schreiben der Rekurrenten (Anwalt) vom 5. Februar 2018	Rekursbeilage 3
Antwortschreiben der Stadt Zürich vom 9. März 2018	Rekursbeilage 4
Aktennotiz der Besprechung vom 24. August 2018	Rekursbeilage 5
Zusammenfassung der Informationen des Tiefbauamtes der Stadt Zürich (E-Mail von Herrn Prof. Walter Giger vom 4. Dezember 2019)	Rekursbeilage 6

**3. Gegenstand des angefochtenen Entscheids**

- 17 Der Stadtrat hatte das Strassenbauprojekt am 14. Januar 2009 festgesetzt.
- 18 Der Regierungsrat hat mit Entscheid vom 15. August 2012 die Ziffern 2, 3 und 6 des stadträtlichen Entscheids vom 14. Januar 2009 aufgehoben (Entscheid-Dispositiv-Ziffer II). Mit Ziff. 2 war der Stadtrat auf einen Teil der Einsprachen nicht eingetreten, mit Ziff. 2 hatte der Stadtrat die restlichen Einsprachen abgewiesen und mit Ziff. 6 hatte der Stadtrat das Strassenbauprojekt festgesetzt.
- 19 Mit dem angefochtenen Entscheid 26. Februar 2020 setzte der Stadtrat «die Änderungen des Strassenbauprojekts Regendorfer-/Frankentalerstrasse» fest (Ziff. 6).
- 20 Damit verkennt der Stadtrat, dass der Regierungsrat den Festsetzungsbeschluss vom 14. Januar 2009 (Ziff. 6) aufgehoben hat. Es genügt daher nicht, wenn der Stadtrat mit dem angefochtenen Entscheid vom 26. Februar 2020 nur die «Änderungen des Strassenbauprojekts» festsetzt. Eine solche teilweise Festsetzung ist zwecklos und ungesetzlich. Insbesondere widerspricht sie dem Grundsatz der Einheit der Baubewilligung, der auch für Strassenbauprojekte gilt.
- 21 Der angefochtene Entscheid ist bereits aus diesem Grund aufzuheben.

- 22 Der vorliegende Rekurs hat sich auf den Gegenstand des angefochtenen Entscheids zu beschränken, also auf «die Änderungen des Strassenbauprojekts Regendorfer-/Frankentalerstrasse».

#### **4. Verfahrensfehler**

##### **4.1 Erneute öffentliche Auflage**

- 23 Der Stadtrat erwägt im angefochtenen Entscheid, wegen den untergeordneten Projektanpassungen sei auf eine erneute Projektauflage zu verzichten. Das ist falsch.
- 24 Das ursprüngliche Strassenprojekt lag vom 1. Februar bis 5. März 2007 öffentlich auf. Das war vor 13 Jahren. Seither hat sich Vieles verändert:
- 25 Das Projekt wurde zwei Mal angepasst (Projektänderungspläne vom 16. Mai 2008 und vom 18. November 2019). Die Projektänderungen sind erheblich. So haben sie einen wesentlichen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Frankentaler- und der Regendorferstrasse. Der Stadtrat beschreibt die angeblich «untergeordneten Projektanpassungen» auf ganzen zwei Seiten (S. 4 und 5 von insgesamt sieben Seiten). Diese Projektänderungen sind Ausfluss eines Verwaltungsgerichtsurteils, das die Prüfung der Gegenstände, welche zu den Projektänderungen geführt hat, als genug erheblich beurteilte, um die Verwaltungsgerichtsbeschwerde «unter Aufhebung der Disp.-Ziff. II, III und IV des Rekursentscheids RRB Nr. 1242 vom 26. Oktober 2011 im Sinn der Erwägungen» teilweise gutzuheissen (Entscheid-Dispositiv-Ziff. 1). Das geänderte Strassenbauprojekt hätte daher ausgeschrieben werden müssen.
- 26 Das Strassenprojekt betrifft heute andere Quartierbewohner als 2007. In den 13 Jahren seit der ersten öffentlichen Auflage hat es viele Eigentümer- und Mieterwechsel gegeben. So ist der Kreis der Einspruchsberechtigten heute massgeblich anders als vor 12 Jahren. Viele heutige Quartierbewohner, die durch das Strassenprojekt in ihren schutzwürdigen Interessen berührt sind, haben ohne erneute öffentliche Auflage nie Gelegenheit, ihre Verfahrensrechte wahrzunehmen. Natürlich gibt es bei einem grösseren Strassenbauprojekt immer eine gewisse zeitliche Verzögerung, so dass nie vollständig sichergestellt werden kann, dass jeder neue Eigen-

tümer oder Mieter auch Gelegenheit hat, Einsprache zu erheben. Vorliegend handelt es sich aber um eine ungewöhnlich lange Dauer seit der ursprünglichen Festsetzung. Es ist daher eine erneute öffentliche Auflage nötig.

- 27 Auch andere tatsächliche Verhältnisse haben sich verändert: So ist festzustellen, dass heute andere Verkehrsverhältnisse (vor allem andere Verkehrsfrequenzen) herrschen als im Zeitpunkt der Strassenprojektierung (2005 und 2006, öffentliche Auflage anfangs 2007). So ist das Verkehrsaufkommen gewachsen, die Strassen werden stärker beansprucht. Das Bedürfnis nach einer guten Versorgung mit den Mitteln des öffentlichen Verkehrs ist stark gewachsen. Ebenso haben die Ströme im Langsamverkehr zugenommen. Zu bemerken ist auch, dass die Frankentaler- und die Regensdorferstrasse wesentlich älter geworden sind und damit der generelle Erneuerungsbedarf wesentlich grösser ist als anfangs des Jahrhunderts. Ausserdem waren mehrere bauliche und verkehrliche Veränderungen am Meierhofplatz zu verzeichnen. Festzustellen ist auch, dass inzwischen feststeht, dass das Projekt «Ringling», auf welches das Strassenprojekt seinerzeit ausgerichtet war, nicht realisiert wird.
- 28 Ebenso haben sich rechtliche Grundlagen seit der ersten Projektfestsetzung durch den Stadtrat (14. Januar 2009) verändert: Es ist Aufgabe der Festsetzungsbehörde, zu ermitteln, auf welchen Grundlagen sie ihren Entscheid zu fällen hat und insbesondere Rechtsänderungen (namentlich auch Sicherheitsvorschriften) zu erfassen und sie anzuwenden. Beispielsweise fand 2017 eine Verfassungsänderung statt, wonach der Kanton für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr zu sorgen hat und eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen ist (Art. 104 Abs. 2<sup>bis</sup> Kantonsverfassung). Ausserdem habe sich in den letzten 15 Jahren auch für den Strassenbau massgebende Normen geändert: So wurden zwei von drei Normen, auf welche sich die Verkehrsteiner, Bern, in ihrem Kurzbericht vom 22. Oktober 2014 stützt und welche somit auch für den angefochtenen Entscheid grundlegend waren (angefochtener Entscheid, S. 3 Ziff. 3.2), per 31. März 2019 abgelöst (neu VSS-40888 Bushaltestellen und VSS-40263 Knoten mit Kreisverkehr). Schliesslich gibt es beispielsweise (wahrscheinlich seit 2014) ein «Beurteilungsschema von neuen Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen» des Tiefbauamts des Kan-



tons Zürich, das in der letzten, revidierten Fassung vom 13. Dezember 2017 publiziert ist und das der Stadtrat bei der Überprüfung, ob die Änderungen am Strassenprojekt festgesetzt werden dürfen, nicht beachtet hat.

**Beweis:**

Tiefbauamt der Stadt Zürich, Beurteilungsschema von neuen Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen, Stand 13. Dezember 2017

**Rekursbeilage 7**

- 29 Diese Veränderungen zeigen, dass das Strassenprojekt, bevor es festgesetzt wird, neu aufgelegt werden muss. Das gilt sowohl für die vom Stadtrat mit dem angefochtenen Entscheid festgesetzten Änderungen wie auch für das gesamte, geänderte Strassenprojekt, sollte der Stadtrat es noch einmal festsetzen wollen.
- 30 Dazu kommt, dass die Aktenaufgabe vom 1. Februar bis 5. März 2007 unvollständig war und ausserdem den Rekurrenten damals, obwohl gewisse Unterlagen vorhanden gewesen sein sollen, nicht alle projektbezogenen Akten gezeigt worden sind. Namentlich haben diejenigen Unterlagen gefehlt, welche für das grossräumige wie das kleinräumige Verständnis des Projekts nötig sind und dessen Funktionstüchtigkeit im gesamten Einzugsgebiet der Regensdorfer- / Frankentalerstrasse wie auch im kleinräumigen Rahmen (Knoten Regensdorfer- / Frankentalerstrasse, Quartiererschliessung Rütihof etc.) aufzeigen. Insbesondere hätten ein erläuternder Bericht, welcher diese Informationen beinhaltet, und die projektbezogenen Verkehrsgutachten in die öffentliche Auflage gehört. Zu den Akten, welche den Rekurrenten nicht gezeigt worden sind, gehören diverse Berichte und Leistungsgutachten zum Strassenprojekt.

#### **4.2 Begehrensäusserung**

- 31 Der Stadtrat erwägt, dass die im angefochtenen Entscheid unter Ziffern II.1-II.3 aufgeführten Projektanpassungen dem zuständigen Amt für Verkehr unterbreitet worden seien. Dieses habe den Änderungen zugestimmt und zwei Begehren gestellt (angefochtener Entscheid, S. 6 E. 4.1).
- 32 Allerdings ist nicht dokumentiert, zu welchen Projektplänen sich das Amt für Verkehr geäußert hat. Der Projektänderungsplan, den der Stadtrat seinem Festsetzungsbeschluss zugrunde legt, datiert vom 18. November 2019, also weit nach der Begehrensäusserung des Amtes für Verkehr. Ausserdem wäre es seltsam, wenn das

Tiefbaumt nicht auf veränderte Umstände, welche eine Projektanpassung bedingen, aufmerksam gemacht hätte (siehe Rz. 23 ff. hier oben). Hier scheint ein Verfahrensfehler vorzuliegen.

#### **4.3 Genehmigung durch Regierungsrat**

- <sup>33</sup> Der Stadtrat hat die Projektänderung offenbar dem Regierungsrat nicht zur Genehmigung unterbreitet. Jedenfalls enthält der angefochtene Entscheid keinen Hinweis auf eine solche Genehmigung. Eine Genehmigung durch den Regierungsrat ist jedoch ausdrücklich vorgeschrieben (§ 45 Abs. 3 Strassengesetz). Das gilt auch für Projektänderungen. Hier liegt ein Verfahrensfehler vor.

#### **5. Veraltetes Projekt / offensichtlich falscher Sachverhalt / falsche Rechtsanwendung**

- <sup>34</sup> Das Strassenbauprojekt beruht auf Untersuchungen und Schlussfolgerungen von Walter Berg, der mit Berichten aus den Jahren 2005 und 2006 die Projektgrundlagen geschaffen hat. Seither sind 15 Jahre vergangen! In diesen 15 Jahren hat sich Vieles verändert, und zwar in tatsächlicher wie in rechtlicher Hinsicht (siehe Rz. 23 hier oben). Es ist deshalb nicht möglich, ohne eine Auseinandersetzung mit diesen Veränderungen das Strassenprojekt Frankentaler- / Regensdorferstrasse festzusetzen. Trotzdem setzt der Stadtrat unbesehen davon die Änderungen des Strassenprojektes fest.
- <sup>35</sup> Im angefochtenen Entscheid finden sich keine Erwägungen zu solchen tatsächlichen und rechtlichen Veränderungen. Es ist an der Festsetzungsbehörde, von Amtes wegen solche Veränderungen zu ermitteln und ihnen Rechnung zu tragen. Der Stadtrat tat dies mit dem angefochtenen Entscheid offensichtlich nicht. Das ist ein schwerer Mangel. Der Entscheid ist beruht auf einem offensichtlich nicht vollständig ermittelten und damit auch auf einem offensichtlich falschen Sachverhalt. Zudem gründet er nicht auf den massgebenden, im Zeitpunkt des Entscheids geltenden Rechtsnormen. Diese Mängel führen zur Aufhebung des angefochtenen Entscheids.

## 6. Mangelhafte Umsetzung der Erwägungen des Verwaltungsgerichts

### 6.1 Ungenügender Kurzbericht der Verkehrsteiner, Bern

- <sup>36</sup> Das Verwaltungsgericht forderte, dass nicht nur die Normenkonformität der Situation beim geplanten Kreisell und dem südlichen Buswartehäuschen an der Frankentalerstrasse und des dortigen Zebrastreifens mittels Gutachten untersucht werde, sondern auch die umfassende Sicherheit der Fussgängerinnen und Velofahrer. Ebenfalls muss geprüft werden, ob die Versetzung der Busstation sinnvoll sei (Urteil des Verwaltungsgerichts vom 12. April 2012, E. 3.6).
- <sup>37</sup> Im Fragekatalog des Gutachtens fehlt die Frage, ob die Versetzung der Bushaltestelle sinnvoll sei. Zudem ist die Frage 5 falsch formuliert: Das Verwaltungsgericht hat vorgegeben, es sei zu prüfen, ob die Lage des Fussgängerstreifens als Ersatz für die Unterführung «optimal» sei, nicht - wie im Gutachten festgehalten - «sinnvoll». Das mag ein feiner Unterschied sein. Aber eine «sinnvolle» Platzierung des Fussgängerstreifens ist nicht gleichzeitig ein «optimaler» Ersatz für die Unterführung. Die Anweisung des Verwaltungsgerichts wurde dementsprechend nicht befolgt.
- <sup>38</sup> Ausserdem lässt das Gutachten die Sicherheit der Fussgänger- und Velofahrer weitgehend aussen vor. So fehlen etwa Ausführungen zur Unfallgefahr, eine zentrale Grösse in Bezug auf die Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer. Eine umfassende sachverständige Überprüfung der Verkehrssicherheit setzt die Anwendung der Methoden der Unfallforschung voraus. Die zentrale Frage zur Prüfung der Sicherheit lautet: Ist die Unfallgefahr (Anzahl und Schwere der Unfälle) beim vorgesehenen Projekt grösser, gleich oder kleiner als bei der heutigen Situation?
- <sup>39</sup> Im Verkehrsgutachten fehlen Prognose über die künftige Unfallgefahr. Methoden für die Erstellung solcher Prognosen sind zum Beispiel Vergleiche mit ähnlichen Situationen oder die Simulation der Abläufe vor Ort etwa durch Computermodelle. Im Gutachten selbst ist festgehalten, bei der Beurteilung handle es sich nicht um ein umfangreiches Sicherheitsaudit, sondern um Empfehlungen auf der Basis der Resultate einer videogestützten Kurzanalyse. Beobachtet wurde der Verkehr während etwa drei Stunden, ausserhalb der Stosszeiten (Verkehrsgutachten, S. 5). Im Beobachtungszeitpunkt waren die Trottoirs und Velowege schneebedeckt und vereist,

so dass die Zahl der Velofahrer deutlich unter dem Durchschnitt lag. Auch der motorisierte Verkehr dürfte aufgrund der Witterungsverhältnisse verlangsamt gewesen sein.

- 40 Das Gutachten begnügt sich im Wesentlichen damit, die Dimensionierung der Verkehrsanlagen zu kritisieren, wobei diese wohlgemerkt nicht bei voller Auslastung beobachtet wurden.
- 41 Betreffend die Versetzung der Bushaltestelle schreiben die Gutachter einzig, die Versetzung sei ein wichtiger Schritt hin zu einer situationsgerechteren Gestaltung. Weshalb das so sein soll, begründen sie aber nicht schlüssig (Verkehrsgutachten, S. 8).
- 42 Das Gutachten genügt damit den Vorgaben des Verwaltungsgerichts, welches die Sicherheit der Fussgänger- und Velofahrerinnen in den Fokus stellte, nicht. Die Verkehrsbeobachtung von nur etwa drei Stunden an einem verschneiten Tag, ausserhalb der Stosszeiten, genügt nicht, um die Situation nachhaltig zu beurteilen.
- 43 Der Verfasser hält denn auch korrekt fest, dass es sich lediglich um einen Kurzbericht, nicht um ein eigentliches Gutachten handle (Kurzbericht, S. 5). Die Datenbasis, auf welche sich der Kurzbericht stützt, war offensichtlich sehr klein; die Grundlagen, welche dem Verfasser für seinen Bericht zur Verfügung gestellt wurden, werden nicht erwähnt, ebenso wenig werden die konkreten Fragen, welche das Tiefbauamt der Stadt Zürich als Auftraggeberin formuliert hatte, wiedergegeben. Dass die Beurteilung auf einer einmaligen, kurzen Ortsbegehung bei widrigen Wetterverhältnissen beruht, stärkt die Aussagekraft des Berichts auch nicht. Dazu ist es merkwürdig, dass die Ortsbegehung am 29. November 2012 stattgefunden hat, der Kurzbericht aber erst vom 22. Oktober 2014, also zwei Jahre später, datiert. Die Rekurrenten stufen das Gewicht dieses Kurzberichts als gering ein. Der Kurzbericht ist keine angemessene Reaktion auf die Auflagen des Verwaltungsgerichts.

## **6.2 Keine Verbesserung der Verkehrssicherheit**

- 44 Die Änderungen bringen in Bezug auf die Sicherheit nicht die gewünschten und vom Verwaltungsgericht sinngemäss geforderten Verbesserungen. Nach wie vor besteht aufgrund der geplanten Bushaltestellen an der Frankentalstrasse eine kritische Situation. Durch den Verzicht auf eine Fahrspur ergeben sich problematische

Situationen, wenn z.B. ein Bus anfährt und die an den Kreisel angrenzende Haltestelle durch einen anderen Bus besetzt ist.

- 45 Beim Bereich zwischen Kreisel und Busstationen handelt es sich um eine komplizierte, schwierige und potentiell gefährliche Situation.

### **6.3 Sinnvolle Platzierung der Bushaltestelle**

- 46 Die Rekurrenten bestreiten allgemein, dass das Verkehrsgutachten den Erwägungen des Verwaltungsgerichts entspreche. Ihr wichtigstes Anliegen ist aber die Beibehaltung der Bushaltestelle in der Geeringstrasse. Die neue Platzierung der Bushaltestelle in der Frankentalerstrasse ist im Vergleich zum heutigen Standort in der Geeringstrasse nicht sinnvoll. Etwas Anderes geht auch aus dem Verkehrsgutachten nicht hervor.

- 47 Die Rekurrenten haben stets geltend gemacht, dass entgegen der mutmasslichen Absicht die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs durch die Verlegung der Bushaltestellen nicht gefördert, sondern beeinträchtigt wird.

- 48 Die Bushaltestellen sollen von der Geeringstrasse neu an die Frankentalerstrasse verlegt und dort beidseits angeordnet werden. Sie liegen also teils in weiterer Distanz vom Quartier Rütihof und haben keinen einheitlichen, gemeinsamen Platz mehr. Das sind für die zahlreichen Busbenutzer von Rütihof schwere Nachteile. Unmittelbar nach der inneren Kreuzung Rütihofstrasse / Geeringstrasse / Im oberen Boden soll eine neue Bushaltestelle für den Bus 46 angeordnet werden; diese wird die Zufahrt zur Rütihofstrasse erschweren. Verkehrsteiner untersucht diese Veränderungen nicht.

### **6.4 Erschwerter Zugang zum öffentlichen Verkehr**

- 49 Der Stadtrat von Zürich behauptet, die Anordnung der Haltestellen der Transitbusse auf der Frankentalerstrasse bringe für die Benutzer aus dem südlichen Quartier (Bereich Naglerwiesenstrasse) eine Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Haltestellen kämen ziemlich genau auf die Symmetrieachse der beiden Quartiere zu liegen. Ein geringfügig weiterer Weg für einzelne Benutzer sei zumutbar.

50 Die Argumentation des Stadtrates von Zürich ist nicht stichhaltig. Die Bewohner des Quartiers Rütihof südlich der Frankentalerstrasse benutzen die Busse, welche ab Regensdorferstrasse fahren. Es sind nur wenige, welche die Haltestellen an der Geeringstrasse in Anspruch nehmen (wollen oder müssen). Dass für die Benutzer des öffentlichen Verkehrs aus dem Quartier nördlich der Frankentalerstrasse durch die neue Lage der Bushaltestellen Nachteile entstehen, bestreitet der Stadtrat von Zürich zu Recht nicht. Es sind aber nicht nur „einzelne Benutzer“, welche einen weiteren Weg auf sich nehmen müssen. Zudem ist der Weg teils nicht nur geringfügig weiter. Zudem muss teils die Frankentalerstrasse überquert werden. Die Nachteile sind grösser, als der Stadtrat es darstellt. Der heutige Zugang zu den Bushaltestellen ist nicht nur erheblich kürzer, sondern auch viel komfortabler. Auch ist das Warten an den Haltestellen in der Geeringstrasse angenehmer als das Warten an der Frankentalerstrasse.

51 Die Aussagen des Stadtrates von Zürich sind oberflächlich. Sie befassen sich nicht mit der konkreten Situation vor Ort. Zahlen, welche die Aussagen des Stadtrates untermauern würden, gibt es offenbar nicht, sonst würden sie erwähnt. Für den Stadtrat sind es „einzelne Benutzer“, welche „einen geringfügig weiteren Weg“ auf sich nehmen müssen. Die Rekurrenten aber wissen, dass die Busse ab Geeringstrasse gut frequentiert sind. Und es gibt auch Studien darüber, wie lange die Wege zu den Bushaltestellen sein dürfen, dass sie benutzt werden. Es spielt eine Rolle, ob der Weg hundert Meter länger ist, ob die Haltestelle an einer viel befahrenen Strasse liegt und ob eine stark befahrene Strasse gequert werden muss, um zur Haltestelle gelangen zu können. Das alles vernachlässigt der Stadtrat in unzulässiger Weise.

## **7. Bisherige und heutige Erschliessung**

52 Die heutige bauliche Situation beruht erstens auf dem Projekt „Bau der neuen Frankentalerstrasse als Umfahrungsstrasse zwischen Limmattal- und Regensdorferstrasse und Ausbau der Limmattalstrasse zwischen Frankentaler- und Winterstrasse, Quartier Höngg“, über das die Stimmberechtigten der Stadt Zürich am 14. September 1969 abgestimmt haben („Projekt Frankentalerstrasse 1969“), und zweitens auf dem Quartierplan Nr. 458 „Rütihof“, den der Stadtrat mit Beschluss vom 11. Juni 1975 festgesetzt hat („Quartierplan Rütihof“).

### 7.1 Projekt Frankentalerstrasse 1969

- 53 Das „Projekt Frankentalerstrasse 1969“ war lanciert worden, weil der Durchgangsverkehr zwischen Limmattal und Furt-, Glatt- und Surbtal im Raum Höngg - Engstringen den Ausbau der bestehenden Strasse sowie die Umfahrung des völlig überlasteten Meierhofplatzes nötig gemacht hatte. Die Frankentalerstrasse wurde als „neue, leistungsfähige Verbindung“ zwischen der Limmattalstrasse und der Regensdorferstrasse sowie als „neue vierspurige Umfahrungsstrasse“ zur Entlastung des Meierhofplatzes angepriesen und gebaut. Ihre Hauptfunktion liegt somit darin, die Verbindung zwischen dem Limmattal und dem Furt-, Glatt- und Surbtal zu gewährleisten, und zwar unter Umgehung des Meierhofplatzes. Gleichzeitig ist die Frankentalerstrasse die Hauptzufahrt unter anderem zum Quartier Rütihof.
- 54 Damit die Leistungsfähigkeit der neuen Verbindungsstrasse voll ausgeschöpft werden kann, wurden die Einmündungen zum Quartier Rütihof grosszügig und übersichtlich gestaltet. Der Durchgangsverkehr wurde soweit wie möglich vom Quartierverkehr getrennt bzw. eine möglichst reibungslose Verbindung mit separaten Spuren geschaffen. Zudem wurde mit verkehrsgetrenten Fussgängerverbindungen der beidseits der neuen Frankentalerstrasse geplanten grossen Wohnüberbauungen Rütihof Rechnung getragen. Für die Einzelheiten kann auf die Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat vom 27. Februar 1969 und auf die Abstimmungsvorlage für die Gemeindeabstimmung vom 14. September 1969 verwiesen werden.

#### Beweise:

Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat vom 27. Februar 1969 **bei den Vorakten**

Abstimmungsvorlage zur Gemeindeabstimmung vom 14. September 1969 **bei den Vorakten**

### 7.2 Quartierplan Rütihof

- 55 Am 30. Oktober 1968 wurde der „Grundeigentümergebiet Rütihof“, Zürich-Höngg, gegründet. Zweck dieses Vereins war es, die Überbauung im eingezonten Planungsgebiet vorzubereiten, hauptsächlich durch Umlegung der damaligen Parzellen in baureife Grundstücke. Dazu gehörte auch die Festlegung der Strassenführung. Die Grundstücke der Erschliessungsstrassen wurden ins Eigentum der Stadt Zürich überführt. Die gesamten Erschliessungskosten wurden durch die Grundeigentümer getragen.

56 Das bei Beginn private Quartierplanverfahren wurde später in ein amtliches Verfahren umgewandelt. Der Quartierplan Rütihof wurde schliesslich am 11. Juni 1975 vom Stadtrat Zürich festgesetzt. Er enthält insbesondere die projektierten Strassen und Fusswege sowie die Bau- und Niveaulinien für die Quartierstrassen A (Geeringstrasse), B (Im oberen Boden) und C (Rütihofstrasse). Schliesslich wurden die Bushaltestellen und die Buswendeschleife definiert und privatrechtlich gesichert.

**Beweis:**

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich vom 11. Juni 1975

**bei den Vorakten**

Quartierplan Nr. 458 (Rütihof) samt Unterlagen (insbesondere Baulinienpläne und Niveaulinienpläne)

**von Amtes wegen beizuziehen**

**7.3 Aktueller Stand der Erschliessung**

57 Das Quartier Rütihof nördlich der Frankentalerstrasse ist einzig über den Knoten Frankentalerstrasse / Geeringstrasse an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Die Quartiererschliessung beginnt bereits ab der Regensdorferstrasse, führen doch separate Spuren von der Regensdorferstrasse in die Frankentalerstrasse zur Quartiereinfahrt. Es gibt je eine separate Spur für die Zufahrt und die Wegfahrt ins Quartier bzw. aus dem Quartier Rütihof. Damit besteht nicht nur eine sichere und leistungsfähige Quartiererschliessung, sondern wird auch eine Beeinträchtigung des Durchgangsverkehrs auf der Frankentalerstrasse vermieden. Die Geeringstrasse verfügt über 4 Spuren mit einer Breite von je 3,5 Meter. Sämtliche Haltestellen für den öffentlichen Bus sind an der Geeringstrasse zusammengefasst, was erstens für die Quartierbewohner sehr bequem ist und zweitens eine Querung der Frankentalerstrasse für die Benützung des öffentlichen Verkehrs unnötig macht. Im Quartierplan 458 ist das Teilstück der Geeringstrasse von der Frankentalerstrasse bis zur Kreuzung mit der Rütihofstrasse und der Strasse Im oberen Boden mit dem 1.5 m breiten Mittelsteifen gebaut worden. Auf diesem Teilstück sind keine Ein- und Ausfahrten erlaubt (siehe Überbauung ABZ). Querungen in diesem Teilstück würden Gefahren und Stockungen verursachen, die nicht hingenommen werden können. Die Frankentalerstrasse kann in einer Fussgängerunterführung gequert werden. Fussgängerstreifen über die Frankentalerstrasse sind nicht nötig und nicht vorhanden. Das sind klare Vorzüge dieser Quartiererschliessung.



## 8. Strassenprojekt

- 58 Nachstehend kritisieren die Rekurrenten das Strassenprojekt, wie der Stadtrat am 14. Januar 2009 festgesetzt hatte, obwohl der Regierungsrat diesen Festsetzungsbeschluss aufgehoben hat, samt den Änderungen, welche der Stadtrat mit dem angefochtenen Entscheid festgesetzt hat. Diese Kritik haben die Rekurrenten schon früher angemeldet. Der Regierungsrat und das Verwaltungsgericht haben die Kritik im Wesentliche als unbegründet zurückgewiesen. Nun, rund acht Jahre später, zeigt sich, dass die Kritik berechtigter ist als 2007, als sie zum ersten Mal formuliert worden ist. Auch die Entscheide des Regierungsrats und des Verwaltungsgerichts erscheinen in neuem Licht.
- 59 Die geplante Situation gemäss „Strassenbauprojekt Regensdorfer- / Frankentalerstrasse“, wie es am 16. Mai 2008 öffentlich aufgelegt worden war und dem Entscheid des Stadtrats von Zürich vom 14. Januar 2009 zugrunde lag, präsentierte sich wie folgt:
- Die separate Spur für das Quartier Rütihof aus der Richtung Regensdorf wird aufgehoben. Dort soll ein Pförtner eingerichtet werden. Der Quartierverkehr wird gleich behandelt wie der Durchgangsverkehr, d.h. er wird bei Staulage gestoppt.
  - Auf der Frankentalerstrasse werden der Quartierverkehr und der Durchgangsverkehr weitgehend auf die gleichen Spuren zusammengelegt. Die separaten Zu- und Wegfahrten entfallen.
  - Es wird ein Kreisell gebaut.
  - Die Geeringstrasse wird von 4 auf 3 Spuren eingeengt. Der Mittelstreifen wird aufgehoben. Die Spurenbreiten werden verschmälert.
  - Die leicht und sicher erreichbare Bushaltestelle in der Geeringstrasse, an der heute alle Busse anhalten, wird aufgehoben. Für den Bus 46 wird unmittelbar nach der Einfahrt zur Rütihofstrasse eine neue Bushaltestelle gebaut; diese behindert die Zufahrt zur Rütihofstrasse. Die restlichen Busse sollen neu an der Frankentalerstrasse stoppen. Die projektierten Haltestellen liegen direkt vor und nach dem Kreisell. Sie werden verbunden über einen Fussgängerstreifen direkt vor dem Kreisell.

- Die bestehende Fussgängerunterführung unter der Frankentalerstrasse hindurch soll zugemauert werden. Es soll Fussgängerstreifen über die Frankentalerstrasse bei der neuen Busstation und bei der Kreuzung mit der Regensdorferstrasse errichtet werden.
- 60 Mit dem angefochtenen Entscheid vom 26. Februar 2020 verfügte der Stadtrat folgende Projektänderungen:
- Verschiebung des Fussgängerstreifens über die Frankentalerstrasse und der südlichen Bushaltestelle um weitere 7 m vom Kreisel weg in Richtung Osten.
  - Die südliche Fahrspur der Frankentalerstrasse bei der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr wird auf 4.50 m verengt durch Verbreiterung der Mittelinsel beim Fussgängerstreifen.
  - Neue Velofurt zur Querung der Frankentalstrasse.
  - Das Trottoir stadtauswärts auf der Regensdorferstrasse soll künftig nur von Fussgängerinnen und Fussgängern beansprucht werden, es wird ein separater Radstreifen markiert.
  - Die Ampelanlagen am Knoten Regensdorfer-/Frankentalstrasse werden in den angepassten Plänen vollständig aufgeführt, in den ursprünglichen Plänen waren nicht alle Ampeln eingezeichnet.
  - Im Bereich der Liegenschaften Regensdorferstrasse 192-206 sollen in der Strassenmitte zehn Bäume ergänzt werden.
- 61 Dieses Strassenprojekt weicht ab von den übergeordneten Erschliessungszielen. Das „Strassenbauprojekt Regensdorfer- / Frankentalerstrasse
- bricht mit den Zielen des Projektes Frankentalerstrasse von 1969,
  - genügt den künftigen Anforderungen als Verkehrstangente nicht,
  - ist mit dem Quartierplan Rütihof nicht vereinbar,
  - lässt sich nicht vereinbaren mit dem Erschliessungskonzept, das dem Quartierplan Rütihof zugrunde liegt, und

- beeinträchtigt schliesslich die Quartierschliessung Rütihof stark.

<sup>62</sup> In den Projektunterlagen wird nicht erklärt, weshalb von den Zielen des Projektes Frankentalerstrasse von 1969 abgewichen wird, weshalb der Quartierplan Rütihof nicht mehr gelten soll, weshalb ein neues Erschliessungskonzept nötig ist und weshalb die Bewohner von Rütihof die negativen Folgen hinnehmen müssen.

## **9. Abweichung von Projektierungsgrundsätzen und öffentlicher Interessen**

<sup>63</sup> Die nachfolgende Begründung wird unter anderem zeigen, dass das Projekt die gesetzlichen Projektierungsgrundsätze nicht einhält bzw. die Einhaltung der Projektierungsgrundsätze nicht ausgewiesen ist und dass verschiedene öffentliche Interessen zu wenig bzw. falsch berücksichtigt worden sind.

### **9.1 Grossräumige Betrachtungsweise im Allgemeinen**

<sup>64</sup> Die Rekurrenten haben wiederholt dargelegt, dass das geplante Strassenprojekt Regensdorfer- / Frankentalerstrasse aus grossräumigen Überlegungen nicht realisiert werden darf.

### **9.2 Fehlende Koordination**

<sup>65</sup> Die (grossräumige) Koordination zwischen Siedlung und Verkehr steht dem Projekt Regensdorfer- / Frankentalerstrasse entgegen. Die „Beruhigung“ und Verengung der Frankentalerstrasse macht gerade heute keinen Sinn, weil das Verkehrsvolumen seit dem Bau der Frankentalerstrasse zugenommen hat, der Meierhofplatz nach wie vor und je länger desto mehr überlastet ist und der Verkehr zwischen dem Limmattal und dem Furt-, Glatt- und Surbtal auf eine leistungsfähige Verbindungsstrasse angewiesen ist. Das Projekt einer Redimensionierung der Frankentalerstrasse verträgt sich nicht mit dem erhöhten Verkehrsvolumen, welches durch die zahlreichen Entwicklungsgebiete nördlich der Wehntalerstrasse (Dreieck Autobahn, Zehntenhastrasse, Wehntalerstrasse in Zürich-Affoltern) zu erwarten ist.

<sup>66</sup> Der kommunale Richtplan Siedlung sieht in der Stadt eine Zunahme von rund 100'000 Einwohner und 60'000 Arbeitsplätze innerhalb von rund 20 Jahren vor. Besonders starke Verdichtungen sind im Bereich Altstetten - Albisrieden und Affoltern - Seebach vorgesehen. Das wird die Strassenverbindungen zwischen Limmattal

und Glattal ebenfalls mehr belasten. Der Druck auf das Quartier Höngg wird zunehmen. Die Frankentalerstrasse wurde auch gebaut, um Höngg zu entlasten. Deren Leistung zu vermindern ist gerade aus der heutigen Sicht ein schwerer Fehler.

- 67 Es ist zu befürchten, dass mit dem Projekt Regensdorfer- / Frankentalerstrasse der Verkehr andere Wege suchen wird und insbesondere der Meierhofplatz wieder stärker belastet wird. Der Meierhofplatz ist aber ohnehin überlastet, weshalb seit Jahren mit allen Kräften nach Entlastungsmassnahmen gesucht wird.

**Beweis:**

Überweisung des Stadtrats an den Gemeinderat der Stadt Zürich vom 16. April 2008 (GR Nr. 2008/179) betreffend Motion von Anton Stähler und Robert Schönbächler (Meierhofplatz, Aufwertung)

bei den Vorakten

Bericht in der Neuen Zürcher Zeitung vom 14. Mai 2008

bei den Vorakten

### 9.3 Veränderte Planungsphilosophie

- 68 Der Stadtrat von Zürich beruft sich auf eine veränderte Planungsphilosophie. Ziel der heutigen Mobilitätsstrategie sei nicht mehr die einseitige Förderung des motorisierten Individualverkehrs, sondern die Berücksichtigung der Interessen sämtlicher Verkehrsteilnehmer (Entscheid vom 14. Januar 2009, S. 5). Er verweist auf die starke Trennwirkung der Frankentaler- / und der Regensdorferstrasse auf das Quartier Rütihof. „Um den örtlichen Gegebenheiten des Wohnquartiers Rechnung zu tragen, sollen die Strassenräume mit den Umgestaltungsmassnahmen als Innerortsstrecken wahrgenommen und entsprechend mit Tempo 50 signalisiert werden.“ Er stützt sich sodann auf die Pflicht der Stadt Zürich als Strasseneigentümerin, „die Strassen nach ihrer Zweckbestimmung und Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse zu projektieren und entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Diese öffentliche Aufgabe wird mit den geplanten Aufwertungen der öffentlichen Räume wahrgenommen“ (Entscheid vom 14. Januar 2009, S. 5).
- 69 In der abstrakten Weise, wie der Stadtrat es formuliert, kann nichts gegen diese Erwägungen eingewendet werden. Allerdings können diese Erwägungen das Strassenprojekt Frankentaler- /Regensdorferstrasse nicht begründen. Schon heute haben die Regensdorferstrasse- und die Frankentalerstrasse nicht nur dem Individualver-

kehr zu genügen, sondern auch die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs aufzunehmen. Die Trennwirkung der Frankentaler- und der Regensdoferstrasse für das Quartier Rütihof bleibt bestehen. Die einzige heute bestehende, gefahrlos zu begehende Fussgängerunterführung soll jedoch geschlossen werden, was diesbezüglich die Trennwirkung verstärken wird. Dass eine Strasse mit überörtlichen Funktionen an diesem Ort als Innerortsstrecke wahrgenommen werden soll, ist weder sachgerecht noch nötig, zumal die angrenzenden Quartiere nicht auf diese Strassen hinaus geöffnet sind, sondern sich nach innen, von der Strasse weg orientiert haben. Die angerufene Pflicht der Stadt Zürich als Strasseneigentümerin, die Strassen nach ihrer Zweckbestimmung und unter Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse zu projektieren, verlangt gerade einen baulichen Standard, wie er zurzeit besteht. Wenn das Konzept, wie es zur Frankentalerstrasse 1969 begründet worden ist, nicht mehr richtig sein soll, ist das zu erörtern. Insbesondere sind Untersuchungen vorzunehmen über die verschiedenen Bedürfnisse, nämlich die überregionalen, die örtlichen und die kleinräumigen, quartierbezogenen Bedürfnisse. Solche Untersuchungen fehlen offenbar. Die pauschalen Aussagen des Stadtrates Zürich im Entscheid vom 14. Januar 2009 vermögen das Strassenprojekt Regensdorfer- /Frankentalerstrasse aus überörtlicher Sicht nicht zu begründen. Im nun angefochtenen Entscheid vom 26. Februar 2020 holt der Stadtrat seine Versäumnisse nicht nach.

#### **9.4 Einschränkung und Funktion der Frankentalstrasse**

- 70 Der Stadtrat von Zürich behauptet sodann, der Rückbau der überdimensionierten Strassenräume auf das Nötige beeinträchtigt die Funktion der Frankentalerstrasse nicht (Entscheid des Stadtrats vom 14. Januar 2009, S. 6 oben).
- 71 Zu klären sind die Fragen, was im konkreten Fall „nötig“ ist und welche „Funktionen“ der Frankentalerstrasse zukommen. Diesbezüglich verwies der Stadtrat von Zürich in seinen Erwägungen vom 14. Januar 2009 pauschal auf die „Erkenntnisse der Bau- und Verkehrstechnik“. Allerdings gab der Stadtrat Zürich nicht an, um welche Erkenntnisse es sich handelt. Zudem genügt es nicht, auf die Erkenntnisse der Bau- und Verkehrstechnik abzustellen. Massgebend sind ebenso raumplanungsrechtliche und verkehrsplanerische Fragen. Die Rekurrenten haben dargetan, welche verkehrlichen Bedürfnisse die Regensdorfer- und Frankentalerstrasse befriedigen müssen. Der Stadtrat ist darauf nicht eingegangen. Es ist nicht nachgewiesen, dass die heutige Frankentalerstrasse zu gross dimensioniert ist und deshalb reduziert

werden muss. Die Frankentalerstrasse war in der heutigen Dimension noch nie so nötig wie heute. Und ausgerechnet jetzt beschliesst der Stadtrat, diese wichtige Strasse zu redimensionieren. Rückbau bedeutet geringere Kapazität, nötig sind aber höhere Kapazitäten. Die Redimensionierung ist nicht sachgerecht und verstösst auch gegen das Strassenrecht (z.B. § 14 StrG).

- 72 Was der Stadtrat auch im angefochtenen Entscheid vom 26. Februar 2020 ausser Acht lässt, ist, dass Art. 104 KV auf das vorliegende Strassenprojekt anzuwenden ist, da die Redimensionierung der Strassen (angefochtener Entscheid, S. 1 E. 1) deren Leistungsfähigkeit deutlich beeinträchtigen wird. Der Stadtrat wendet Art. 104 KV nicht an, er äussert sich mit keinem Wort dazu. Das ist eine Rechtsverletzung.
- 73 Tatsache ist auch, dass die Verkehrsmengen heute derart gross sind, dass die Verkehrsknoten bis an die Grenze belastet sind. Dieser Tatsache kann nicht mit einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Knoten begegnet werden. Da sind intelligendere, grossräumigere Betrachtungen erforderlich. Zudem müssen die Grundlagen für allfällige Veränderungen sorgfältig erhoben werden. Wenn die Leistungsfähigkeit eines Knoten eingeschränkt werden soll, sind die Folgen abzuschätzen und beispielsweise die notwendigen Stauräume zu schaffen (z.B. an der Regensdorferstrasse).

### **9.5 Meierhofplatz**

- 74 Dass ein starker Zusammenhang zwischen dem Strassenprojekt Regensdorfer / Frankentalerstrasse und den Verkehrsverhältnissen am Meierhofplatz besteht, ergibt sich bereits aus dem Konzept Frankentalerstrasse 1969 (siehe hier oben, Ziff. 1). Diese Zusammenhänge wurden in den Berichten von Walter Berg aus den Jahren 2005 und 2006 untersucht (siehe auch Urteil des Verwaltungsgerichts vom 19. April 2012, E. 3.4). Diese Zusammenhänge sind auch heute offensichtlich. Das Strassenprojekt Regensdorfer- / Frankentalerstrasse darf deshalb nicht ohne Untersuchung über diese Zusammenhänge bzw. die Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse am Meierhofplatz festgesetzt werden. Die entsprechenden Untersuchungen und dazugehörenden Berichte fehlen jedoch.

## **10. Grossräumige Betrachtungsweise: Projekt Frankentalerstrasse 1969**

- 75 Das Strassenprojekt bricht mit den Zielen des Projektes Frankentalerstrasse 1969. Eine Begründung hierfür fehlt.

### **10.1 Leistungsfähigkeit der Frankentalerstrasse als Durchgangs- sowie als Quartierschliessungsstrasse**

- 76 Die Frankentalerstrasse ist die Hauptverbindungsstrasse zwischen dem Limmattal und dem Furt-, Glatt- und Surbtal und gleichzeitig die Umfahrungsstrasse von Zürich-Höngg (Meierhofplatz). Deshalb muss sie leistungsfähig sein und wurde entsprechend vierspurig gebaut. Damit ihre Leistungsfähigkeit durch die Quartierserschliessung Rütihof nicht beeinträchtigt wird, wurde der Durchgangsverkehr soweit wie möglich vom Quartierverkehr getrennt und eine möglichst reibungslose Verbindung von Durchgangsverkehr und Quartierverkehr geschaffen. Zudem wurden die Fussgängerverbindungen verkehrsgrennt erstellt.
- 77 Dieses Konzept, das sich nicht nur einwandfrei bewährt hat, sondern das gerade auch durch die vergangenen und absehbaren Entwicklungen erforderlich ist, soll durch das aufgelegte Projekt Regensdorfer- / Frankentalerstrasse zerstört werden: Der Quartierverkehr soll mit dem Durchgangsverkehr vereinigt werden. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Durchgangsstrasse erheblich beeinträchtigt. Dasselbe gilt für die Quartierserschliessung, welche stark geschwächt wird: Durch die Pförtnerung bleibt der Quartierverkehr im Stau des Durchgangsverkehrs stecken, zudem verliert er die separaten Spuren und er muss sich dem Kreisverkehr unterordnen. Hier wird eine Situation, die nun Nachteile schafft.
- 78 Die Frankentalerstrasse wird ihrer Leistungsfähigkeit zusätzlich beraubt, weil die zum Schutze des Durchgangs- und des Quartierverkehrs getroffenen Massnahmen des Quartierplans Rütihof (Bushaltestellen in der Geeringstrasse, nicht an der Frankentalerstrasse; genügend und breite Spuren auf der Geeringstrasse etc.) ebenfalls aufgehoben werden sollen. Nicht nur sollen aber die Bushaltestellen teils an die Frankentalerstrasse verlegt werden, auch die unterirdische Fussgänger Verbindung soll aufgehoben und durch oberirdische Fussgängerstreifen ersetzt werden. Dass dadurch der Verkehrsfluss gestört und die Leistungsfähigkeit der Frankentalerstrasse reduziert wird, ist klar.

## **10.2 Fehlende Begründung für die Abweichung**

<sup>79</sup> Derart weitgehende Veränderungen von einst beschlossenen und bewährten Konzepten bedürfen einer guten Begründung. Diese fehlt.

## **11. Grossräumige Betrachtungsweise: Kantonaler Richtplan Verkehr**

<sup>80</sup> Das Strassenprojekt lässt sich nicht mit dem kantonalen Richtplan Verkehr vereinbaren.

### **11.1 Hauptverkehrsstrasse**

<sup>81</sup> Im kantonalen Richtplan Verkehr ist die Frankentalerstrasse als bestehende kantonale Hauptverkehrsstrasse eingetragen. Als Hauptverkehrsstrassen gelten die wichtigen Achsen, welche zusammen mit den Hochleistungsstrassen das übergeordnete Strassennetz bilden. Die Frankentalerstrasse hat die Verbindung vom Limmattal (N1) zum Furt-, Glatt- und Surbtal zu sichern. Diese Funktionen kann die Frankentalerstrasse nicht mehr erfüllen, wenn das aufgelegte Projekt realisiert wird.

### **11.2 Widerspruch zum kantonalen Richtplan**

<sup>82</sup> Dass das Strassenprojekt Regensdorfer- / Frankentalerstrasse mit dem kantonalen Richtplan vereinbar sein muss, muss nicht näher erläutert werden. Steht aber der kantonale Richtplan dem Strassenprojekt entgegen, darf es nicht festgesetzt werden.

## **12. Kleinräumige Betrachtungsweise**

<sup>83</sup> Die Rekurrenten haben verschiedentlich dargelegt, dass das Strassenprojekt insbesondere für das Quartier Rütihof teils massive Verschlechterungen zur Folge haben wird.

### **12.1 Verschlechterung der Quartierschliessung**

<sup>84</sup> Die separate Zufahrt und die separate Wegfahrt entfallen. Die Quartierschliessung wird gebündelt mit dem Durchgangsverkehr. Das reduziert die Kapazitäten der Quartierschliessung Rütihof. Diese Redimensionierung macht gerade jetzt besonders keinen Sinn, wo die letzte grosse Baufläche zwischen Frankentalerstrasse, Geringstrasse und Im oberen Boden überbaut werden soll. Im Vollausbau wird Rütihof



nicht wie bisher 3'547 Bewohner (Stand 2019), sondern rund 4'500 Bewohner (maximal 5000) haben, was entsprechend auch das Verkehrsaufkommen anwachsen lässt. Es darf nicht sein, dass die einzige Zu- und Wegfahrt vom Rütihof verschlechtert wird. Es handelt sich auch für die wichtigen öffentlichen Dienste (Sanität, Polizei, Feuerwehr etc.) um die einzige Zufahrts- und Wegfahrtsmöglichkeit.

- <sup>85</sup> Der Situation muss besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden: Die Funktionsfähigkeit muss auch unter erschwerten Bedingungen gewährleistet werden, zum Beispiel bei Unfällen, Schnee und Eis, Bauarbeiten (Hauptleitungen der unterirdischen technischen Infrastruktur liegen unter der Geeringstrasse) etc.

### **12.2 Fehlende Auseinandersetzung mit der Quartierserschliessung**

- <sup>86</sup> Auch mit dieser Argumentation setzt sich der Stadtrat von Zürich in seinen Entscheidungen nicht vertieft auseinander. Er beschränkt sich im Zusammenhang mit dem Verkehrskreisel auf die pauschale Aussage, die Ein- und Ausfahrt in das Quartier Rütihof werde einfacher „und sicher nicht verschlechtert“ (Entscheid vom 14. Januar 2009, S. 6). Im Übrigen reduzieren sich die Erwägungen des Stadtrates auf nicht bewiesene Aussagen wie, die Funktion der Geeringstrasse bleibe vollständig erhalten und die Zu- und Wegfahrt sei wie bis anhin möglich, oder, das Verkehrskonzept bleibe unverändert (Entscheid vom 14. Januar 2009, S. 8). Diese pauschalen Aussagen stehen jedoch im Widerspruch zu den konkreten Veränderungen im Bereich der Zu- und Wegfahrt zum bzw. vom Quartier Rütihof, insbesondere auch im Bereich der Geeringstrasse. Es lässt sich nicht von der Hand weisen, dass diese Veränderungen die Erschliessung des Quartiers Rütihof verschlechtern werden. Aus welchen Gründen diese Sachdarstellung durch die Rekurrenten falsch sein soll (siehe Entscheid vom 14. Januar 2009, S. 9 oben), erklärte der Stadtrat von Zürich weder in seinem Entscheid vom 14. Januar 2009 noch in seinem Entscheid vom 26. Februar 2020.

### **12.3 Verkehrsbehinderung durch Bushaltestelle**

- <sup>87</sup> Allerdings widerlegt der Stadtrat von Zürich seine Aussage, es gebe keine Erschwerung bzw. Behinderung der Erschliessungen und Zufahrten zu den Liegenschaften im Quartier Rütihof (Entscheid vom 26. Januar 2009, S. 8 unten), selber: Zwei Sätze später erwägt er, dass die geplanten Bushaltestellen den Zufahrtsverkehr „nur unwesentlich behindern“ (angefochtener Entscheid, S. 9 oben). Auch eine „unwesent-

liche Behinderung“ ist eine Behinderung. Und die Frage, ob eine Behinderung wesentlich oder unwesentlich ist, ist eine Wertungsfrage. Angesichts der sich aufsummierenden Behinderungen sind die Erschwernisse der Erschliessungen und Zufahrten erheblich genug, um sie zu vermeiden.

### **13. Quartierplan Rütihof**

- <sup>88</sup> Die Rekurrenten haben in ihrer Einsprache dargelegt, dass der Quartierplan Rütihof dem Strassenprojekt Regensdorfer- / Frankentalerstrasse entgegenstehe.

#### **13.1 Frankentalstrasse im Gesamtkonzept mit dem Quartierplan**

- <sup>89</sup> Der Quartierplan Rütihof richtete sich bewusst nach der damals bereits realisierten Frankentalerstrasse. Die Funktionen der Frankentalerstrasse waren in der Abstimmungsvorlage der Gemeindeabstimmung vom 14. September 1969 einlässlich begründet worden. Entsprechend grossen Aufwand mussten die Grundeigentümer des Quartiers Rütihof betreiben, um beispielsweise die Geeringstrasse derart auszugestalten, dass der Durchgangsverkehr auf der Frankentalerstrasse nicht gestört wird und die Erschliessung des Quartiers trotzdem optimal gewährleistet ist. Das bedingte insbesondere auch, dass die Bushaltestellen nicht an der Frankentalerstrasse, sondern an der Geeringstrasse realisiert wurden. Entsprechend wurde hierfür Land ausgeschieden, welches später an die Stadt Zürich abgetreten wurde. Die Kosten hierfür trugen die Grundeigentümer.

- <sup>90</sup> Die Rekurrenten haben stets geltend gemacht, dass das Strassenprojekt Regensdorfer- / Frankentalerstrasse mit dem Quartierplan Rütihof nicht vereinbar sei. Folglich dürfte es nicht ohne Revision des Quartierplans bewilligt werden. Denn die Geeringstrasse soll neu eine ganz andere Funktion erhalten. Die Bushaltestellen werden an die Frankentalerstrasse verlegt. Die Kreuzung Geeringstrasse / Rütihofstrasse / Im oberen Boden wird neu gestaltet. Das Erschliessungskonzept von Rütihof, wie es im Quartierplan aufgestellt worden ist, wird verändert.

#### **13.2 Revision des Quartierplans**

- <sup>91</sup> Der Stadtrat bestätigte in seiner Entscheidung vom 14. Januar 2009, dass die Quartierplananlagen von den privaten Grundeigentümern bezahlt und an die Stadt abgetreten worden sind (§ 123 ff. PBG). Der Quartierplan sei aber längst abgerechnet und

erledigt. Eine Revision des Quartierplans bedürfe es deshalb nicht (Entscheid vom 14. Januar 2009, S. 8). Diese Argumentation ist nicht haltbar.

- <sup>92</sup> Die Hauptaufgaben des Quartierplans sind die Formung überbaubarer Grundstücke und die Planung der Feinerschliessung. Der Quartierplan trifft die für die der planungs- und baurechtlichen Ordnung entsprechende Nutzung nötigen Anordnungen (§ 123 Abs. 1 PBG). Alle Grundstücke innerhalb des Quartierplangebiets müssen durch den Quartierplan erschlossen werden und an gegebenenfalls erforderlichen gemeinschaftlichen Ausstattungen und Ausrüstungen teilhaben (§ 128 Abs. 1 PBG). Erschliessungen sowie gemeinschaftliche Ausstattungen und Ausrüstungen sind so festzulegen, dass sie bei vollständiger Nutzung der erfassten Grundstücke genügen (§ 128 Abs. 2 PBG). Das in einem Quartierplan aufgestellte Erschliessungskonzept ist für die betreffenden Grundeigentümer verbindlich.
- <sup>93</sup> Für Veränderungen des durch den Quartierplan festgesetzten Erschliessungskonzepts ist grundsätzlich ein Revisionsverfahren erforderlich. Ein Quartierplan kann aber nur bei wesentlichen Änderungen der tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse in Revision gezogen werden (§ 86a VRG; Art. 21 Abs. 2 RPG). Solche wesentlichen Änderungen können beispielsweise eine andere Führung von Groberschliessungsanlagen oder die Auszonung eines Teils des Quartierplangebietes sein. Das Verfahren ist gleich wie bei der erstmaligen Aufstellung eines Quartierplanes. Ein Baubewilligungsverfahren für eine im Quartierplan nicht vorgesehene Erschliessungsstrasse kann ein solches Revisionsverfahren nicht ersetzen.

### **13.3 Allgemeinverbindlichkeit des Quartierplans**

- <sup>94</sup> Das Erschliessungskonzept für das Quartier Rütihof ist in einem aufwändigen Verfahren mit einem rechtsverbindlichen behördlichen Entscheid erlassen worden. Es ist allgemeinverbindlich. Für Veränderungen des durch den Quartierplan festgesetzten Erschliessungskonzeptes ist ein Revisionsverfahren erforderlich.
- <sup>95</sup> Der Quartierplan Rütihof ist immer noch gültig. Auch der Stadtrat von Zürich macht nicht geltend, der Quartierplan sei aufgehoben worden. Das Strassenprojekt Regensdorfer- / Frankentalerstrasse lässt sich mit dem Quartierplan Rütihof nicht vereinbaren. Demnach verstösst die Festsetzung des Strassenprojekts Regensdorfer- / Frankentalerstrasse gegen bestehendes Recht. Der angefochtene Entscheid ist aufzuheben.

**Beweis:**

Quartierplan Rütihof (bestehend aus dem Beschluss des Stadtrates von Zürich vom 11. Juni 1975 samt den dort erwähnten Unterlagen) samt sämtlichen seitherigen Beschlüssen betreffend den Quartierplan Rütihof

**von Amtes wegen  
beizuziehen**

Sämtliche Akten zum Quartierplan Rütihof (privates und amtliches Quartierplanverfahren)

**von Amtes wegen  
beizuziehen**

#### **14. Verkehrskreisel**

- <sup>96</sup> Im Weitern behauptete der Stadtrat von Zürich in seinem Entscheid vom 14. Januar 2009, die Ein- und Ausfahrt in das Quartier Rütihof werde dank dem Verkehrskreisel „einfacher und sicher nicht verschlechtert, da keine Rückstaus von wartenden Fahrzeugen mehr entstehen“ (Entscheid, S. 6).

##### **14.1 Verschlechterung des Verkehrsflusses**

- <sup>97</sup> Die Rekurrenten haben die Funktionstüchtigkeit des vorgesehenen Verkehrskreisels angezweifelt. Es leuchtet ihnen nicht ein, dass ein Verkehrskreisel leistungsfähiger sein soll als die heute bestehende, entflochtene, geradlinige und auf verschiedene Spuren verteilte Verkehrsführung. Sie gehen davon aus, dass eine „Stop and Go“ – Situation provoziert wird, welche den Verkehrsfluss beeinträchtigt, gefährliche Verkehrssituationen schafft, die Zugänglichkeit zum Quartier Rütihof verschlechtert und für das Quartier Rütihof mehr Immissionen bringt.

##### **14.2 Fehlende Belege**

- <sup>98</sup> Der Stadtrat von Zürich hielt dazu in seinem Entscheid vom 14. Januar 2009 fest, dass Gutachten aufzeigen würden, dass die Leistungsfähigkeit auf der Hauptachse Frankentalerstrasse trotz Bau eines Verkehrskreisels nach wie vor gewährleistet sei (Entscheid, S. 6 oben).
- <sup>99</sup> Allerdings fehlten solche Gutachten in den Auflageakten. Angesichts der Funktionen, welche die Frankentalerstrasse hat, ist es für die Rekurrenten auch nicht vorstellbar, dass es ein Gutachten gibt, welches die Leistungsfähigkeit der Frankenta-

lerstrasse trotz Verkehrskreisel bestätigen würde. Zu beachten ist, dass hier verschiedene Verkehre vorkommen, beispielsweise der Durchgangsverkehr andere Bedürfnisse hat als der Quartierverkehr. Dazu kommt, dass in unmittelbarer Nähe des Verkehrskreisels eine Fussgängerquerung (Fussgängerstreifen) und eine Busstation mit drei Buslinien vorgesehen sind. Das birgt nach aller Erfahrung ein grosses Gefahrenpotenzial. Auch diesbezüglich fehlen Untersuchungen bzw. Berichte in den Aufträgen.

### **14.3 Bewährte Lösung**

<sup>100</sup> Auf einer solch dünnen Basis lässt sich der Bau eines Verkehrskreisels nicht rechtfertigen. Die bisherige Verkehrslösung hat sich bewährt. Bewährte Lösungen dürfen nicht ohne Not über Bord geworfen werden. Insbesondere dürfen sie nur für bessere Lösungen aufgegeben werden. Dass eine neue Lösung besser ist als die bisherige ist aber sauber zu begründen. Eine solche Begründung fehlt im vorliegenden Fall.

### **15. Bushaltestelle**

<sup>101</sup> Die Bushaltestellen werden am Ort in der Frankentalerstrasse, wo sie neu vorgesehen sind, nicht funktionieren. Das zeigen bereits die folgenden Überlegungen (von Laien – aber sie sind derart einleuchtend, dass es schwer zu verstehen ist, dass die Verkehrsplaner nicht dieselben Bedenken haben): Der Bus 46 fährt zu Stosszeiten im 6-Minuten-Takt, d.h. alle 6 Minuten verlässt ein langer Gelenk-Bus die Geeringstrasse und muss aufwärts an die Haltestelle an der Frankentalerstrasse. Dort wird aber der Gelenkbus nach Regensdorf stehen. Deshalb kann der Bus aus Rütihof nicht vollständig einfahren, er muss warten und blockiert den Verkehrskreisel. Zudem hat die Stadt die Durchfahrt neben der Bushaltestelle Süd als Notdurchfahrt mit einer Breite von 3 m bezeichnet, d.h. einem LKW ist die Umkurvung eines Buses unmöglich und er muss warten. Zudem haben anschliessend die wartenden Autos aus dem Rütihof inklusive Bus im Kreisel Vortritt, wodurch die Fahrzeuge aus dem Frankental warten müssen. Das ergibt zu Stosszeiten einen Rückstau bis zur Riedhofstrasse. Das kann und darf nicht das Ziel eines Verkehrsprojekts sein.

## 16. Fussgängerunterführung

- <sup>102</sup> Die Rekurrenten halten es für geradezu unverständlich, die Fussgängerunterführung unter der Frankentalerstrasse zu schliessen und durch Fussgängerstreifen zu ersetzen. Gerade für ältere Personen ist dies untragbar, ebenso für Kinder.
- <sup>103</sup> Für den Stadtrat von Zürich ist die Aufhebung der Fussgängerunterführung nicht untragbar. Die oberirdische Wegführung soll benutzerfreundlicher werden, insbesondere auch für Rollstuhlfahrende. Für ältere und gehbehinderte Personen seien Unterführungen mit steilen Treppen und Rampen schwer überwindbare Hindernisse. Fussgängerstreifen mit Mittelinseln seien in der Gesamtbetrachtung sicherer und benutzerfreundlicher als Unterführungen (Entscheid vom 14. Januar 2009, S. 6 f.).
- <sup>104</sup> Vorab verkennt der Stadtrat von Zürich, dass seine Argumentation mit den Treppen und steilen Rampen nicht relevant ist, da die bestehende Fussgängerunterführung gar keine Treppen aufweist und die Rampen nicht steil sind. Zudem ist die Unterführung hell beleuchtet. Offenbar ist sich der Stadtrat von Zürich nicht bewusst, dass eine moderne und bestens funktionierende Fussgängerunterführung einfach zugemauert werden soll!
- <sup>105</sup> Moderne Fussgängerunterführungen können behindertengerecht und freundlich gestaltet werden. Sie werden rege benutzt. Gut beleuchtete Unterführungen sind sicher und ungefährlich, gerade auch wenn sie gut frequentiert sind. Die Argumentation des Stadtrats geht nicht nur an der konkreten Situation vorbei, sondern bleibt auch bei begründbaren Vorurteilen stehen.
- <sup>106</sup> Auch muss der Vergleich mit der konkreten oberirdischen Fussgängerüberführung angestellt werden: Die Frankentalerstrasse ist sehr stark befahren. Zudem weist sie vier Spuren auf. Der Fussgängerstreifen soll in unmittelbarer Nähe zum Verkehrskreislauf zu liegen kommen. Vom Trottoir aus wird die Sicht auf die Strasse teils durch die wartenden Busse an der Bushaltestelle verdeckt. Das kann nie und nimmer eine bessere Lösung sein als die bestehende Fussgängerunterführung.
- <sup>107</sup> Die Rekurrenten sind zusammengefasst nach wie vor der Meinung, dass die bisherige Lösung mit der Fussgängerunterführung die bessere Lösung ist.

## 17. Abschliessende Bemerkung

<sup>108</sup> Die Rekurrenten waren schon 2007 der Überzeugung, dass es falsch ist, die vom Stadtrat beabsichtigten Änderungen an den bestehenden Verkehrsanlagen vorzunehmen. Die seitherige Entwicklung hat den Rekurrenten recht gegeben: Nicht nur hat das Verwaltungsgericht ihre Beschwerde teilweise gutgeheissen und das Projekt zur Überarbeitung zurückgewiesen, vielmehr haben sich auch insbesondere die Verkehrsverhältnisse so verändert, wie die Rekurrenten es seinerzeit vorausgesagt haben. Heute sind die gebauten Verkehrsanlagen nötig für eine gute Erschliessung, insbesondere des Quartiers Rütihof, und zwar für den motorisierten Individualverkehr wie für den öffentlichen Verkehr. Es ist unverständlich, dass der Stadtrat nun die Verkehrsanlagen redimensionieren will.

<sup>109</sup> Sollte das vom Stadtrat beabsichtigte Projekt nicht realisiert werden und sich erweisen, dass – entgegen der heutigen Auffassung der Rekurrenten – eine Redimensionierung der Verkehrsanlagen möglich ist, kann das im gegebenen Zeitpunkt angepackt werden. Sollte hingegen das vom Stadtrat beabsichtigte Projekt realisiert werden und sollten sich die Bedenken der Rekurrenten als richtig erweisen, wäre rasch wieder ein grosser Umbau der Verkehrsanlagen nötig, um die Qualität der Erschliessung wieder herzustellen und Unfälle zu vermeiden.

Im Namen der Rekurrenten ersuche ich Sie, die eingangs gestellten Anträge gutzuheissen. Ich danke Ihnen für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüssen  
VOSER RECHTSANWÄLTE

Dr. Peter Heer

Im Doppel

#### **Rekursbeilagen**

1. Anwaltsvollmachten
2. Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich vom 26. Februar 2020
3. Schreiben der Rekurrenten (Anwalt) vom 5. Februar 2018
4. Antwortschreiben der Stadt Zürich vom 9. März 2018
5. Aktennotiz der Besprechung vom 24. August 2018
6. Zusammenfassung der Informationen des Tiefbau-amtes der Stadt Zürich (E-Mail von Herrn Prof. Walter Giger vom 4. Dezember 2019)
7. Tiefbauamt der Stadt Zürich, Beurteilungsschema von neuen Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen, Stand 13. Dezember 2017

#### **Kopie an**

Mandantschaft