



Strassenbauprojekt

Bericht zu den Einwendungen

Köschenrütistrasse
Seebacherstrasse 109 – Katzenbach

Bau Nr. 18187

Auflageexemplar
Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, November 2025 tazgob

Inhalt

| | | |
|----------|----------------------------|-----------|
| 1 | Vorbemerkung | 3 |
| 1.1 | Mitwirkung der Bevölkerung | 3 |
| 1.2 | Projektbeschreibung | 3 |
| 2 | Einwendungen | 4 |
| 3 | Schlussbemerkungen | 16 |

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 in der Köschenrütistrasse mit der geplanten Neugestaltung einer Quartierstrasse wurde vom 21. April bis 22. Mai 2023 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 27 Eingaben mit total 58 Einwendungen eingegangen, davon 33 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als eine Einwendung gezählt). Von den somit 26 vorliegenden Einwendungen werden 7 Einwendungen ganz und 6 Einwendungen teilweise berücksichtigt. 13 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:

Neugestaltung einer Tempo 30 entsprechenden Quartierstrasse mit punktuellen Verengungen der Fahrbahn, Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs, Sicherstellung der Schulwegsicherheit, kompakte Gestaltung der Kreuzung Köschenrüti-/Seebacherstrasse mit Schutzinseln, behindertengerechte Gestaltung der Bushaltestellen «Buhnstrasse» sowie «Schönauring», beidseitige Gehölzpflanzungen mit rund 70 neuen Bäumen in einem rund 2 m breiten Grünstreifen, Einrichtung einer kleinen Platzfläche am Katzenbach mit Verlegung der Wertstoffsammelstelle, Abbau der Blaue-Zone-Parkplätze zugunsten von normgerechten Trottoirs, Förderung der Stadtnatur, Hitzeminderung und Rückhalt des Regenwassers.

2 Einwendungen

Einwendung 1:

Auf die Aufhebung der Blaue-Zone-Parkplätze sei zu verzichten und eine gründliche Abwägung der Konsequenzen vorzunehmen. Anwohnerparkplätze seien aus beruflichen Gründen oder wegen privaten Engagements notwendig. Der Suchverkehr werde zunehmen. Durch die Anordnung der Parkplätze sei die Geschwindigkeit auf der Köschenrütistrasse bereits stark reduziert worden. Ein Abbau fast aller Parkplätze reduziere daher die Sicherheit für Kinder und Schulwege. Die Notwendigkeit von Versickerungsflächen sei auch mit einem sickerfähigen Belag zu erreichen. Das Quartier sei bereits extrem grün und daher seien keine Baumpflanzungen zu Lasten von Parkplätzen notwendig. Parkplätze für behinderte und ältere Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, müssten in der Nähe der Hauszugänge zur Verfügung stehen. Im Gebäude Köschenrütistrasse Nr. 6 befindet sich ein Laden mit Verpflegungsmöglichkeiten und eine Moschee, Besucher würden die fest vermieteten privaten Parkplätze gegenüber besetzen.

Weiter wird eingewandt, dass die Parkplätze in erhöhter Quantität sowie Qualität erstellt werden sollen. Die Markierung der blauen Zone sei in weiße Parkfelder umzugestalten.

Stellungnahme:

Die städtebauliche Siedlungsstruktur in Seebach ist geprägt durch unterschiedliche Bebauungstypen mit offener Freiraumstruktur und Grünflächen. Die Siedlungen im Betrachtungsperimeter um die Köschenrütistrasse haben Parkplätze auf Privatgrund zur Verfügung. Die Blaue-Zone-Parkierung im öffentlichen Grund ergänzt dieses Angebot lediglich. Die vorhandenen Parkplätze auf Privatgrund und öffentlichem Grund decken die geschätzte Nachfrage im Perimeter um die Köschenrütistrasse ab und die Umnutzung der Parkplätze in der Köschenrütistrasse führt zu einer untergeordneten Reduktion des Gesamtangebots. Gleichzeitig wurden im Umfeld der Köschenrütistrasse in den letzten Jahren Ersatzneubauten erstellt und es stehen neue Hochbauentwicklungen an. Damit erhöht sich die Anzahl zur Verfügung stehender Parkplätze in den Tiefgaragen und es besteht Potenzial, dort die Parkplätze im öffentlichen Grund zu kompensieren. Weiter werden gezielte, neue Angebote im öffentlichen Grund geschaffen: Neue Güterumschlagfelder direkt angrenzend an die Köschenrütistrasse stehen exklusiv dem Güter- und Anlieferungsverkehr zur Verfügung und neu werden Veloabstellplätze entlang der Köschenrütistrasse angeboten. Das Gebiet ist zudem durch drei Buslinien sehr gut mit dem öffentlichen Nahverkehr erschlossen. Die Moschee liegt 100 m bzw. 150 m von der nächsten Bushaltestelle entfernt. Der Suchverkehr wird als am geringsten eingeschätzt, wenn zuverlässig Parkplätze auf den privaten Liegenschaften angeboten werden.

Mit der Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen können städtische Ziele umgesetzt werden: Das Planungsgebiet liegt im Massnahmengebiet 2 der Fachplanung Hitzeminderung, womit Massnahmen zur Verbesserung der Tagsituation notwendig sind. Die Wohnumfelder östlich des Planungsgebiets sind generell nur gering durchgrünt. Das Quartier ist extrem schlecht mit Strassenbäumen versorgt

(Kronenbedeckungsgrad <10 %). Innerhalb des Projektperimeters sind heute keine Strassenbäume vorhanden. Auch die Planungshinweiskarte aus dem Klimamodell des Kantons Zürich zeigt sowohl für die Verkehrsflächen als auch für den Siedlungsraum einen dringlichen Handlungsbedarf für hitzemindernde Massnahmen auf. Dabei sind Bäume das effektivste Element der Kühlung, aber auch die geplanten Grünflächen sind ein Beitrag zur Hitzeminderung.

Die Grünflächen sind zudem ein zentraler Baustein des Konzepts zur Regenwasserbewirtschaftung. Das Gewässerschutzgesetz verlangt, dass der natürliche Wasserkreislauf zu sichern ist. Demnach soll das Niederschlagswasser lokal zurückgehalten werden, in den Boden versickern, verdunsten und den Pflanzen zur Verfügung stehen. Auch soll das Regenwasser das Grundwasser anreichern oder zeitverzögert in den Katzenbach geführt werden. Mit der vorliegenden Planung können rund 75 % der Strassen- und Trottoirfläche nach dem Schwammstadtprinzip entwässert werden. Dazu werden die entlang der Köschenrütistrasse geplanten Grünflächen zwischen den Baumstandorten als Mulden zum Rückhalt und zur Versickerung des Regenwassers ausgebildet (Schwammstadtprinzip). Bei starken Niederschlagsereignissen wie zum Beispiel einem zehnjährlichen Regenereignis ist die effektiv angeschlossene, versickerte Fläche auf 45 % reduziert. Wenn in der Köschenrütistrasse gut die Hälfte der Parkplätze erhalten bliebe, könnten bei einem zehnjährlichen Regenereignis nur noch 34 % des Niederschlagswassers nach dem Schwammstadtprinzip behandelt werden. Dies käme einer starken Einschränkung gleich. Die Auslegung auf ein zehnjährliches Regenereignis erfolgt gemäss den Anforderungen des generellen Entwässerungsplans der Stadt Zürich. Sickerfähige Beläge wie zum Beispiel Rasengittersteine auf Parkplätzen können praktisch keine zusätzliche Fläche entwässern. Sie haben eine schlechtere Sickerleistung und Filterwirkung als Grünflächen. Zudem haben Parkplätze kein Einstauvolumen, da sie nicht wie Grünflächen als Mulde gestaltet werden können.

Begrünte Strassenräume dienen ebenfalls der ökologischen Vernetzung und sind die Visitenkarten von Quartieren. Mit den genannten Massnahmen werden auch Ziele des kommunalen Richtplans Verkehr umgesetzt, da die Beschattung der Trottoirs und der Fahrbahn der Verbesserung der Qualität des Fuss- und Veloverkehrs dienen. Insgesamt nimmt die Aufenthaltsqualität im Strassenraum zu. Davon profitieren insbesondere Kinder sowie ältere und mobilitätseingeschränkte Personen.

Die Einhaltung von Tempo 30 ist heute mit den seitlich angeordneten Parkplätzen nicht zufriedenstellend. Daher werden punktuell Fahrbahneinengungen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgesehen. Die Fahrbahneinengungen zeigen zudem geeignete Querungsorte an, verkürzen die Querungslänge der Fahrbahn für Zufussgehende und erhöhen damit insbesondere die Sicherheit der Schulwege. Seitliche Parkplätze erhöhen die Sicherheit der die Fahrbahn querenden Kinder nicht, da zwischen den Autos querende Personen und insbesondere Kinder leichter übersehen werden. Die geschwindigkeitsdämpfenden Massnahmen und der Entfall der Parkplätze

verbessern zudem die Sicherheit für Velofahrende auf der Köschenrütistrasse, die gemäss kommunalem Richtplan Verkehr Teil des Velo-Basisnetzes der Stadt Zürich ist.

Der Abbau der Parkplätze kann weiter dafür sorgen, dass die Sicherheit und die Betriebsstabilität für den Busverkehr erhöht wird, da Ein- und Ausparkvorgänge der Autos den Busbetrieb nicht mehr beeinträchtigen.

Zudem sieht das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (PBG) vor, dass im Normalfall die Zahl der Fahrzeugabstellplätze so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benutzer*innen einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. Pflichtparkplätze). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV) regelt den Pflichtbedarf. 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 Parkplätze und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer*innen sowie Gewerbetreibende sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigte und Besucher*innen auf ihren Grundstücken zu errichten

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2:

Der Parkplatzabbau und die Aufwertung zugunsten von Grünraum sei zu begrüssen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 3:

Auf künstliche Verengungen der Fahrbahn sei zu verzichten, so dass ein gefahrloses und unterbrechungsfreies Begegnen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)-Busse möglich sei. Durch die Verengungen komme es zu Rückstau und Verspätungen beim Busbetrieb. Die Verengungen böten keine zusätzliche Sicherheit für Zufussgehende.

Stellungnahme:

Quer zur Fahrtrichtung liegende bauliche Elemente erhöhen die Aufmerksamkeit des rollenden Verkehrs auf der Fahrbahn und reduzieren die gefahrenen Geschwindigkeiten. Die Fahrbahneinengungen zeigen zudem geeignete Querungsorte an. Sie bewirken eine bessere Sichtbarkeit der wartenden Zufussgehenden und ermöglichen ihnen eine sichere Querungsstelle, weil die Querungsdistanz geringer ist. Damit wird insbesondere die Sicherheit der Schulwege erhöht. Gleichzeitig sollen die Busse so wenig wie möglich

behindert werden. Für eine sorgfältige Abwägung der Belange wird nach der Realisierung eine Wirkungskontrolle durchgeführt. Untersucht werden dabei unter anderem die Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs und eventuelle Behinderungen der Busse.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 4:

Auf den Einbau einer überlangen Mittelinsel in der Seebacherstrasse, Höhe Haltestelle «Buhnstrasse», sei zu verzichten, damit der motorisierte Individualverkehr die haltenden Busse passieren kann. Dadurch werde auch Verkehrsstau vermieden.

Stellungnahme:

Die Verengung der Fahrbahn durch eine Mittelinsel verhindert, dass haltende Busse überholt werden können. Dies erhöht die Verkehrssicherheit für vor dem Bus querende Zufussgehende, insbesondere da es sich um eine Schulwegquerung handelt. Darüber hinaus wird ein schnelles Abfahren der Busse und damit eine gute Betriebsqualität beim Busverkehr gewährleistet. Ein Stau ist aufgrund der geringen Verkehrsbelastung und der geringen Haltezeit der Busse nicht zu erwarten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 5:

Die bauliche Abtrennung an der Haltestelle «Buhnstrasse» Buslinie 40 sei so zu verlängern, dass sie auch als Querungshilfe für den Fussverkehr genutzt werden kann.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 6:

Die Seebacherstrasse sei beim Knoten mit der Birchstrasse und der Köschenrütistrasse mit einem Multifunktionsstreifen zu versehen für einen sicheren Wartebereich für die künftige Velovorzugsroute. Die Mittelinsel an der Haltestelle «Buhnstrasse» der Buslinie 40 solle verlängert und auf mindestens 2,50 m verbreitert werden. In der Strassenmitte bzw. auf der Kreuzung könne ein genügend breiter Multifunktionsstreifen angeordnet werden. Zur weiteren Erhöhung der Sicherheit für die Velofahrenden solle darauf noch eine kleine Schutzinsel erstellt werden. Die Haltekanten für die Buslinie 40 sollen einander gegenüberliegend angeordnet werden. Dazu sei eine Nutzung (Landtausch) des Grundstücks Seebacherstrasse Nrn. 109/111 zu prüfen.

Stellungnahme:

Massgebend für die Knotengestaltung sind die bei der Haltestelle «Buhnstrasse» zu berücksichtigenden Schleppkurven eines Gelenkbusses. Eine Verbreiterung der Strasse mit Inanspruchnahme des Grundstücks Seebacherstrasse Nrn. 109/111 erscheint nicht

angemessen, da dadurch eine Gebäudeecke direkt mit der Grundstücksgrenze überein fallen würde und das Gebäude keine durchgehende Vorzone mehr hätte. Eine sichere Gestaltung des Knotens kann mit milderem Mitteln als durch einen sehr limitierenden Eingriff in den Privatgrund erreicht werden: Die Mittelinsel im Bereich der Haltestelle wird wie vorgeschlagen verlängert und es wird eine Querung für Zufussgehende mit Inselkopf und Inselschutzpfosten vorgesehen. Eine weitere mit Inselkopf gesicherte Querung wird im südlichen Arm der Seebacherstrasse vorgesehen. Damit wird der für das Abbiegen der Velofahrenden markierte Bereich noch besser abgesichert. Die Haltekanten der Buslinie 40 können nur um wenige Meter versetzt gegenüberliegend angeordnet werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 7:

Der Knoten Seebacherstrasse/Köschenrütistrasse solle zugunsten der Velovorzugsroute umgestaltet werden. Dazu hat die Achse Birchstrasse/Seebacherstrasse direkt, vortrittsberechtigt und ohne Trottoirüberfahrt zu erfolgen. Grundsätzlich solle an diesem Knoten Rechtsvortritt gelten.

Stellungnahme:

Mit der Planung wird die Lesbarkeit der Vorrangberechtigung der Seebacherstrasse als Sammelstrasse verdeutlicht und damit die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der Zufussgehenden, erhöht. Weiter wird dem motorisierten Individualverkehr angezeigt, nicht auf die Quartierstrassen auszuweichen. An der Kreuzung Seebacherstrasse/Köschenrütistrasse wird die Sicherheit der Schulwege hoch gewichtet, weswegen auf die Trottoirüberfahrt nicht verzichtet werden soll. Mit der geplanten Abbiegehilfe wird der Knoten für Velofahrende sicher gestaltet. Zudem wird mit der weiteren Planung die Mittelinsel im Bereich der Bushaltestelle «Buhnstrasse» verlängert und es wird eine Querung für Zufussgehende mit Inselkopf vorgesehen. Eine weitere mit Inselkopf gesicherte Querung wird im südlichen Arm der Seebacherstrasse vorgesehen. Damit wird der für das Abbiegen der Velofahrenden markierte Bereich noch besser abgesichert und die Sicherheit für Zufussgehende weiter verbessert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 8:

Die Einmündung Köschenrütistrasse sei rechtwinklig zur Seebacherstrasse zu gestalten. Wegen der spitzwinklig gestalteten Einmündung werden Velofahrende, die von der Birchstrasse südwärts fahren, eher übersehen als bei einem rechtwinklig gestalteten Knotenpunkt.

Stellungnahme:

Die Birchstrasse wird leicht gebogen auf die Seebacherstrasse geführt, womit die Einmündung der Birchstrasse klar von der Einmündung der Köschenrütistrasse abgesetzt wird. Auch die Einmündung der Köschenrütistrasse in die Seebacherstrasse wird gegenüber dem Bestand enger gestaltet. Mit diesen Massnahmen entsteht ein übersichtlicher Knoten mit klaren Vortrittsverhältnissen. Zudem sind bei der Knotengestaltung die Schleppkurven der Busse zu berücksichtigen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 9:

Die Bushaltestelle «Buhnstrasse» sei in der Seebacherstrasse auf der Höhe der Hausnummer 111 zu vereinen. Es sei eine Wartehalle für die wartenden Passagiere einzuplanen.

Stellungnahme:

Die Haltestelle der Linie 75 wäre in den südlichen Arm der Seebacherstrasse zu verlegen. Damit würde sich die Erschliessungsqualität für die Fahrgäste der Linie 75 verschlechtern. Zudem ist die Umsteigebeziehung zwischen den Buslinien 40 und 75 nicht so stark nachgefragt, dass eine Zusammenlegung der Haltekanten der beiden Buslinien zwingend notwendig ist. Weiter wäre bei einer Verlegung der Haltestellenabstand zur nächstfolgenden Haltestelle «Friedhof Schwandenholz» der Buslinie 40 deutlich zu kurz. Mit der Planung kann eine fast parallele und damit gut auffindbare Anordnung der beiden Haltekanten der Buslinie 40 erreicht werden. Die beiden Wartehallen werden wie heute angeordnet und garantieren den dortigen Fahrgästen den nötigen Witterungsschutz.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 10:

Die bestehenden Fussgängerstreifen in der Köschenrütistrasse und an der Kreuzung Köschenrütistrasse/Seebacherstrasse seien insbesondere wegen der Schulwegsicherheit zu belassen.

Stellungnahme:

Gemäss «Verordnung des UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» dürfen Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen nur ausnahmsweise und dort angebracht werden, wo besondere Vortrittsbedürfnisse für den Fussverkehr dies erfordern, beispielsweise bei Schulen. In der Köschenrütistrasse werden Fahrbahneinengungen zur Reduzierung der Querungslänge und der besseren Sicht auf Zufussgehende eingerichtet. An der Kreuzung Köschenrütistrasse/Seebacherstrasse werden in der Planung noch zwei durch Schutzinseln gesicherte Querungen für Zufussgehende

ergänzt. Gemäss Einschätzung der Schulinstruktion kann mit den genannten Massnahmen die Sicherheit auch für die Schulwege ohne die Markierung von Fussgängerstreifen gewährleistet werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 11:

Die beiden Haltekanten der Bushaltestelle «Schönauring» seien auf einer Länge von 20 m mit einer Höhe von 22 cm zu erstellen.

Stellungnahme:

Die Haltekante in Fahrtrichtung Seebacherstrasse kann nur auf einer Länge von 19 m mit einer Kante in der Höhe von 22 cm erstellt werden. Dies liegt an der Lage im Kurvenbereich, einem Zwangspunkt an der Brücke über den Katzenbach sowie einer unmittelbar südlich geplanten Zufahrt zu einem privaten Parkplatz.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 12:

Auf die Ausgestaltung der Bushaltestellen als Kaphaltestellen sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Ausgestaltung von Bushaltestellen als Fahrbahnhaltstellen («Kaphaltestellen») entspricht auf Quartierstrassen dem Standard der VBZ. Dies gewährleistet ein schnelles Anhalten und Abfahren der Busse und damit eine gute Betriebsqualität. Zudem sind Fahrbahnhaltstellen eine platzsparende Haltestellenform mit Verringerung der notwendigen Fahrbahn- und Halteflächen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 13:

Der Knotenbereich Am Katzenbach/Köschenrütistrasse sei so zu gestalten, dass Zufussgehende und Velofahrende, die entlang des Wegs Am Katzenbach unterwegs sind und die Köschenrütistrasse queren möchten, vortrittsberechtigt gegenüber Verkehrsteilnehmer*innen auf der Köschenrütistrasse sind. Dazu solle der Veloweg mit Vortritt oder Velofurt mit Vortritt mit parallel führenden Fussgängerstreifen geführt werden. Bei beiden Varianten seien bauliche Massnahmen (Anrampungen, vertikaler Versatz) und Markierungen, die die Verkehrsführung unterstützen, zu prüfen. Die Variante «Veloweg mit Vortritt» habe bereits heute eine gültige gesetzliche Grundlage. Gemäss Art. 74a, Ziffer 4 SSV dürften Velowege ausnahmsweise vortrittsberechtigt über eine Nebenstrasse geführt werden.

Stellungnahme:

Eine Velofurt mit Vortritt, analog einem Fussgängerstreifen, kann nach heute geltendem Recht nicht markiert werden. Deshalb koordiniert das ASTRA die Durchführung von Pilotversuchen (gemäss Artikel 5 Absatz 3 des Strassenverkehrsgesetzes). Mit den Pilotversuchen soll die Velofurt mit Vortritt auf ihre Eignung getestet und mit einem Monitoring eng begleitet werden. Bei positiven Resultaten kann das neue Element in die Signalisationsverordnung aufgenommen werden. Die Velofurt mit Vortritt kann bis zur Aufnahme in die Signalisationsverordnung ausserhalb der Pilotstandorte nicht eingesetzt werden. Wesentlich gegen einen Vortritt der Velofahrenden spricht jedoch der auf der Köschenrütistrasse im 7,5 Minutentakt verkehrende Busverkehr, dem an dieser Stelle Vortritt gegenüber dem Veloverkehr eingeräumt wird.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 14:

Die Querung «Am Katzenbach» solle in jedem Fall bereits heute grosszügig auf die zukünftige Breite des Wegs Am Katzenbach nach dem Ausbau zur Velovorzugsroute gestaltet werden.

Stellungnahme:

Die Projektplanung erfolgt in Abstimmung mit der Planung des Projekts 07090 Katzenbach, Abschnitt National- bis Leutschenbachstrasse. Die in diesem Projekt realisierbare Breite des Wegs entlang des Katzenbachs wird in der Planung unter Beachtung anderer Bedürfnisse möglichst berücksichtigt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 15:

Die Anschläge entlang der Köschenrütistrasse seien bei der Querung der Velovorzugsroute Am Katzenbach auf ein absolutes Minimum zu reduzieren.

Stellungnahme:

Die Querung wird entsprechend der jeweils gültigen Norm ausgeführt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 16:

Auf die Anordnung von Bäumen und Grünflächen sei zu verzichten, da genügend Bäume und Grünflächen in der Nähe vorhanden seien.

Stellungnahme:

Das Planungsgebiet liegt im Massnahmegebiet 2 der Fachplanung Hitzeminderung, womit Massnahmen zur Verbesserung der Tagsituation notwendig sind. Die

Wohnumfelder östlich des Planungsgebiets sind generell nur gering durchgrünt. Das Quartier ist extrem schlecht mit Strassenbäumen versorgt (Kronenbedeckungsgrad <10 %). Innerhalb des Projektperimeters sind heute keine Strassenbäume vorhanden. Auch die Planungshinweiskarte aus dem Klimamodell des Kantons Zürich zeigt sowohl für die Verkehrsflächen als auch für den Siedlungsraum einen dringlichen Handlungsbedarf für hitzemindernden Massnahmen auf. Dabei sind Bäume das effektivste Element der Kühlung, aber auch die geplanten Grünflächen sind ein Beitrag zur Hitzeminderung. Die Grünflächen sind zudem ein zentraler Baustein des Konzepts zur Regenwasserbewirtschaftung. Das Gewässerschutzgesetz verlangt, dass der natürliche Wasserkreislauf zu sichern ist. Demnach soll das Niederschlagswasser lokal zurückgehalten werden, in den Boden versickern, verdunsten und den Pflanzen zur Verfügung stehen. Auch soll das Regenwasser das Grundwasser anreichern oder zeitverzögert in den Katzenbach geführt werden. Mit der vorliegenden Planung können rund 75 % der Strassen- und Trottoirfläche nach dem Schwammstadtprinzip entwässert werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 17:

Es seien auch vor den Liegenschaften Köschenrütistrasse Nrn. 41 und 69 Bäume zu pflanzen. Ein gänzlicher Verzicht auf Bäume zugunsten der Erschliessung von wenigen Privatparkplätzen erscheine unverhältnismässig. Die Bäume könnten zwischen den Parkplätzen gepflanzt werden.

Stellungnahme:

Die Erschliessung von bestehenden Parkplätzen auf Privatgrund ist zu gewährleisten. Entlang der Parkplätze ist das Pflanzen von Bäumen im öffentlichen Strassenraum nicht möglich, da ein wirksamer Schutz gegen ein Anfahren der Bäume einen Entfall einzelner Parkplätze bedeuten würde. Bei einer eventuellen Überbauung der Grundstücke ist jedoch geplant, die Lücken in den Baumreihen zu schliessen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 18:

Es seien im gesamten Perimeter bauliche Massnahmen gegen falschparkierte Autos zu realisieren, um zu verhindern, dass die neuen Grünflächen sowie die neuen Bäume durch falsch parkierte Autos beschädigt werden.

Stellungnahme:

Begrünte Rabatten (mit Ansaaten oder Pflanzungen) reduzieren erfahrungsgemäss das Falschparkieren. Zudem sind die entlang der Fahrbahn angeordneten Grünflächen zum Rückhalt und zur Versickerung des Regenwassers als Mulden ausgebildet und von der

Fahrbahn mit einem 10 cm hohen Bordstein (mit punktuellen Durchlässen für das Regenwasser) abgetrennt. Bis eine wirkungsvolle Höhe der Ansaaten/Pflanzungen erreicht ist, werden die Rabatten zum Schutz eingezäunt. Danach wird die Situation vor Ort beobachtet. Bei Bedarf wird im Rahmen des Unterhalts reagiert und Schutzelemente werden nachgerüstet. Ergänzend ist vorgesehen, ein durchgängiges beidseitiges Parkverbot zu signalisieren.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 19:

Im Projektperimeter und für das Lebensmittelgeschäft an der Schwellistrasse 69 seien Veloabstellplätze vorzusehen.

Stellungnahme:

Mit der weiteren Ausarbeitung der Planung werden Veloabstellplätze entlang der Köschenrütistrasse vorgesehen. Es werden auch Veloabstellplätze geplant, die so nah wie möglich an der Kreuzung mit der Schwellistrasse liegen. Die Anordnung von Veloabstellplätzen direkt am Lebensmittelgeschäft in der Köschenrütistrasse ist nicht möglich, da sonst die Zufahrt zu den Kundenparkplätzen für Personenwagen behindert wird.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 20:

Die derzeitige Positionierung des Baumes vor dem Containerplatz Köschenrütistrasse Nr. 72 könnte das Handling für die Müllabfuhr erschweren. Eine Neupositionierung des Baumes sei zu prüfen.

Stellungnahme:

Die bestehende Absenkung des Randsteins an der Zufahrt zur Liegenschaft (Parkplätze und Tiefgarage) wird in die Planung übernommen. Im Bereich des Containerplatzes besteht heute keine Absenkung des Randsteins. Der geplante Baum ist ausserhalb der Randsteinabsenkung situiert, womit es weiterhin möglich sein wird, die Container über die Randsteinabsenkung zu leeren. Zudem ergibt sich mit der Planung im Bereich des Containerplatzes eine grosszügige und freie Trottoirfläche.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 21:

Zum Containerplatz an der Köschenrütistrasse Nr. 3 sei ein Zugang durch die geplante Grünfläche herzustellen. Es sei für das ERZ von Vorteil, wenn die Grünflächen im Bereich der Containerplätze vor der Köschenrütistrasse Nrn. 7 und 11 etwas zurückgebunden wird, damit die Container besser auf die Strasse gezogen werden können.

Stellungnahme:

Ein befestigter Zugang zum Containerplatz im Bereich der Köschenrütistrasse Nr. 3 wird berücksichtigt. Die Absenkung des Randsteins an der Zufahrt zum Parkplatz zwischen Köschenrütistrasse Nrn. 7 und 11 wird wie geplant belassen, ebenso die Absenkung am heutigen Fussgängerstreifen. Damit können die Container nach wie vor von der Liegenschaft zum Leerfahrzeug auf der Fahrbahn gebracht werden. Die Grünflächen stellen hier kein Hindernis dar.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 22:

Der aktuelle Standort der Unterflurwertstoff-Sammelstelle bei der Köschenrütistrasse 72 sei beizubehalten. Gegen den neuen Standort spräche, dass die Strasse Schwandenwiesen teils nicht befahrbar sei. Zudem entspräche der Standort nicht der bestehenden Lärmschutzverordnung.

Stellungnahme:

Für die Unterflurcontainer wurde ein neuer Standort auf der gegenüberliegenden Seite des heutigen Standorts gefunden. Damit wird die Befahrbarkeit der Strasse Schwandenwiesen und die danebenliegende Bebauung nicht beeinträchtigt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 23:

Das Trottoir bei der neu platzierten Wertstoffsammelstelle (Unterflurcontainer) solle nicht als Anlieferungs- und Parkierungsfläche verwendet werden. Dies sei baulich zu verhindern.

Stellungnahme:

Für die Unterflurcontainer wurde ein neuer Standort auf der gegenüberliegenden Seite des heutigen Standorts gefunden. Das Trottoir kann dort so breit ausgebildet werden, dass ein Passieren von Zufussgehenden auch bei Anlieferung von Leergut und Leerung der Container möglich ist.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 24:

Die neu platzierte Wertstoff-Sammelstelle sei zur Strasse Schwandenwiesen auszurichten. Es seien in der Strasse Schwandenwiesen Güterumschlagsplätze anstelle von Blaue-Zone-Parkplätze einzurichten.

Stellungnahme:

Für die Unterflurcontainer wurde ein neuer Standort auf der gegenüberliegenden Seite des heutigen Standorts gefunden. In der Strasse Schwandenwiesen werden Güterumschlagplätze vorgesehen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 25:

Auf eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität sei zu verzichten. Es seien Massnahmen zu prüfen, um den Verkehrsfluss zu verbessern.

Stellungnahme:

Die gesamtstrategischen Ziele für den Verkehr sowohl der übergeordneten als auch der kommunalen Richtplanung umfassen die Schaffung attraktiver öffentlicher Räume in der Stadt Zürich. Die Strassen sollen eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Zudem ist im kommunalen Richtplan Verkehr für den Fussverkehr das Ziel verankert, in Quartierstrassen mit Erschliessungsfunktion eine hohe Aufenthaltsqualität anzustreben. Auch mit Umsetzung der Planung steht in der Köschenrütistrasse eine 6,1 m breite Fahrbahn zur Verfügung mit Ausnahme von drei punktuellen Einengungen auf 4,2 m an Querungsstellen von Schulwegen. Der Verkehrsfluss bleibt damit gewährleistet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 26:

Auf ein Tempo-30-Regime sei zu verzichten bzw. Tempo 50 beizubehalten, da eine künstliche Fahrzeitverlängerung der Busse unerwünscht sei.

Stellungnahme:

Tempo 30 ist bereits seit mehreren Jahren signalisiert. Das Projekt dient dazu, eine Quartiersstrasse zu gestalten, die dem geltenden Temporegime entspricht und dabei die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.

Die Einwendung wird nicht 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 (Planaufgabe- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.

Direktorin

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