



Einschreiben

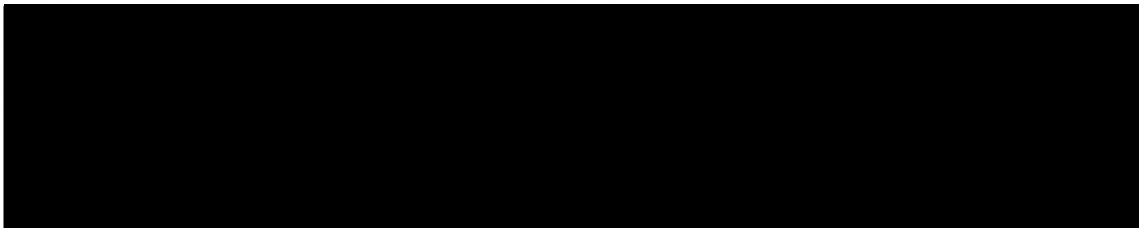
Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Zürich, 27. MAI 2020 sti/chm

Geko-Nr. 2020-0194; Vernehmlassung zum Rekurs

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

In Sachen



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

Rekurrierende

gegen

Stadt Zürich, vertreten durch das Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Postfach,
8021 Zürich

Rekursgegnerin



betreffend Stadtratsbeschluss vom 26. Februar 2020, Strassenbauprojekt Regensdorfer-/Frankentalerstrasse, Umgestaltung und Erneuerung, Erfüllung der Auflagen gemäss Entscheid des Verwaltungsgerichts VB.201 1.00785, Dispositiv-Ziffer 1, geänderte Projektfestsetzung

stellen wir fristgerecht folgenden Antrag

Antrag:

Es sei der Rekurs unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Rekurrierenden vollumfänglich abzuweisen.

Begründung:

I. Formelles

I.1 Zuständigkeit zur Prozessführung

- 1 Die Departementsvorstehenden sind gemäss Art. 28 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Stadtrates (AS 172.100) zur Führung von Prozessen und Rechtsmittelverfahren (einschliesslich Vernehmlassungsrecht) berechtigt. Die Unterzeichnende ist gemäss Verfügung Nr. 73 vom 18. März 2020 zur Vertretung des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements bevollmächtigt (Beilage 1).

I.2 Frist

- 2 Die mit Verfügung vom 27. April 2020 zur Einreichung gestellte Frist vom 29. Mai 2020 ist mit der heutigen Eingabe gewahrt.



II. Materielles

II.1 Vorbemerkungen

- 3 Das Strassenbauprojekt Regensdorfer-/Frankentalerstrasse hat eine sehr lange Prozessgeschichte hinter sich. In Erwägung Ziff. 2 des angefochtenen Stadtratsbeschlusses Nr. 150 vom 26. Februar 2020 (Beilage 2) wird diese detailliert beschrieben. Vorliegend ist der Entscheid des Verwaltungsgerichts vom 19. April 2012 VB.2011.00785 (Beilage 3) ausschlaggebend. Das Verwaltungsgericht hat in diesem Entscheid, welcher nicht angefochten wurde, detailliert die Rechtmässigkeit des Strassenbauprojekts geprüft. Dabei hat es sich mit sämtlichen Vorbringen den damaligen Beschwerdeführenden und heutigen Rekurrierenden auseinandergesetzt und diese weitestgehend mit ausführlicher Begründung abgewiesen. Die Rekurrierenden bringen in ihrer ausführlichen Rekurschrift nun wieder sämtliche der bereits vom Verwaltungsgericht abgewiesenen Argumente und Begehren vor. Zu diesen Vorbringen verweisen wir ausdrücklich auf den rechtskräftigen Entscheid des Verwaltungsgerichts vom 19. April 2012. In der vorliegenden Rekursantwort wird darauf nicht mehr eingegangen.

II.2 Angebliche Verfahrensfehler

II.2.1 Erneute Planaufgabe

- 4 Die Rekurrierenden machen geltend, es hätten sowohl die Projektänderungen als auch das gesamte Projekt erneut nach § 16 Strassengesetz öffentlich aufgelegt werden müssen. Dies insbesondere, weil sich aufgrund der langen zeitlichen Verzögerung die Ausgangslage verändert habe und viele zugezogene Personen damit keine Einsprachemöglichkeit hätten.
- 5 Die Ausführungen der Rekurrierenden sind nicht stichhaltig. Die zeitlichen Verzögerungen sind für das rechtliche Verfahren nicht relevant. Wie bereits anlässlich der Besprechung mit den Rekurrierenden erwähnt, sind die Verzögerungen u. a. auf den Tod des Projektleiters sowie weitere personelle Wechsel im Tiefbauamt zurückzuführen.



Sie sind aber auch durch die zahlreichen Rechtsmittel der Rekurrierenden zurückzuführen. Zudem hat das Verwaltungsgericht das Projekt in seiner Entscheidung vom 19. April 2012 als solches für rechtmässig erklärt und lediglich die in untenstehender Ziffer II.3 erwähnten zusätzlichen Untersuchungen betreffend Sicherheit angefordert. Eine erneute Planaufgabe des gesamten Projekts hätte zur Folge, dass der gesamte Rechtsweg erneut beschritten werden könnte, was aufgrund des rechtskräftigen Verwaltungsgerichtsentscheids nicht angezeigt ist. Aufgrund der zeitlichen Verzögerung haben sich zudem die Verhältnisse nicht derart geändert, dass eine erneute Planaufgabe angezeigt wäre. Die in Frage stehenden Änderungen stellen eine Projektanpassung dar; es handelt sich nicht um eine Neuprojektierung; das ursprünglich aufgelegte Projekt ist nach wie vor klar erkennbar.

- 6 So hat das Verwaltungsgericht im Urteil vom 19. April 2012 (E. 7.4) klar festgestellt, dass die Leistungsfähigkeit klar gegeben ist und folgendes ausgeführt:
- 7 «Hinsichtlich Verkehrsdaten, Leistungsfähigkeit und Auswirkungen auf den Meierhofplatz ist der Sachverhalt aber rechtsgenügend abgeklärt worden (E. 3.4). Gemäss den Berichten von Walter Berg ist die Leistungsfähigkeit des Projekts klar gegeben, und zwar sowohl beim signalgesteuerten Knoten Frankentaler-/Regensdorferstrasse, wo die separate Rechtsabbiegespur durch eine Busspur ersetzt werden soll, als auch beim Kreisel Frankentaler-/Geeringstrasse. Bei Letzterem verbessern sich die Verhältnisse für Ausfahrten aus der Geeringstrasse in Richtung Regensdorferstrasse sogar, worauf der Regierungsrat zutreffend hingewiesen hat (vgl. act. 9/5/8 S. 6). Im Bereich des vorgesehenen Kreisels liegen sodann keine "Unwägbarkeiten" hinsichtlich der künftigen Leistungskapazität vor, wie aus der vorinstanzlichen Begründung allenfalls geschlossen werden könnte (act. 4 S. 8). Einerseits basieren die Sensitivitätsberechnungen von Walter Berg auf sehr hohen Zahlen, bis hin zu "unwahrscheinlichen" 300 Fussgängern pro Stunde (vgl. act. 9/5/8 S. 5 unten), womit die so genannten "Unwägbarkeiten" bereits berücksichtigt sind. Andererseits dienen die im kommunalen Verkehrsplan aufgezeichneten und hier vorgesehenen Massnahmen gerade der nachhaltigen Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens bzw. der Aufrechterhaltung des



Verkehrsflusses, was erwiesenermassen – schon aufgrund der Temporeduktionen – umweltschutzrechtliche Interessen erfüllt (E. 5.4). Verlangsamungen mit geringen Wartezeiten des motorisierten Verkehrs in den Stosszeiten, wie sie in den Berichten erwähnt werden, sind im Rahmen der im überwiegenden öffentlichen Interesse liegenden Ziel- und Durchsetzung des dem Volkswillen entsprechenden Verkehrsplans und des daraus fliessenden Verkehrsprojekts grundsätzlich hinzunehmen und stellen bei weitem keine rechtsverletzenden Leistungsbeeinträchtigungen im Sinne von "Blechlawinen" dar, die ein Eingreifen des auf die Prüfung von Rechtsverletzungen beschränkten Verwaltungsgerichts rechtfertigen könnten.» (vgl. dazu Beilagen 4/1 bis 4/3: Verkehrsberichte Walter Berg)

- 8 Bei den Leistungsberechnungen wird immer die langfristige Verkehrsentwicklung einbezogen, da ein Strassenbauprojekt in der Regel für mindestens 30 bis 50 Jahre eine neue Verkehrssituation schafft. Die Auswertung der Verkehrsbelastung (Median Spitzenstunde) an der Zählstelle an der Regensdorferstrasse (nördlich der Frankentalerstrasse) für den Zeitraum von 2008 bis 2018 zeigt, dass die Verkehrsbelastung konstant ist. Der tiefste Jahresmittelwert wurde im Jahr 2013 mit 1569 Fz/h und der höchste im Jahr 2014 mit 1614 Fz/h gemessen. Im Jahr 2008 wurde eine Belastung von 1572 Fz/h und im Jahre 2018 eine Belastung von 1603 Fz/h gemessen. Diese Schwankungen von +/-3 % liegen im üblichen Rahmen von gemessenen Verkehrsbelastungen. Die Verkehrsmenge, die in die Stadt Zürich einfahren kann, wird an der Stadtgrenze plafoniert, damit es zu keiner Überlastung in der Stadt kommt. Aufgrund der Plafonierung ist und bleibt die Verkehrsbelastung auf den relevanten städtischen Strassen in den Spitzenstunden über die Jahre konstant. Diese konstante Verkehrsbelastung stellt sicher, dass die Leistungsfähigkeit, welche mit Gutachten nachgewiesen wird, gewährleistet werden kann. Die Leistungsfähigkeit des Strassenbauprojekts bezüglich Verkehrsaufkommen ist aus diesen Gründen auch heute noch klar gegeben.
- 9 Die Rekurrierenden verweisen zudem auf ein Beurteilungsschema von neuen Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen, Stand 13. Dezember 2017, vom kantonalen Tief-



bauamt. Die Rekurrierenden führen jedoch in keiner Weise aus, inwiefern dieses Beurteilungsschema gegen die im vorliegenden Strassenbauprojekt geplanten Fussgängerübergänge spricht. Das Beurteilungsschema basiert auf der Norm VSS 40 241 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr – Fussgängerstreifen» und gilt für neue unregelte Fussgängerstreifen. Diese Norm bildet die Basis für die Beurteilung von Fussgängerstreifen in der Stadt Zürich. Alle bestehenden und neuen Fussgängerstreifen werden danach beurteilt. Konkret muss nur der neue Fussgängerstreifen über die Frankentalerstrasse östlich des Kreisels nach dem Beurteilungsschema resp. der Norm beurteilt werden, da die Fussgängerstreifen am Knoten Frankentaler-/Regensdorferstrasse lichtsignalgeregelt sind. Der Fussgängerstreifen über die Frankentalerstrasse wurde von der städtischen Dienstabteilung Verkehr geprüft und ist normenkonform. Das festgesetzte Projekt entspricht somit sämtlichen aktuellen Normen.

- 10 Zudem haben die Rekurrierenden kein rechtlich geschütztes Interesse, eine erneute Planaufgabe des Gesamtprojekts sowie der Projektänderungen zu verlangen. Mit dem angefochtenen Entscheid des Stadtrats haben sie im vorliegenden Rechtsverfahren die Möglichkeit, sich gegen die vom Verwaltungsgericht verlangten zusätzlichen Untersuchungen und den daraus sich ergebenden Projektänderungen zur Wehr zu setzen. Weitergehende erneute Vorbringen sind nicht mehr zulässig, da das Verwaltungsgericht darüber bereits entschieden hat.
- 11 Eine öffentliche Auflage der aufgrund des Verwaltungsgerichtsentscheids erfolgten Projektänderungen war ebenfalls nicht notwendig. Die geringfügigen Anpassungen im Bereich des Kreisels (geringfügige Verschmälerung der Fahrspuren an der Kreiselausfahrt sowie Verschiebung des Fussgängerstreifens und der Bushaltestelle (um wenige Meter) sowie die Lichtsignalanlagen beim Knoten Frankentaler-/Regensdorferstrasse, die Markierung der Radstreifen auf der Regensdorferstrasse sowie die Ergänzung der Baumreihe in der Strassenmitte stellen untergeordnete Massnahmen dar, es sind durch die Projektanpassungen keine rechtlich geschützten Interessen von Drittpersonen betroffen, weshalb keine erneute Projektauflage im Sinne des Strassengesetzes



erforderlich ist (vgl. § 17 Abs. 4 StrG). Auch hier haben die Rekurrierenden kein rechtlich geschütztes Interesse an einer erneuten Planaufgabe der Projektanpassungen, da sie ihre Rechte im vorliegenden Verfahren wahrnehmen können.

II.2.2 Gegenstand des angefochtenen Entscheids

- 12 Die Rekurrierenden machen geltend, der Stadtrat habe fälschlicherweise nicht das Gesamtprojekt festgesetzt, sondern nur dessen Änderungen. Aufgrund der Aufhebung der damaligen Projektfestsetzung durch den Regierungsrat (Beilage 5: RRB 791 vom 15. August 2012) hätte jedoch das Gesamtprojekt erneut festgesetzt werden müssen.
- 13 Die Dispositiv-Ziffer 2 des angefochtenen Stadtratsbeschlusses ist in der Tat etwas unglücklich formuliert in dem es von den «Änderungen des Strassenbauprojekts» spricht. Aus den festgesetzten Auflageplänen geht hingegen klar hervor, dass das Gesamtprojekt festgesetzt wurde. In den Plänen wird zum einen das Gesamtprojekt dargestellt und zum andern wird in den Plänen sowohl das Plandatum des ursprünglichen Auflageprojekts und das Datum der Projektänderungen aufgeführt. Aus den festgesetzten Plänen wird deshalb klar, dass der Stadtrat das Gesamtprojekt festgesetzt hat, wie dies auch aus dem Titel des Stadtratsbeschlusses Nr. 150 vom 26. Februar 2020 hervorgeht, in dem «geänderte Projektfestsetzung» steht. (Beilagen 6/1 bis 6/6: Projektgenehmigungspläne)
- 14 Zudem ist nicht ersichtlich, welche rechtlich geschützten Interessen die Rekurrierenden mit ihrem Vorwand bezüglich mangelnder Projektfestsetzung geltend machen. Die ihnen zustehenden Rechte zur Anfechtung der Projektänderungen werden im vorliegenden Verfahren gewahrt.

II.2.3 Begehrensäusserung

- 15 Die Rekurrierenden führen aus, es seien dem Amt für Verkehr wahrscheinlich nicht die aktuellen Projektänderungen zur Äusserung von Begehren zugestellt worden.



- 16 Die Vermutung der Rekurrierenden entbehrt jeglicher Grundlage. Dem Amt für Verkehr wurden selbstverständlich die aktuellen Projektänderungen zur Begehrensäusserung zugestellt. Mit Schreiben vom 14. Juni 2016 (Beilage 7) hat sich das Amt für Verkehr zu den Projektänderungen geäussert und deren Begehren wurden berücksichtigt.

II.2.4 Genehmigung Regierungsrat

- 17 Die Rekurrierenden machen weiter geltend, das geänderte Strassenbauprojekt sei vom Regierungsrat noch nicht im Sinne von § 45 Abs. 3 StrG genehmigt worden.
- 18 Der Einwand ist nicht stichhaltig. Die Einreichung des Projekts zur Genehmigung durch den Regierungsrat erfolgt erst nach Eintritt der Rechtskraft des Strassenbauprojekts. Da die Begehrensäusserung des Amts für Verkehr vor der von den Rekurrierenden erwähnten Inkraftsetzung von Art. 104 Abs. 2^{bis} Kantonsverfassung im Jahr 2017 erfolgte, wird, falls verlangt, ein allfälliger Kapazitätsnachweis des Verkehrs, welcher voraussichtlich ohne Weiteres erbracht werden kann, in diesem Verfahrensstadium zu erbringen sein.

II.2.5 Veraltetes Projekt

- 19 Die Rekurrierenden machen geltend, durch die lange Zeit seit der ursprünglichen Festsetzung im Jahr 2009 (Beilage 8, Stadtratsbeschluss Nr. 52 vom 14. Januar 2009) habe sich die Ausgangslage und der Sachverhalt derart verändert, dass eine erneute Grundlagenprüfung hätte stattfinden sollen.
- 20 Die Ausführungen der Rekurrierenden sind nicht stichhaltig. Sie führen nicht aus in wie weit sich die Ausgangslage derart geändert haben soll, dass erneute Untersuchungen angezeigt wären. Zudem haben sie durch die zahlreichen Rechtsmittel diese Verzögerung zum grossen Teil selber verursacht. Das festgesetzte Projekt mit den vorgenommenen Änderungen entspricht zudem den heutigen gesetzlichen Anforderungen, den Sicherheitsvorgaben sowie den Projektierungsgrundsätzen vollumfänglich. Das vorliegende Strassenbauprojekt wurde zudem so geplant, dass es langfristig, d. h.



mindestens rund 30 bis 50 Jahre, den Anforderungen entspricht. Es ist auch heute noch für diese Zeitspanne ausgelegt.

II.3 Auflagen gemäss Entscheid Verwaltungsgericht (VB.2011.00785), Dispositiv-Ziffer 1

- 21 Zu prüfen sind gemäss Entscheid VB.2011.00785 Dispositiv-Ziffer 1 i. V. m. Erwägung Ziffer 3.4 ff. die Sicherheit des Projekts bezüglich der Zufussgehenden sowie der Velofahrenden und die Notwendigkeit einer Lichtsignalsteuerung beim Knoten Regensdorfer-/Frankentalerstrasse (Erwägung Ziffer 3.6 f.).
- 22 Das Verwaltungsgericht fordert, dass die Situation beim geplanten Kreisel und dem südlichen Buswartehäuschen an der Frankentalerstrasse einer genauen sachverständigen Überprüfung bedarf, welche nicht nur die Frage der Normenkonformität des Buswartehäuschens und der dortigen Zebrastreifen zum Inhalt hat, sondern umfassend die Sicherheit der Zufussgehenden, aber auch der Velofahrenden, aufgreift. Es soll Klarheit darüber geschaffen werden, ob dem Sicherheitsaspekt mit einer guten Markierung und Beleuchtung allein genügt werden kann oder ob aufgrund der speziellen Situation weitere Massnahmen zu ergreifen wären. Zu prüfen ist zudem, ob die Verlegung der Busstationen an die Frankentalerstrasse, welche eine Erhöhung der Fussgängerfrequenz, jedenfalls in Bezug auf die Bewohnerinnen und Bewohner nördlich der Frankentalerstrasse, mit sich bringen würde, unter diesem Gesichtspunkt sinnvoll und ob die vorgesehene Positionierung des Fussgängerübergangs als Ersatz der Fussgängerunterführung optimal ist (vgl. VB.201 1.00785 Erwägung Kapitel 3.6).

II.3.1 Verkehrsgutachten

- 23 Die Stadt (vertreten durch das Tiefbauamt) beauftragte in der Folge das externe Ingenieurbüro verkehrsteiner AG mit der Prüfung, ob das von ihr ausgearbeitete Projekt den einschlägigen Normen genügend Rechnung trägt. Dieses kam in ihrem Gutachten



vom 22. Oktober 2014 (Beilage 9) zum Schluss, dass das gesamte Projekt den einschlägigen Normen und Regeln der Baukunde Rechnung trage. Insbesondere kommt die verkehrsteiner AG in ihrer Begutachtung zum Schluss, dass der am Kreisverkehr geplante Fussgängerstreifen den gültigen Normen entspreche, ebenso die Bushaltestelle. Auch die Lage des am Kreisel geplanten Fussgängerstreifens als Ersatz für die Unterführung wird als sinnvoll betrachtet, da die Unterführung nur sehr schwer einsehbar und daher einer sozialen Kontrolle entzogen sei. Sie sei somit nicht normenge-recht. Die Anlage des projektierten Fussgängerstreifens sei auch unabhängig von der projektierten Fahrbahnhaltestelle als sinnvoll zu betrachten.

- 24 Die verkehrsteiner AG empfahl nach Beurteilung der örtlichen Gegebenheiten aufgrund ihrer Erfahrung folgende Anpassungen, um die Sicherheit von Zufussgehenden beim neu vorgesehenen Übergang am Knoten Frankentaler-/Geeringstrasse zu erhöhen: Zum einen sei der Fussgängerstreifen über die Frankentalerstrasse etwas vom Kreisel wegzurücken, um einen Anhalteraum für Fahrzeuge vor dem Übergang, aber ausserhalb des Kreisels zu schaffen. Damit werde für anhaltende Fahrzeuge vor dem Fussgängerstreifen eine Pufferzone geschaffen, sodass der Rückstau nicht in den Kreisel gelange. Zum anderen solle die südliche Fahrspur Frankentalerstrasse bei der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr auf 4,50 m Breite verengt werden, um Parallelfahrten oder Überholmanöver von Motorfahrzeugen im Bereich des Fussgängerstreifens nach der Kreiselausfahrt zu vermeiden. Die Frankentalerstrasse sei als Ausnahmetransportroute klassiert, weshalb die befahrbare Fahrbahnbreite mindestens 4,50 m betragen müsse. Im Übrigen empfahl die verkehrsteiner AG zur Verbesserung der Sichtbarkeit, die Fussgängerstreifen-Beleuchtung so zu gestalten, dass querende Personen bestrahlt werden. Dabei sei auch auf eine optimale Ausleuchtung des Haltestellenbereichs zu achten.

II.3.2 Kritik am Verkehrsgutachten

- 25 Die Rekurrierenden machen geltend, das Gutachten der verkehrsteiner AG genüge den Anforderungen des Verwaltungsgerichts nicht. Das Gutachten lasse die Sicherheit



der Zufussgehenden und Velofahrenden weitgehend aussen vor. Es würden etwa Ausführungen zur Unfallgefahr fehlen. Das Gutachten äussere sich zudem nicht zur Frage, ob die Verlegung der Bushaltestelle in die Frankentalerstrasse sinnvoll sei.

- 26 Die Ausführungen der Rekurrierenden sind nicht stichhaltig. Das Gutachten geht detailliert auf die speziellen örtlichen Verhältnisse ein und nimmt zur Sicherheit der Zufussgehenden und der Velofahrenden ausführlich Stellung. Dies zeigen auch die Verbesserungsvorschläge, welche zu den hier strittigen Anpassungen des Projekts führten.
- 27 Zudem äussert sich das Gutachten entgegen den Ausführungen der Rekurrierenden zur Frage, ob die Verlegung der Bushaltestelle in die Frankentalerstrasse sinnvoll sei, wie es auf Seite 8 ausführt:
- 28 «Die Verlegung der VBZ-Haltestelle als Fahrbahnhaltestelle von der Geeringstrasse auf die Frankentalerstrasse, die Schaffung eines Fussgängerstreifens auf der Frankentalerstrasse sowie die Anlage des Kreisverkehrs am Knoten Frankentalerstrasse / Geeringstrasse als zentrale Elemente des Vorprojekts sind unserer Auffassung nach wichtige Schritte hin zu einer situationsgerechteren Gestaltung. Die Anlage des Kreisverkehrs würde die gegenwärtig noch stark lineare Wirkung der Frankentalerstrasse brechen, was zu einer Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten und zu grösserer Achtsamkeit auf einmündenden Verkehr von der Geeringstrasse sowie auf querende Fussgänger führt.»
- 29 Weiter führen die Rekurrierenden aus, der Beobachtungszeitraum der Verkehrsaufnahmen sei zu kurz und ausserhalb der Stosszeiten erfolgt, was für eine fundierte Schlussfolgerung betreffend Verkehrssicherheit nicht ausreiche.

Die Ausführungen sind nicht zutreffend. Die erfahrenen Gutachter waren durch den vorgenommenen Ortstermin mit Videobeobachtung durchaus in der Lage, die örtliche Situation einzuschätzen. Im Gutachten führen sie denn auch ausführlich aus, weshalb



sie die Projektanpassungen bezüglich Verbesserung der Verkehrssicherheit empfehlen.

II.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

30 Die Rekurrierenden führen weiter aus, bezüglich Sicherheit entstünden trotz den Projektanpassungen weiterhin kritische Situationen, so wenn durch den Verzicht auf eine Fahrspur ein Bus komme und die an den Kreisel angrenzende Haltestelle durch einen anderen Bus besetzt sei.

31 Die Ausführungen der Rekurrierenden sind nicht stichhaltig. Eine potenzielle Gefährdung ist im Strassenverkehr nie gänzlich auszuschliessen. Mit den getroffenen Projektanpassungen wird diese jedoch weitestgehend minimiert. Sollte bei einer besetzten Bushaltestelle gleichzeitig ein weiterer Bus ankommen, so hat der zweite Bus hinter den ersten Bus im Bushaltestellenbereich genügend Platz zur Verfügung. Die Bushaltestellen in der Frankentalerstrasse sind für zwei Busse projektiert. Durch Aufhebung einer Fahrspur und mit der Projektierung einer Busspur wird bei einem stehenden Bus im Bushaltestellenbereich vor den Kreisel die Überholbarkeit unterbunden und damit die Sicherheit für Zufussgehende gewährleistet.

II.3.4 Sinnvolle Platzierung der Bushaltestelle

32 Die Rekurrierenden führen aus, das Verkehrsgutachten nehme keine Stellung dazu, ob die Verlegung der Bushaltestelle in die Frankentalerstrasse sinnvoll sei. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs werde durch die Verlegung beeinträchtigt, weil sie teilweise in weiterer Distanz vom Quartier Rütihof entfernt liegen. Zudem soll unmittelbar nach der Kreuzung Rütihofstrasse / Geeringstrasse / Im oberen Boden eine neue Bushaltestelle für den Bus 46 angeordnet werden, was die verkehrsteiner AG in ihrem Gutachten nicht untersuche.

33 Die Ausführungen der Rekurrierenden sind nicht stichhaltig. Wie oben in Ziffer II.3.2 ausgeführt, nimmt das Gutachten sehr wohl zu dieser Frage Stellung. Betreffend die angeblichen Nachteile der Verlegung der Bushaltestelle für die Bewohnerinnen und



Bewohner ist auf die Ausführungen des Verwaltungsgerichts verwiesen (vgl. Erwägung 8.4.3, VB.2011.00785). Bezüglich der Bushaltestelle für den Bus 46 hat sich das Verwaltungsgericht ebenfalls bereits geäußert (vgl. Erwägung 8.4.2, VB.2011.00785).

II.4 Zu den Ziffern 6.4 bis 17 der Rekurschrift

34 Die überaus ausführlichen Vorbringen und repetitiven Ausführungen der Rekurrierenden in den Ziffern 6.4 bis 17 der Rekurschrift sind nicht mehr Gegenstand des vorliegenden Verfahrens, da über die darin ausgeführten Vorbringen bereits mit Entscheidung des Verwaltungsgerichts vom 19. April 2012 (VB2011.00785) entschieden wurde. Das Verwaltungsgericht hat entschieden, dass das vorliegende Strassenbauprojekt bis auf die nachzureichenden Untersuchungen betreffend Verkehrssicherheit rechtmässig ist. Es ist nicht zulässig, das Strassenbauprojekt als Ganzes erneut in Frage zu stellen.

Abschliessend ersuche ich Sie um Abweisung des Rekurses.

Freundliche Grüsse

Christa Thalmann
Leiterin Rechtsdienst

Zweifach
Beilagen: siehe separates Verzeichnis

Geko-Nr. 2020-0194, Frankentalerstrasse

Beilagenverzeichnis zur Vernehmlassung zum Rekurs der Stadt Zürich

| | |
|--|--------------------|
| Vollmacht vom 18. März 2020 | Beilage 1 |
| Stadtratsbeschluss Nr. 150 vom 26. Februar 2020 | Beilage 2 |
| Entscheid Verwaltungsgericht vom 19. April 2012 VB.2011.00785 | Beilage 3 |
| Verkehrsbericht Walter Berg vom 15 Juni 2005 | Beilage 4/1 |
| Verkehrsbericht Walter Berg vom 27 März 2006 | Beilage 4/2 |
| Verkehrsbericht Walter Berg vom 18. Juli 2006 | Beilage 4/3 |
| Beschluss Regierungsrat RRB 791 vom 15. August 2012 | Beilage 5 |
| | |
| Auflagepläne gemäss § 16 StrG mit Änderungen: | |
| Situation Mst. 1:200, Plan-Nr. 04183-41 | Beilage 6/1 |
| Situation Mst. 1:200, Plan-Nr.04183-42 | Beilage 6/2 |
| Situation Mst. 1:200, Plan-Nr.04183-43 | Beilage 6/3 |
| Normalprofile A, B, C, D, Mst 1:50, Plan-Nr. 04183-44 | Beilage 6/4 |
| Normalprofile E + F 1:50; Plan-Nr. 04183-45 | Beilage 6/5 |
| Normalprofil G 1 :50, Plan-Nr. 04183-46 | Beilage 6/6 |
| | |
| alle datiert vom 6. Februar 2007, mit Änderungen vom 16. Mai 2008/18. November 2019, | |
| Begehrensäusserung Amt für Verkehr vom 14. Juni 2016 | Beilage 7 |
| Stadtrat mit Beschluss Nr. 52 vom 14. Januar 2009 | Beilage 8 |
| Gutachten verkehrsteiner AG vom 22. Oktober 2014 | Beilage 9 |