Stadt Zürich
Tiefbauamt

Strassenbauprojekt

Bericht zu den Einwendungen

Nötzli-, Giacomettistrasse, Müseliweg Abschnitt Segantinistrasse bis Appenzellerstasse

Bau Nr. 23007

Auflageexemplar
Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, August 2026 / Anna Menti

Inhalt

1 Vorbemerkung **3**
1.1 Mitwirkung der Bevölkerung 3
1.2 Projektbeschreibung 3

2 Einwendungen **4**

3 Schlussbemerkungen **10**

1 Vorbemerkung

1.1 Mitwirkung der Bevölkerung

Gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) sind die Projekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Das Strassenbauprojekt im Vogtsrain, Nötzli-, Giacometti-, Appenzellerstrasse, Müseliweg mit den geplanten Massnahmen für den Ausbau und Lückenschluss der Velovorzugsroute (VVR) wurde vom 23.01.2026 bis 23.02.2026 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 44 Eingaben mit total 75 Einwendungen eingegangen, davon 56 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (diese wurden themenspezifisch zusammengefasst). Von den daraus resultierenden 19 Einwendungen werden 3 Einwendungen ganz und 6 Einwendungen teilweise berücksichtigt. 10 Einwendungen werden nicht berücksichtigt.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen.

1.2 Projektbeschreibung

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

- Neubau des Wegabschnitts auf den Parzellen HG8252 und HG8259 zur Umsetzung der Velovorzugsroute Höngg-Wipkingen (Lückenschluss)

- Umsetzung kommunale Fussverbindung (Lückenschluss)

- Verbreiterung bestehender Wege und Strassenabschnitte zugunsten des Veloverkehrs

- Erhalt und Ersatz von Grünflächen, Berücksichtigung der Bestimmungen von kommunalen Schutzobjekten

- Anpassung und Erweiterung der öffentlichen Beleuchtung

- Diverse Werkleitungsarbeiten (Entwässerung, Gas, Beleuchtung und Wasserversorgung)

2 Einwendungen

Einwendung 1:

Die geplante Velovorzugsroute (VVR) soll nicht hinter der Giacomettistrasse 17-21 durchgeführt werden, stattdessen sei eine weniger eingriffsintensive Linienführung einzurichten, da der Eingriff gegen das Verhältnismässigkeitsprinzip verstosse und keine Bedarfsabklärung vorhanden sei. Folgende Vorschläge seien zu prüfen:

1. Führung oberhalb über die Gsteigstrassenbrücke und den Lebristweg oder entlang der Emil-Klöti-Strasse

2. Führung unterhalb entlang der Brunnwiesenstrasse

3. Reduktion des geplanten Velowegs auf ein 2,5 m breiter Veloweg ohne Fussweg

Stellungnahme:

Die Bevölkerung hat Ende September 2020 die Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» mit 70,5 % Ja-Stimmen angenommen. Diese Initiative sieht die Einrichtung von Velovorzugsrouten (VVR) vor.

VVR sind gemäss städtischen Standards als qualitativ hochwertige, durchgehende Verbindungen mit Fokus auf Komfort (auch hinsichtlich der Topografie), Sicherheit und Fahrfluss definiert. Das vom Gemeinderat beschlossene Netz ist im kommunalen Richtplan Verkehr festgeschrieben und wurde im November 2021 durch das Stimmvolk bestätigt. Da Richtpläne behördenverbindlich sind, obliegt der Verwaltung die gesetzlich verankerte Pflicht, die dort verzeichneten Einträge umzusetzen.

Darüber hinaus leisten die VVR einen wichtigen Beitrag zur Förderung der nachhaltigen Mobilität. Attraktive und sichere Veloverbindungen erhöhen die Bereitschaft, Wege mit dem Velo zurückzulegen, und unterstützen damit die Verlagerung von kürzeren und mittellangen Strecken vom motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Dies entspricht den Zielen der Stadt Zürich, den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen, die Verkehrssicherheit zu verbessern sowie den öffentlichen Raum und die Lebensqualität in den Quartieren nachhaltig aufzuwerten.

Das Projekt steht damit im Einklang mit den Zielen der städtischen Strategie Stadtraum und Mobilität sowie den demokratisch legitimierten Vorgaben des kommunalen Richtplans Verkehr.

Eine Bedarfsabklärung auf Grundlage der heutigen Nutzung ist nicht aussagekräftig, da die Velovorzugsroute derzeit nicht besteht. Die Nachfrage nach Veloverkehr wird wesentlich von der Qualität, Sicherheit und Attraktivität der vorhandenen Infrastruktur beeinflusst. Das Projekt dient gerade dazu, bestehende Netzlücken zu schliessen und ein zusätzliches Nachfragepotenzial für den Veloverkehr zu erschliessen.

Prüfung der Alternativvorschläge:

1. Eine Verlagerung der Route nach oben würde die Strecke verlängern und steilere Steigungen bedingen. Dies würde die Attraktivität für den Veloverkehr signifikant mindern. Die VVR sollen möglichst direkte, attraktive und durchgehende Verbindungen zwischen den Quartieren sowie in Richtung Innenstadt gewährleisten. Die Emil-Klöti-Strasse ist als übergeordnete Verbindungsstrasse klassiert, unterliegt einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und weist einen hohen durchschnittlichen Tagesverkehr auf. Diese Rahmenbedingungen stehen im Widerspruch zu den festgelegten Qualitätskriterien einer VVR.

2. Der Hönggerberg wird mit zwei VVR auf unterschiedlichen Höhenebenen erschlossen. Das übergeordnete Netz wird durch ein Basis- und Hauptnetz ergänzt. Die Brunnwiesenstrasse liegt topografisch deutlich tiefer im Hang und befindet sich in räumlicher Nähe zur VVR Höngg – Meierhofplatz – Wipkingerbrücke. Eine zusätzliche Verschiebung nach unten würde im Sinne des strategischen Netzgedankens zu keiner sinnvollen Vernetzung, sondern zu einer unangemessenen Parallelisierung führen. Die aktuell gewählte Führung gewährleistet hingegen die optimale Erschliessungs- und Vernetzungswirkung.

3. Gemäss den Velostandards der Stadt Zürich ist für einen Zweirichtungsradweg eine Breite von 4,8 m vorzusehen, situationsbedingt sind Abweichungen bis auf 3,5 m zulässig. Eine Ausführung mit lediglich 2,5 m würde die Verkehrssicherheit aller Nutzenden gefährden und den Qualitätsanspruch einer VVR nicht erfüllen. Zudem wurde die Breite bereits auf das planerisch notwendige Minimum reduziert, um die Eingriffstiefe im Böschungsbereich zu begrenzen. Die Ausgestaltung mit einem zusätzlichen Fussweg entspricht den Vorgaben des kommunalen Richtplans, welcher eine ergänzende Fussverbindung vom Varlinweg in die Appenzellerstrasse zur bestehenden Verbindung auf dem Lebristweg vorsieht.

Auf Grundlage der behördenverbindlichen Richtplanung, den festgesetzten Baulinien, der geltenden städtischen Velostandards und Strategien sowie der übergeordneten netzstrategischen Vorgaben halten wir an der bisher geplanten Linienführung und Dimensionierung fest.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2:

Die VVR soll über die Michel-, Holbrig-, Kappenbühlstrasse und die Brücke «am Hönggerberg» in die obere Bläsistrasse zum Appenzellerweg geführt werden, mit einer direkten, konfliktfreien ETH-Anbindung über die obere Gsteigwegstrasse und die Brücke (über die Emil-Klöti-Strasse) zum Hönggerbergring.

Stellungnahme:

Die vorliegende Einwendung geht über den spezifischen Projektperimeter des aktuellen Vorhabens hinaus. Gegenstand der aktuellen Planungs- und Festsetzungsstufe ist ausschliesslich der behördenverbindliche «Lückenschluss» zwischen Appenzellerweg und Appenzellerstrasse. Die oben genannten Strassenzüge (Michelstrasse, Holbrigstrasse, Kappenbühlstrasse, Hönggerbergring) sind dem Basis- und Hauptnetz zugeordnet. Diese Netzkategorien ergänzen das VVR-Netz, indem sie die Feinerschliessung und Anbindung aller relevanten Ziele für den Alltagsverkehr sicherstellen. So ist die ETH Zürich bereits über das Hauptnetz, welches unter anderem über die Gsteigstrasse verläuft, erschlossen. Eine Aufwertung dieser Verbindungen zu einer VVR ist weder netzstrategisch erforderlich noch mit den festgelegten Qualitätsstandards vereinbar, da sie nicht den Kriterien einer VVR hinsichtlich Verkehrsaufkommen entsprechen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 3:

Die Velovorzugroute soll über die bestehenden, sicheren Wege, insbesondere der Brücke «am Hönggerberg» über die Gsteigstrasse geführt werden, um eine gefährliche Niveau-Querung der Gsteigstrasse und die Belastung des Meierhofplatzes zu vermeiden.

Stellungnahme:

Die Führung des Velo- und Fussverkehrs über die Brücke «am Hönggerberg» würde sowohl hinsichtlich der Wegdistanz als auch aufgrund der topografischen Verhältnisse zu einem Umweg führen. Die VVR sollen möglichst direkte, attraktive und durchgehende Verbindungen zwischen den Quartieren sowie in Richtung Innenstadt gewährleisten. Eine indirekte Linienführung würde diese Anforderungen nur unzureichend erfüllen.

Die Sorge bezüglich der Sicherheit bei der Niveauquerung der Gsteigstrasse wird ernst genommen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass auf der Gsteigstrasse bereits seit 2019 eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h gilt. Um die Querung der VVR zu erleichtern und die Sicherheit zu erhöhen, ist die Einrichtung eines Aufstellbereichs in der Mitte der Fahrbahn vorgesehen. Diese Massnahme wird in der kommenden Projektphase weiter optimiert, um einen sicheren und reibungslosen Übergang zu gewährleisten.

Da die Gsteigstrasse überkommunale Bedeutung hat und im Busnetz geführt wird, bleibt die Vortrittsberechtigung der Hauptverkehrsachse bestehen. Verkehrstechnische Abklärungen zeigen, dass durch die VVR kein Rückstau bis zum Meierhofplatz zu erwarten ist. Ebenso sind keine nachteiligen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr zu erwarten, da dessen Bevorzugung weiterhin sichergestellt ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendungen 4:

Die Linienführung der VVR soll so angepasst werden, dass sie nicht durch die Nötzlistrasse oder den Schulweg Vogtsrain führt, um die Sicherheit von Kindern und Anwohnenden zu gewährleisten. Es seien Sicherheitsmassnahmen für den Fussverkehr im Vogtsrain zu prüfen.

Stellungnahme:

Auf dem Vogtsrain und entlang der Nötzlistrasse über die Gsteigstrasse führt der Schulweg vom Hönggerberg zur Schule Vogtsrain. Aus diesem Grund hat das Projektteam mit dem zuständigen Schulinstruktor von der Stadtpolizei das Vorhaben besprochen und auf Sicherheitsaspekte geprüft.

Zum einen werden mit der neu geplanten Führung der VVR über die Nötzlistrasse die Parkplätze aufgrund der geringen Strassenbreite aufgehoben. Dies verbessert die Sichtverhältnisse und somit die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden. Parkierte Fahrzeuge bergen das Risiko, dass sich Kinder hinter diesen aufhalten und dann direkt vor ein fahrendes Fahrzeug rennen.

Zudem wird der Veloverkehr im Vogtsrain getrennt vom Fussverkehr geführt und die beiden Nutzungen sind so angeordnet, dass es möglichst keine Konfliktsituationen gibt. Eine Querung der VVR ist lediglich im oberen Abschnitt in der Verzweigung Nötzlistrasse/ Vogtsrain nötig, sofern der Fussverkehr das grosszügigere nordseitige Trottoir nutzt. In diesem Abschnitt ist die gefahrene Geschwindigkeit geringer als im unteren Abschnitt, wo die Querung der Segantinistrasse durch den Fussverkehr über eine Trottoirüberfahrt ohne potenzielle Berührungspunkte mit der VVR geführt wird.

Im weiteren Projektverlauf wird geprüft, ob es bauliche Massnahmen gibt, welche die Velofahrenden am Weiterfahren auf dem Vogtsrain bergab hindern.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendungen 5:

Auf das Projekt sei aufgrund von geotechnischen Risiken im Hang sowie der Zerstörung eines geschützten und ökologisch wertvollen Grünraums zu verzichten.

Stellungnahme:

Es wurden umfassende geologische und hydrogeologische Untersuchungen sowie Sondierungen durchgeführt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Planung des Fuss- und Velowegs ein. Die erforderlichen baulichen Massnahmen zur Beherrschung der geotechnischen Risiken wurden in der Projektierung berücksichtigt.

Die betroffenen Parzellen HG8252 und HG8259 waren im Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte als «Obstgarten Hönggerberg Ost» verzeichnet. Gemäss der massgeblichen Rechtsordnung ist bei einer Tangierung eines Inventarobjekts durch ein Bauvorhaben dessen Schutzwürdigkeit zu klären und abzuwägen, ob Schutzmassnahmen im Sinne von § 205 PBG anzuordnen sind. Im Rahmen der Projektplanung wurde eine entsprechende Beurteilung der Schutzwürdigkeit veranlasst. Das eingeholte Gutachten gelangte zum Schluss, dass die Kriterien für eine grundeigentümerverbindliche Unterschutzstellung nach § 205 PBG nicht erfüllt sind. Zwar weisen die Teilflächen derzeit eine gewisse ökologische Wertigkeit auf. Diese vermag jedoch eine Unterschutzstellung nicht zu rechtfertigen. Demgegenüber wird das ökologische Entwicklungspotenzial der Flächen im Gutachten als sehr hoch eingestuft. Der Stadtrat hat Ende 2024 beschlossen, verschiedene Flächen, darunter die Parzelle HG8252 sowie ein Teil der Parzelle HG8259, aus dem Inventar zu entlassen.

Im Projekt wurde zudem eine Lebensraumbilanzierung durchgeführt. Die vorhandenen Lebensräume im Projektperimeter wurden erhoben und bewertet. Auf dieser Grundlage wurden Massnahmen erarbeitet, die einen gleichwertigen Ersatz der beanspruchten Flächen in unmittelbarer Nähe vorsehen. Im aktuellen Planungsstand sind folgende ökologische Ersatzmassnahmen vorgesehen:

- Gleichwertiger Ersatz temporär beanspruchter Flächen
- Aufwertung der Böschung entlang der Fuss- und Veloroute durch Kleinstrukturen und lockere Gehölzgruppen (z. B. Wildrosen oder Schwarzdorn)
- Erweiterung des Hochstammobstgartens
- Überführung der aktuellen Unternutzung (Talfettweide) in eine struktur- und artenreiche Magerweide
- Gestaltung der Mauern als Trockenmauern für Kleintiere

Die ökologischen Belange wurden im Rahmen eines strukturierten Abwägungsprozesses berücksichtigt. Insgesamt wird durch die Projektrealisierung der ökologische Wert der Lebensräume trotz Umsetzung des Vorhabens gesteigert, die Biodiversität gefördert und das aufgezeigte Entwicklungspotenzial ausgeschöpft.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 6:

Aufgrund von erheblichen Beeinträchtigungen der Nachtruhe durch Lärm des Fuss- und Veloweges in Wohnnähe sei auf die Linienführung zwischen Appenzellerweg und Appenzellerstrasse zu verzichten.

Stellungnahme:

Für Fuss- und Velowege gelten in Schweizer Wohngebieten keine separaten Lärmgrenzwerte. Sie werden baurechtlich als Teil des Langsamverkehrs betrachtet und sind grundsätzlich lärmarm. Der sogenannte Langsamverkehr ist umweltschonend und gilt planerisch als eine der effektivsten Massnahmen zur Lärmreduktion im Siedlungsgebiet, da hier keine Motorengeräusche entstehen.

Für die anliegenden Wohnzonen gelten strenge gesetzliche Grenzwerte nach der Schweizer Lärmschutz-Verordnung (LSV) des Bundesamtes für Umwelt (BAFU). Die gesetzlichen Grenzwerte werden mit dem neu geplanten Fuss- und Veloweg eingehalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendungen 7:

Aufgrund des vorhandenen Mangels an Parkplätzen für Anwohnende, Gewerbe, Servicehandwerker*innen, Kund*innen und der schweren Erreichbarkeit infolge Hanglage, insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkung, sei auf den Parkplatzabbau zu verzichten. Zudem wird beantragt, Güterumschlags- und Car-Sharing-Parkplätze einzurichten und praktische Lösungen für den Ersatz der knappen Blaue-Zone-Parkplätze zu finden, um das Parken ausserhalb der Zonen und die damit verbundenen Bussen zu vermeiden.

Stellungnahme:

Gemäss Art. 242 Abs. 2 PBG ist der Abstellbedarf für Fahrzeuge grundsätzlich durch Pflichtparkplätze auf Privatgrund zu decken, welcher durch die städtische Parkplatzverordnung (PPV) konkretisiert wird. Durch die Realisierung von Pflichtparkplätzen weitet sich das Parkplatzangebot auf Privatgrund stetig aus, sodass der Parkplatzbedarf zusehends auf Privatgrund abgedeckt werden kann.

Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkfelder und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandsgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer*innen und Gewerbetreibende sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohnende sowie für Beschäftigte und Besuchende auf ihren Grundstücken zu errichten.

Blaue-Zone-Parkplätze werden nur aufgehoben, wenn dadurch anderen Bedürfnissen Rechnung getragen werden kann. Im vorliegenden Fall sollen richtplanerische Vorgaben, Normen und Strategien zur Umsetzung des Volksentscheids «Sichere Velorouten für Zürich» umgesetzt werden. Die Aufhebung der Parkplätze an der Nötzlistrasse ermöglicht die Schaffung einer Veloinfrastruktur, wie sie im kommunalen

Richtplan verankert ist. Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite von rund 5,50 m ist der Erhalt der Parkplätze und die Einhaltung der Mindestquerschnittsstandards für den Veloverkehr technisch nicht vereinbar.

Mit der bald in Kraft tretenden Parkkartenverordnung soll eine Jahresbewilligung für Handwerkende und Servicebeauftragte mit erweitertem Geltungsbereich geschaffen werden. Spitex-Organisationen haben in der Stadt bereits eine Spezialbewilligung. Zudem ist das Halten zum Güterumschlag gestattet. Gehbehinderte Personen können bei konkretem Bedarf bei der Dienstabteilung Verkehr behindertengerechte Parkfelder beantragen.

Car-Sharing-Parkplätze können nicht auf öffentlichem Grund der Stadt Zürich angeboten werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendungen 8:

Die Veloquerung der Gsteigstrasse soll optimiert und gegebenenfalls unter Licht genommen werden, um die Verkehrssicherheit der Velofahrenden zu erhöhen. Zudem soll die Zufahrt in die Nötzlistrasse durch die Verschiebung der Schutzinsel nach Süden für grössere Fahrzeuge nicht beeinträchtigt werden.

Stellungnahme:

Die Erstellung einer Lichtsignalanlage am Knoten Nötzlistrasse/Gsteigstrasse wäre mit verhältnismässig hohen baulichen Aufwendungen verbunden. Hierfür wären die umfassende Umgestaltung des Knotenbereichs, die Installation der erforderlichen Signalinfrastruktur sowie der Rückbau der bestehenden Trottoirüberfahrten notwendig.

Zur Optimierung der Veloverkehrsführung wird die Querungshilfe angepasst und nach Süden verlängert. Dadurch wird eine möglichst direkte und sichere Querung der Gsteigstrasse ermöglicht. Die südliche Schutzinsel wird als überfahrbare Aufpflästerung ausgestaltet, sodass die Befahrbarkeit für grössere Fahrzeuge sowie sämtliche Fahrbeziehungen in die Nötzli- und Giacomettistrasse sichergestellt bleiben. Gleichzeitig können Eingriffe in angrenzende Privatgrundstücke minimiert werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendungen 9:

Es seien bauliche Massnahmen zu planen, welche die MIV-Zufahrt in den neuen Veloweg zwischen Appenzellerweg und Appenzellerstrasse verhindern.

Stellungnahme:

Auf bauliche Massnahmen wie beispielsweise Poller wird bewusst verzichtet, da diese auch den Veloverkehr beeinträchtigen und für Velofahrende zusätzliche Sicherheitsrisiken schaffen können. Die vorgesehene bauliche Umgestaltung mit einer reduzierten Fahrbahnbreite soll die Einhaltung des Fahrverbots für den motorisierten Individualverkehr (MIV) unterstützen.

Im Rahmen der vorgesehenen Wirkungskontrolle wird überprüft, ob die Massnahme die gewünschte Wirkung erzielt. Sollte sich zeigen, dass das Fahrverbot nicht ausreichend beachtet wird, werden ergänzende bauliche Massnahmen geprüft.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendungen 10:

Die VVR von Höngg – Wipkingen soll als Gesamtprojekt aufgelegt werden.

Stellungnahme:

VVR werden grundsätzlich in grösseren, zusammenhängenden Abschnitten geplant und umgesetzt und umfassen in der Regel einfache Signalisations- und Markierungsmassnahmen. Der vorliegende Abschnitt stellt hingegen einen baulich anspruchsvollen Lückenschluss dar, der umfassendere planerische und bauliche Massnahmen erfordert. Um die bestehende Netzlücke zeitnah zu schliessen und die Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt zu verbessern, wurde dessen Planung und Umsetzung unabhängig von den übrigen Teilabschnitten vorgezogen.

Die abschnittsweise Projektierung entspricht dem üblichen Vorgehen bei Infrastrukturvorhaben dieser Grösse. Jeder Abschnitt wird dabei eigenständig beurteilt und öffentlich aufgelegt. Die Mitwirkungs- und Rechtsmittelmöglichkeiten der direkt Betroffenen bleiben dadurch uneingeschränkt gewährleistet. Gleichzeitig ermöglicht dieses Vorgehen eine bedarfsgerechte Umsetzung unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen und planerischen Rahmenbedingungen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendungen 11:

Auf die Belagsrampe in der Segantinistrasse sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Belagsrampe in der Segantinistrasse dient der klaren Trennung der Fuss- und Veloverkehrsführung. Dadurch werden die unterschiedlichen Verkehrsströme eindeutig geführt und Nutzungskonflikte minimiert. Zudem verläuft über den Vogtsrain ein

bedeutender Schulweg. Die Belagsrampe schafft eine erhöhte Aufmerksamkeit des motorisierten Verkehrs beim Queren der Segantinistrasse und unterstützt damit die sichere Querung für Zufussgehende, insbesondere für Kinder. Gleichzeitig wird die Führung des Veloverkehrs entlang der vorgesehenen Route nachvollziehbar und sicher gestaltet.

Die Massnahme leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und insbesondere zur Schulwegsicherheit.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendungen 12:

Der grosse Baum im Vogtsrain, die Wiese und bestehenden Sträucher seien zu belassen.

Stellungnahme:

Der Vogtsrain ist Bestandteil eines wichtigen Schulwegs und wird künftig sowohl vom Fuss- als auch vom Veloverkehr genutzt. Die vorgesehene Verbreiterung des Wegraums ist erforderlich, um eine sichere und klar getrennte Führung dieser Verkehrsarten zu gewährleisten und damit die Verkehrssicherheit für alle Nutzenden, insbesondere für Schulkinder, zu erhöhen.

Die mit dem Ausbau verbundenen Eingriffe in die bestehende Grünfläche werden soweit möglich minimiert. Die Grünfläche östlich des Weges wird flächengleich ersetzt und ökologisch aufgewertet. Für den Wegfall des bestehenden Baums auf der Westseite sind entlang des Fusswegs drei Ersatzpflanzungen vorgesehen. Dadurch kann der Baumbestand langfristig erhöht und die ökologische sowie gestalterische Qualität des Freiraums verbessert werden.

Insgesamt wird den Anforderungen an die Verkehrssicherheit unter angemessener Berücksichtigung der bestehenden Grünstrukturen Rechnung getragen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendungen 13:

Auf die Erstellung versiegelter Flächen sei zu verzichten und Oberflächen versickerungsfähig zu realisieren.

Stellungnahme:

Im vorliegenden Projekt wurden die unterschiedlichen Anforderungen an Verkehr, Sicherheit, Umwelt und Komfort umfassend berücksichtigt und gegeneinander abgewogen. Für die VVR ist eine Asphaltoberfläche vorgesehen, da diese hinsichtlich

Fahrkomforts, Verkehrssicherheit und ganzjähriger Befahrbarkeit deutliche Vorteile gegenüber einer chaussierten Oberfläche aufweist. Insbesondere für den Alltagsverkehr, E-Bikes, Lastenvelos und Personen mit eingeschränkter Mobilität gewährleistet ein befestigter Belag eine komfortable und attraktive Nutzung.

Gleichzeitig wird dem Anliegen der Regenwasserbewirtschaftung Rechnung getragen: Der Gehbereich entlang der Böschung wird mit einem sickerfähigen Belag ausgestaltet, sodass das anfallende Oberflächenwasser grösstenteils vor Ort versickern kann.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendungen 14:

Der Baulärm ist auf ein Minimum zu beschränken.

Stellungnahme:

Bei der Ausführung des Bauprojekts wird die Richtlinie über bauliche und betriebliche Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms gemäss Art. 6 der Lärmschutz-Verordnung eingehalten. Die Arbeiten werden unter Anwendung geeigneter baulicher und organisatorischer Massnahmen so ausgeführt, dass die Lärmemissionen auf das technisch und betrieblich mögliche Minimum reduziert werden. Temporäre Beeinträchtigungen während der Bauzeit lassen sich nicht vollständig vermeiden, werden jedoch auf ein möglichst geringes Mass beschränkt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendungen 15:

Die Erschliessung der Parzelle HG7351 über die Segantinistrasse ist sicherzustellen.

Stellungnahme:

Die Erschliessung der Parzelle HG7351 über die Segantinistrasse wird durch die geplante VVR nicht beeinträchtigt und bleibt weiterhin gewährleistet. Im Rahmen der Projektierung wurde darauf geachtet, dass die Zugänglichkeit der angrenzenden Grundstücke erhalten bleibt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendungen 16:

Die VVR soll den öffentlichen Verkehr nicht negativ beeinträchtigen.

Stellungnahme:

Eine negative Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs durch die VVR ist nicht zu erwarten. Die Querung der Gsteigstrasse im Bereich Nötzli-/ Giacomettistrasse erfolgt ohne Vortrittsberechtigung der VVR, wodurch die bestehenden Verkehrsabläufe auf der Gsteigstrasse unverändert bleiben. Die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs wurden bei der Projektierung berücksichtigt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendungen 17:

Die Beanspruchung der Liegenschaft HG8253 soll auf ein Minimum reduziert und die Verkehrssicherheit an der Kreuzung Giacometti-/ Obere Bläsistrasse/ Appenzellerweg soll nachgewiesen werden.

Stellungnahme:

Im Rahmen der Projektierung wurde geprüft, wie die notwendigen Flächenbeanspruchungen möglichst gering gehalten werden können. Die vorgesehene Linienführung berücksichtigt die bestehenden Baulinien sowie die örtlichen Rahmenbedingungen. Die erforderlichen Anpassungen werden auf die betroffenen Grundstücke möglichst gleichmässig verteilt.

Die vorgeschlagene Verschiebung oder der Abbruch des Trafoturms wurde geprüft. Aufgrund der damit verbundenen erheblichen Eingriffe und Kosten ist diese Massnahme nicht verhältnismässig. Zudem besteht für den Trafoturm eine Schutzvermutung, weshalb sein Erhalt im Rahmen der Projektierung zu berücksichtigen ist.

Die Sichtverhältnisse im Bereich der betroffenen Grundstückszufahrten sowie der Kreuzung Giacomettistrasse/ Obere Bläsistrasse/ Appenzellerweg wurden überprüft. Die Gestaltung der Kreuzung wird im Rahmen der weiteren Projektierung optimiert, sodass die Anforderungen an die Verkehrssicherheit eingehalten werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendungen 18:

Auf dem neuen Abschnitt des Appenzellerwegs soll mittels regelmässiger Piktogramme der Veloweg markiert werden, um Konflikte zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden zu vermeiden.

Stellungnahme:

Die VVR wird im Rahmen des Gesamtprojekts «VVR Höngg – Wipkingen» einheitlich signalisiert und markiert. Die Festlegung der Standorte von Velo-Piktogrammen erfolgt

im Rahmen dieses übergeordneten Projekts und wird auf die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten abgestimmt. Dabei wird insbesondere auch dem Anliegen Rechnung getragen, die Führung des Veloverkehrs klar erkennbar zu machen und mögliche Konflikte mit dem Fussverkehr zu minimieren.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendungen 19:

Auf eine Beleuchtung des Wegabschnitts zwischen Appenzellerweg und Appenzellerstrasse sei nach Möglichkeit zu verzichten. Sofern eine Beleuchtung aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, sei diese so auszugestalten, dass keine Lichtimmissionen auf die angrenzenden Wohnliegenschaften entstehen und die Beleuchtungsstärke auf das notwendige Minimum beschränkt wird. Zudem sei eine bedarfsgerechte Steuerung mittels Bewegungsmeldern vorzusehen.

Stellungnahme:

Die Beleuchtung zwischen Appenzellerweg und Appenzellerstrasse wurde so geplant, dass Beeinträchtigungen der angrenzenden Wohnnutzungen möglichst vermieden werden. Die Leuchten sind bergaufwärts beziehungsweise gezielt auf den Wegbereich ausgerichtet, wodurch eine direkte Anstrahlung der Wohnräume ausgeschlossen wird. Zudem ist eine dynamisch gesteuerte Beleuchtungsanlage vorgesehen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung einer sicheren Nutzung des Velo- und Fusswegs kann die Beleuchtung jedoch nicht vollständig ausgeschaltet werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

3 Schlussbemerkungen

Der Bericht liegt gemäss § 13 Abs. 3 StrG während 60 Tagen zur Einsichtnahme öffentlich auf. Der Zeitpunkt der Auflage wird im städtischen Amtsblatt «Tagblatt der Stadt Zürich» bekannt gegeben.

Das Projekt wird durch den Stadtrat festgesetzt und vor der Projektfestsetzung gemäss §§ 16 und 17 StrG (Planauflage- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.

Direktorin

Digital signiert von Rangosch Simone
DN: cn=Rangosch Simone, email=Simone.Rangosch@zuerich.ch
Datum: 2026.08.14 10:52:43 +02'00'

Dr. Simone Rangosch

Stadt Zürich
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
T+ 41 44 412 50 99
tiefbauamt@zuerich.ch
stadt-zuerich.ch/tiefbauamt