

09. März 2020

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 26. Februar 2020

150.

**Tiefbauamt, Strassenbauprojekt Regensdorfer-/Frankentalerstrasse, Umgestaltung und Erneuerung, Erfüllung der Auflagen gemäss Entscheid des Verwaltungsgerichts VB.2011.00785, Dispositiv-Ziffer 1, geänderte Projektfestsetzung**

**IDG-Status: teilweise öffentlich / befristet nicht öffentlich bis Rechtskraft**

In Sachen

1.1

1.2

**Einsprechende 1**

(Beschwerdeführende 1 im Verfahren VB.2011.00785)

2.1

2.2

**Einsprechende 2**

(Beschwerdeführende 2 im Verfahren VB.2011.00785)

3.

**Einsprecher 3**

(Beschwerdeführer 3 im Verfahren VB.2011.00785)

4.

**Einsprecher 4**

(Beschwerdeführer 4 im Verfahren VB.2011.00785)

5.

**Einsprecherin 5**

(Beschwerdeführende 5 im Verfahren VB.2011.00785)

6.

**Einsprecherin 6**

(Beschwerdeführende 6 im Verfahren VB.2011.00785)

7.

**Einsprecher 7**

(Beschwerdeführer 7 im Verfahren VB.2011.00785)

alle vertreten durch Dr. Peter Heer, Rechtsanwalt, Stadtturmstrasse 19, 5401 Baden

betreffend

Strassenbauprojekt Regensdorfer-/Frankentalerstrasse hat sich ergeben:

### 1. Ausgangslage

Die Regensdorfer- und Frankentalerstrasse sind nach heutiger Beurteilung überdimensioniert. Mit baulichen und organisatorischen Massnahmen soll der Hauptstrassenzug in einen stadtverträglichen Strassenraum umgestaltet werden.

Die Stadt projektierte die Redimensionierung und Umgestaltung der Regensdorfer- und Frankentalerstrasse sowie die Anpassung des Anschlusses Geeringstrasse an die heutigen verkehrstechnischen Anforderungen. Geplant sind die Umsetzung von Velomassnahmen, die Schaffung von Querungsmöglichkeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger und neue Baumreihen.

## **2. Prozessgeschichte**

Gegen das Strassenbauprojekt, welches vom 16. Mai bis zum 16. Juni 2008 öffentlich nach § 16 Strassengesetz aufgelegt wurde, erfolgten Einsprachen, die der Stadtrat mit Beschluss Nr. 52 vom 14. Januar 2009 abwies und gleichzeitig das Projekt festsetzte.

Gegen diesen Entscheid erhoben die Einsprechenden Rekurs beim Regierungsrat.

Der Regierungsrat trat mit Beschluss vom 11. November 2009 auf die Rekurse der Einsprechenden 1–6 nicht ein und wies den Rekurs des Einsprechers 7 ab.

Am 16. Dezember 2009 erhob Einsprecher 7 in eigenem Namen und als Präsident der IG Pro Rütihof Beschwerde an das Verwaltungsgericht gegen den Rekursentscheid des Regierungsrats:

Am 17. Dezember 2009 erhob Rechtsanwalt Heer namens der Einsprechenden 1–6 ebenfalls Beschwerde und beantragte die Aufhebung des Rekursentscheids, soweit auf deren Rekurs nicht eingetreten worden war und die Rückweisung der Sache an den Regierungsrat zur materiellen Entscheidung.

Das Verwaltungsgericht wies mit Entscheid vom 15. April 2010 (VB.2009.00711/712) die Beschwerde der Einsprechenden 1–7 ab. Die Beschwerde der einzelnen Vereinsmitglieder der IG Pro Rütihof wurde abgewiesen, soweit darauf eingetreten wurde.

Dagegen gelangte der Einsprecher 7 im eigenen Namen und für die IG Pro Rütihof sowie 20 einzelne Vereinsmitglieder mit Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht (Verfahren 1C\_317/2010), ebenso die Einsprechenden 1–6 (Verfahren 1C\_319/2010). Das Bundesgericht hiess am 15. Dezember 2010 die Beschwerde von Einsprecher 7 sowie die Beschwerde im Verfahren 1C\_319/2010 gut. Der Entscheid des Verwaltungsgerichts vom 15. April 2010 wurde aufgehoben, soweit es die Legitimation dieser Beschwerdeführer zur Anfechtung des umstrittenen Strassenprojekts verneint hatte. Die Beschwerde der IG Pro Rütihof wurde abgewiesen, soweit darauf eingetreten wurde, ebenso die Beschwerde der einzelnen Vereinsmitglieder.

Am 25. Mai 2011 hiess das Verwaltungsgericht aufgrund des Urteils des Bundesgerichts vom 15. Dezember 2010 die Beschwerden der Einsprechenden 1–7 gut und wies die Sache zur materiellen Beurteilung an den Regierungsrat zurück (VB.2011.00025/26).

Der Regierungsrat nahm mit Beschluss Nr. 1242 vom 26. Oktober 2011 das Verfahren wieder auf und wies die Rekurse unter Kostenfolge ab.

Am 6. Dezember 2011 erhoben die Einsprechenden 1–7 Beschwerde gegen diesen Regierungsratsentscheid beim Verwaltungsgericht. Das Verwaltungsgericht hiess unter Aufhebung der Dispositiv-Ziffern II, III und IV des Rekursentscheids RRB Nr. 1424 vom 26. Oktober 2011 die Beschwerde im Sinne der Erwägungen teilweise gut und wies die Sache zur weiteren Untersuchung an die Vorinstanz (Regierungsrat) zurück. Im Übrigen wurde die Beschwerde abgewiesen, soweit darauf eingetreten wurde (vgl. Entscheid VB.2011.00785 Dispositiv-Ziffer 1).



Mit Beschluss des Regierungsrats Nr. 791 vom 15. August 2012 wurde von der Rückweisung der Streitsache durch das Verwaltungsgericht zur weiteren Untersuchung seitens des Regierungsrats Vormerk genommen. Die Sache wurde zur weiteren Untersuchung gemäss Urteil des Verwaltungsgerichts VB.2011.00785 vom 19. April 2012, E. 3.4 ff., an den Stadtrat zurückgewiesen.

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.).

### **3. Auflagenerfüllung gemäss Entscheid des Verwaltungsgerichts VB.2011.00785, Dispositiv-Ziffer 1**

#### *3.1 Inhaltliche Forderungen des Verwaltungsgerichts (gemäss VB.2011.00785 Erwägung Kapitel 3.6)*

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 in Ersatz der Fussgängerunterführung optimal ist (vgl. VB.2011.00785 Erwägung Kapitel 3.6).

#### *3.2 Verkehrsgutachten*

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 zum Schluss, dass das gesamte Projekt den einschlägigen Normen und Regeln der Baukunde Rechnung trage. Insbesondere kommt die verkehrsteiner AG in ihrer Begutachtung vom 22. Oktober 2014 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 normengerecht. Die Anlage des projektierten Fussgängerstreifens sei auch unabhängig von der projektierten Fahrbahnhaltestelle als sinnvoll zu betrachten.

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 geschaf-

fen, sodass der Rückstau nicht in den Kreislauf gelange. Zum anderen solle die südliche Fahrspur der 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.

### *3.3 Projektanpassungen für Erhöhung der Fussgängersicherheit*

Die Fahrbahnverengung bei der Kreiselausfahrt erfolgt, indem die Mittelinsel am Kreisverkehrsrand beim Fussgängerstreifen breiter gestaltet wird. Damit kann ein Überholen bis zum Fussgängerstreifen verhindert werden, was die Sicherheit der Zufussgehenden erhöht. Gleichzeitig wird der Fussgängerstreifen etwa 17 m von der Kreiselausfahrt entfernt, d. h. eine Verschiebung von etwa 7 m gegenüber der geplanten Lage gemäss Auflage vom 16. Mai bis zum 16. Juni 2008.

Die geringfügige Verschiebung des Fussgängerstreifens und der anschliessenden Bushaltestelle nach Osten ist problemlos möglich. Die Wunschlinien der Zufussgehenden von und nach den Bushaltestellen und zwischen den Quartierteilen Rütihof und Naglerwiesen werden dadurch nicht negativ tangiert.

Mit diesen Massnahmen wird die Auflage gemäss Entscheid VB.2011.00785 Erwägung Kapitel 3.6 betreffend Fussgängersicherheit erfüllt. Die Massnahmen sind in den geänderten, festzusetzenden Plänen ersichtlich.

### *3.4 Projektanpassung für Erhöhung der Sicherheit der Velofahrenden*

Die Sicherheit der Velofahrenden ist gemäss dem Gutachten der verkehrsteiner AG mit geringfügigen Anpassungen ebenfalls gewährleistet.

Die Fahrspurenbreiten der Frankentalerstrasse entsprechen den technischen Normen. Die Sichtverhältnisse sind aufgrund der geraden Linienführung der Frankentalerstrasse sehr gut, zudem wird die Geschwindigkeit der Autofahrenden aufgrund des Kreisels stark verlangsamt. Auf dem städtischen Grundstück Kat.-Nr. HG7471 besteht ein separater Fuss-/Radweg entlang der Regensdorfer-/Frankentalerstrasse. Aufgrund seiner vollständigen Trennung von der Strasse weist er eine hohe Sicherheit für Zufussgehende und Velofahrende auf. Er mündet in der Regensdorferstrasse in den geplanten Radstreifen. Somit ist im Projektperimeter eine durchgehende und sichere Veloführung gewährleistet.

Im Bereich des Fussgängerstreifens nach dem Kreislauf in der Frankentalerstrasse ist eine neue Velofurt geplant, welche das sichere Queren der Strasse für Velofahrende sowie die direkte Führung der Velofahrenden zum baulich getrennten Fuss- und Radweg entlang der Frankentaler-/Regensdorferstrasse auf der Parzelle Kat.-Nr. HG7471 gewährleistet. Diese Velofurt ist in den geänderten, festzusetzenden Plänen ersichtlich. Sie war in den Auflageplänen des Projekts vom 16. Mai bis zum 16. Juni 2008 nicht enthalten.

Des Weiteren führt eine bestehende Veloroute parallel zur Frankentalerstrasse via Rütihofstrasse und der Strasse Im oberen Boden. Die Rütihofstrasse und die Strasse Im oberen Boden sind wenig befahrene Quartierstrassen, die den Velofahrenden eine grosse Sicherheit bieten. Diese mündet über die Stichstrasse Im Stelzenacker in die Regensdorferstrasse, auf welcher beidseits Radstreifen geplant sind.

Auf der Regensdorferstrasse sind im Projektperimeter bestehende Radwege vorhanden (stadteinwärts baulich von der Strasse abgesetzt auf dem arealinternen Weg «Im Stelzenacker» auf der Parzelle Kat.-Nr. HG7471 und stadtauswärts auf dem Trottoir der Regensdorferstrasse; beide sind kombinierte Fuss-/Radwege). Sie sind vor Ort mit Velopiktogrammen gekennzeichnet. Diese beiden bestehenden Velobeziehungen wurden in den Auflageplänen vom 16. Mai bis zum 16. Juni 2008 nicht dargestellt.

Das bestehende Trottoir stadtauswärts auf der Regensdorferstrasse soll zukünftig nur von Zufussgehenden beansprucht werden, um Konflikte mit Velofahrenden zu vermeiden. Vorliegend besteht genügend Platz, um einen separaten Radstreifen auf der Regensdorferstrasse stadtauswärts zu markieren. Der Radstreifen ist in den geänderten Auflageplänen markiert.

Das Projekt sieht zudem einen zusätzlichen Velostreifen stadteinwärts in der Strassenmitte der Regensdorferstrasse zwischen der Geradeausspur und der Rechtsabbiegespur für den MIV vor. Dieser Radstreifen ist den Auflageplänen der Auflage vom 16. Mai bis zum 16. Juni 2008 zu entnehmen. Der baulich von der Strasse abgesetzte bestehende Fuss-/Radweg auf dem arealinternen Weg «Im Stelzenacker» auf der Parzelle Kat.-Nr. HG7471 bleibt erhalten.

Mit den erwähnten geringfügigen Projektanpassungen wird die Auflage gemäss Entscheid VB.2011.00785 Erwägung Kapitel 3.6 betreffend Sicherheit der Velofahrenden erfüllt. Die Massnahmen sind in den geänderten, festzusetzenden Plänen ersichtlich. Im Übrigen erfüllt das Strassenbauprojekt die Anforderungen an die genügende Sicherheit der Velofahrenden. Dies bestätigt auch das Gutachten der verkehrsteiner AG vom 22. Oktober 2014.

### *3.5 Projektanpassung bezüglich Lichtsignalsteuerung beim Knoten Regensdorfer-/Frankentalerstrasse*

Ein letzter noch offener Punkt gemäss dem Entscheid des Verwaltungsgerichts (VB.2011.00785 E. 3.7) ist die Sicherheitsfrage für die neuen Übergänge für Zufussgehende und Velofahrende beim Knoten Regensdorfer-/Frankentalerstrasse.

Sämtliche Übergänge für den Velo- und Fussverkehr am Knoten Regensdorfer-/Frankentalerstrasse sind lichtsignalgesteuert. Die Ampelanlagen waren in den Auflageplänen vom 16. Mai bis zum 16. Juni 2008 nicht vollständig aufgeführt. Im beiliegenden, festzusetzenden Abänderungsplan sind sie ersichtlich, weshalb dieser Punkt als erledigt betrachtet werden kann.

Fazit: Den Anforderungen an die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden trägt das Strassenbauprojekt mit den erwähnten geringfügigen Anpassungen umfassend Rechnung.

### *3.6 Ergänzung Baumreihe*

Im Bereich der Liegenschaften Regensdorferstrasse 192–206 soll im Bereich der geplanten Baumrabatte in der Strassenmitte die Baumreihe in der Regensdorferstrasse mit zehn Bäumen ergänzt werden. Diese Bäume waren in den Auflageplänen vom 16. Mai bis zum 16. Juni 2008 nicht enthalten. Diese geringfügige Ergänzung der Bäume im Projektperimeter stellt eine untergeordnete Massnahme i. S. v. § 16 Strassengesetz (StrG, LS 722.1) dar und bedarf somit keiner neuen Planaufgabe.

Das Projekt wurde entsprechend der Bedeutung und Zweckbestimmung der Frankentaler- und Regensdorferstrasse nach den jeweiligen Erkenntnissen der Bau- und Verkehrstechnik, mit bestmöglicher Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie unter Beachtung der Sicherheit, des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und mit sparsamer Landbeanspruchung projektiert; die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Zufussgehenden, der

Velofahrenden sowie der Behinderten und Gebrechlichen sind angemessen berücksichtigt (§ 14 StrG).

#### **4. Verfahren**

##### *4.1 Begehrensäusserung des Kantons*

Die unter Ziffern II.1–II.3 vorgängig aufgeführten Projektanpassungen wurden dem zuständigen Amt für Verkehr zur Äusserung von Begehren unterbreitet. Mit Schreiben vom 14. Juni 2016 hat das Amt für Verkehr den Änderungen zugestimmt mit dem Hinweis, dass der Nachweis der Fussgängersicherheit erbracht ist. Als Begehren i. S. v. § 45 Abs. 1 StrG wurde gefordert, dass in der östlichen Zufahrt zum Kreisel Frankentaler-/Geeringstrasse eine Durchfahrtsbreite der Busspur zwischen 3,25 m und 3,50 m betragen soll, da ansonsten der seitliche Abstand zur Schutzinsel zu gering ist. Zudem ist der Schleppkurvennachweis zu erbringen.

Beiden Begehren wurde Rechnung getragen. Die Durchfahrtsbreite der Busspur wird auf 3,5 m festgelegt. Dies ist den geänderten festzusetzenden Plänen zu entnehmen. Der Schleppkurvennachweis wurde erbracht.

##### *4.2 Mitwirkung der Bevölkerung zu den Projektanpassungen, Auflage- und Einspracheverfahren*

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 stellen untergeordnete Massnahmen dar, weshalb keine erneute Projektauflage im Sinne des Strassengesetzes erforderlich ist (vgl. § 13 Abs. 1 und § 17 Abs. 4 StrG).

Die untergeordneten Projektanpassungen können demzufolge ohne Planaufgabe seitens des Stadtrats gemäss § 45 Abs. 2 StrG festgesetzt werden.

#### **5. Zuständigkeit**

Der Stadtrat ist zuständig für die Festsetzung der Änderungen des Strassenbauprojekts Regensdorfer-/Frankentalerstrasse (Strasse von überkommunaler Bedeutung [§ 45 Abs. 2 StrG]).

#### **6. Projektfestsetzung**

Die Änderungen des Strassenbauprojekts Regensdorfer-/Frankentalerstrasse sind gemäss den geänderten Auflageplänen Situation Mst. 1:200, Plan-Nrn. 04183-41, 04183-42, 04183-43; Normalprofile A, B, C, D, Mst 1:50, Plan-Nr. 04183-44; Normalprofile E + F 1:50; Plan-Nr. 04183-45; Normalprofil G 1:50, Plan-Nr. 04183-46, alle datiert vom 6. Februar 2007, mit Änderungen vom 16. Mai 2008/18. November 2019, festzusetzen (§ 45 Abs. 2 StrG).

#### **7. Rechtsmittelbelehrung**

Die Frankentalerstrasse ist eine Strasse von überkommunaler Bedeutung (§ 43 Abs. 2 i. V. m. § 5 Abs. 1 StrG). Somit kann der Entscheid des Stadtrats beim Regierungsrat angefochten werden (§ 41 Abs. 1 i. V. m. § 45 Abs. 2 StrG). Die Einsprecher sind berechtigt, innert 30 Tagen seit Mitteilung dieses Entscheids Rekurs beim Regierungsrat einzureichen (§ 22 Abs. 1 VRG i. V. m. § 45 Abs. 2 StrG). Die Rekurschrift muss einen Antrag sowie dessen Begründung enthalten; der angefochtene Entscheid ist beizulegen oder genau zu bezeichnen (§ 23 Abs. 1 VRG). Ebenso sind die Beweismittel genau zu bezeichnen und soweit als möglich beizulegen (§ 23 Abs. 3 VRG).



## 8. Vormerknahme der Ausgabenbewilligung

Die für das Strassenbauprojekt notwendigen Ausgaben werden separat bewilligt, wovon Vormerk zu nehmen ist.

Auf Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beschliesst der Stadtrat:

1. Es wird Vormerk genommen, dass die Untersuchungen gemäss Entscheid des Verwaltungsgerichts VB.2011.00785 Dispositiv-Ziffer I. umfassend erfolgt sind.
2. Die Änderungen des Strassenbauprojekts Regensdorfer-/Frankentalerstrasse werden gemäss den geänderten Auflageplänen Situation Mst. 1:200, Plan-Nrn. 04183-41, 04183-42, 04183-43; Normalprofile A, B, C, D, Mst 1:50, Plan-Nr. 04183-44; Normalprofile E + F 1:50; Plan-Nr. 04183-45; Normalprofil G 1:50, Plan-Nr. 04183-46, alle datiert vom 6. Februar 2007, mit Änderungen vom 16. Mai 2008/18. November 2019, festgesetzt.
3. Gegen diesen Beschluss kann innert 30 Tagen, von der Zustellung an gerechnet, beim Regierungsrat des Kantons Zürich, Postfach, 8090 Zürich, schriftlich Rekurs erhoben werden. Der Rekurs ist im Doppel einzureichen und hat einen Antrag sowie dessen Begründung zu enthalten. Der angefochtene Beschluss ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit als möglich beizulegen.
4. Es wird Vormerk genommen, dass die für die Umsetzung des Projekts erforderlichen Ausgaben gesondert bewilligt werden.
5. Mitteilung an den Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, die Stadtschreiberin, den Rechtskonsulenten, das Tiefbauamt (Rechtsdienst, 1 unterzeichneter STRB) und gegen Rückschein an Dr. Peter Heer, Rechtsanwalt, Stadtturmstrasse 19, 5401 Baden (Vertreter Einsprechende 1-7).

Für getreuen Auszug  
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti

