



Strassenbauprojekt

Käferholzstrasse

Wehntalerstrasse bis Krematorium

Bau-Nr. 15075

Bericht zu den Einwendungen

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

1. Vorbemerkungen

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 Käferholzstrasse, Abschnitt Wehntalerstrasse bis Krematorium wurde vom 18. März 2022 bis 19. April 2022 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 80 Einwendungen mit total 199 Anträgen eingegangen, davon 170 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 29 vorliegenden Anträgen werden 4 Anträge ganz und 8 Anträge teilweise berücksichtigt. 17 Anträge 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:

- Umsetzung einer Velovorzugsroute,
- Abbau aller Parkplätze,
- Pflanzung von Bäumen,
- Strasseneinengungen im Bereich der Schule Käferholz,
- Erstellung von Trottoirüberfahrten und Aufhebung der Rechtsvortritte aufgrund der Velovorzugsroute an allen Kreuzungen,
- hindernisfreier Ausbau der Haltestellen Althoos und Maienweg,
- durchgängige Verbreiterung der beidseitigen Trottoirs,
- Aufhebung sämtlicher Fussgängerstreifen und Ersatz durch Vertikalversätze,
- Verlängerung der bestehenden Tempo-30-Zone bis hinter die Haltestelle Maienweg,
- teilweiser Ersatz der Beleuchtung,
- Erneuerung von Werkleitungen sowie Ersatz des Oberbaus und der Kanalisation im gesamten Projektperimeter.

2. Einwendungen

Einwendung:

Auf den Abbau von 32 Parkplätzen in der Blauen Zone sei aus den folgenden Gründen zu verzichten:

Durch den Abbau nehme der Druck auf die Gesamtheit der Parkplätze weiter zu. In vielen Liegenschaften seien keine Garagen- oder Privatparkplätze vorhanden und nicht jeder könne sich einen privaten Abstellplatz leisten. Viele Anwohnende benötigten ein Auto aus beruflichen Gründen. Ausserdem seien die Parkplätze an der Käferholzstrasse die meiste Zeit stark belegt. Auch wenn das Quartier gut durch den ÖV erschlossen ist, gäbe es einen Parkplatzbedarf von Anwohnenden/Spitex/Handwerkern die auf einen Parkplatz in der Nähe ihres Einsatzortes angewiesen seien und welche regelmässig an der Käferholzstrasse parkierten. Die Parkplatzsituation für Gewerbetreibende und Spitex-Mitarbeitende sei heute schon problematisch.

Die zusätzliche Luftverschmutzung und der Lärm, welche durch die Suchfahrten entstünden, würden den Nutzen der neuen Bäume an der Käferholzstrasse zunichtemachen.

Eine Streichung der 32 Blaue-Zone-Parkplätze sei daher unverhältnismässig.

Stellungnahme:

Mit dem vorliegenden Projekt werden übergeordnete konzeptionelle und richtplanerische Vorgaben auf Basis der Gestaltungsrichtlinien der Stadt Zürich unter der Berücksichtigung der Projektierungsgrundsätze gemäss § 14 StrG umgesetzt.

Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze noch gibt es eine Bestandsgarantie. Namentlich ist die Stadt Zürich 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 (§ 242 ff. PBG).

Die mit dem Projekt Käferholzstrasse vorgesehenen Umgestaltungsmassnahmen bedingen aus nachfolgenden Gründen einen Abbau der Parkplätze:

- Die Käferholzstrasse ist eine Velovorzugsroute. Gemäss den Gestaltungsrichtlinien für Velovorzugsrouten müssen diese ein gleichzeitiges Kreuzen von zwei Velos und einem Personenwagen ermöglichen. Zu Längsparkplätzen muss das Velo gemäss VSS Norm 40291 zusätzlich einen Abstand von 70 cm einhalten. Weiterhin sind der Ausbau und die Kapazitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs in der Gemeindeverordnung Art. 154 verankert. Gemäss VSS Norm 40201 sind im Projekt ausreichende Trottoirbreiten zu berücksichtigen. Für

Bericht zu den Einwendungen

die Realisierung von Parkplätzen ist die Strasse unter den gegebenen Randbedingungen zu schmal.

- Das stark durch Parkplätze geprägte Strassenbild soll aufgewertet werden.
- Durch das Entfernen der Parkplätze können Dooring Unfälle, also Unfälle von fahrenden Velos mit den sich öffnenden Autotüren der parkenden Autos, vermieden werden.

Die Einrichtung von Parkplätzen für das Gewerbe wird im weiteren Projektverlauf geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Abbau der Fussgängerstreifen in der Käferholzstrasse sei aus den folgenden Gründen zu verzichten:

In der Käferholzstrasse gäbe es Schulhäuser und Kindergärten und für viele Kinder bedeuten die Fussgängerstreifen Sicherheit beim Überqueren der Strasse. Praktisch ausnahmslos queren die Kinder die Strasse über die Fussgängerstreifen, weil sie das unter engagierter Mitwirkung der Stadtpolizei gelernt und durch dauernde Wiederholung verinnerlicht haben.

Die Erstellung von Tempo-30-Zonen und die aktuelle Erschaffung von Velovorzugsrouten seien als zwei unabhängige Regelungen für Verkehrswege zu interpretieren. Die Verknüpfung dieser Massnahmen hebe den ursprünglichen Sicherheitsgedanken der 30er-Zone auf, weil vor allem durch das enorme Aufkommen der sehr schnellen E-Bikes neue Gefährdungen für Zufussgehende entstanden seien. In der Käferholzstrasse seien schon heute tagtäglich kritische Situationen, die durch E-Biker*innen ausgelöst werden, zu beobachten.

Stellungnahme:

Zufussgehende sollen in Tempo-30-Zonen aufgrund des tiefen Geschwindigkeitsniveaus die Strasse da queren, wo sie sich am sichersten fühlen und wo die Sichtverhältnisse am besten sind. Sie sind damit nicht gezwungen, allfällige Umwege in Kauf zu nehmen, die bei Vorhandensein eines Fussgängerstreifens entstünden, da dessen Benutzung bis zu einer Entfernung von 50 m Pflicht ist. Aus diesen Gründen verlangt die Verordnung über Tempo-30-Zonen das Aufheben der Fussgängerstreifen.

Da jedoch in Tempo-30-Zonen bei besonderen Vortrittsbedürfnissen, beispielsweise vor Schulen und Altersheimen, Fussgängerstreifen angebracht werden dürfen und die Käferholzstrasse durch

ihr Gefälle zu schnellem Bergabfahren einlädt, wurde im Rahmen der Bearbeitung der Einwendungen zur Planaufgabe nach § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) entschieden, vor der Schule weiterhin zwei Fussgängerstreifen mit Vertikal- und Horizontalversatz, anzubieten.

Im Bereich aller weiteren bestehenden Fussgängerstreifen im Projektgebiet, in der Nähe der Waldstrasse, der Anton-Higi-Strasse und des Maienwegs werden keine Fussgängerstreifen, jedoch Querungshilfen in Form von Horizontalversätzen angeboten. Diese Querungshilfen weisen eine maximale Querungsdistanz von vier Metern und, sehr gute Sichtweiten auf. Die Horizontalversätze wirken zudem bremsend auf den bergab fahrenden Verkehr.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Kreuzungsstellen für die Busse seien unnötig. Im aktuell gültigen Fahrplan käme es nicht zu Kreuzungen zweier sich entgegenkommender Busse.

Stellungnahme:

Schon heute finden bei Verspätungen Bus-Begegnungen im Bereich der Käferholzstrasse statt. Zusätzlich wird erwartet, dass sich die Fahrplanlage aus diversen Gründen wie beispielsweise verlängerte Fahrzeiten infolge zusätzlicher Tempo-30-Abschnitte, zukünftig ändern wird und damit auch planmässig Begegnungen in der Käferholzstrasse zu erwarten sind. Auch kommt es zu Begegnungen der Linienbusse mit anderen grösseren Fahrzeugen wie Lieferwagen oder Kehrichtfahrzeugen.

Die heute bestehende Strassenbreite von 6 m ermöglicht überall in der Käferholzstrasse, ausser in Bereichen, in denen Parkplätze bestehen, ein Kreuzen zweier Busse. Die in der Käferholzstrasse neu geplante Strassenbreite ist mit 5 m geringer und gemäss VSS-Norm 40201 für das Kreuzen zweier Busse untermässig. Im Projekt sind daher in regelmässigen Abständen Kreuzungsbereiche mit einer Breite von 6.1 m definiert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der Quartierbus der Linie 40 sei in den letzten Jahren immer grösser und lauter geworden. Die frühere Linienführung ins Rebhüsli oder nach Glaubten hätte der Strecke eines «Quartierbusses» entsprochen. Durch die Zusammenlegung mit dem Bus nach Seebach würden nebst dem Quartierpublikum auch quartierübergreifende Pendler*innen angesprochen, was nicht Sinn und Zweck

eines Quartierbusses sei, weil damit grössere Fahrzeuge eingesetzt werden müssten. Kleinere Busse seien wünschenswert.

Stellungnahme:

Die Quartierbuslinien der VBZ weisen eine geringere Wirtschaftlichkeit als die übrigen Tram- und Buslinien in der Stadt Zürich auf. Die Verknüpfung der Linien 29 und 40 erfolgte mit dem Ziel, die Attraktivität des Busangebotes zu verbessern und die Nachfrage zu steigern. Das Fahrgastaufkommen hat sich seither erfreulich entwickelt, sodass das Angebot auch längerfristig sichergestellt ist. Auch das Quartier Neuaffoltern profitiert von der neuen Anbindung, so sind z.B. die Anzahl der Ein-/Ausstiege in Richtung Glaubtenstrasse und Seebach gestiegen. Eine erneute Einkürzung der Linie zum Zwecke des Einsatzes von kleineren Fahrzeugeinheiten wird somit als nicht zweckmässig eingestuft. Auf der Linie 40 kommen zurzeit noch mehrheitlich Dieselsebusse des Typs MAN A35 zum Einsatz. In den kommenden Jahren werden diese sukzessive durch neue Batteriebusse ersetzt, die wesentlich leiser sind. Aktuell wird bereits zeitweise ein derartiges Fahrzeug eingesetzt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Umsetzung der Velovorzugsroute soll aus den folgenden Gründen verzichtet werden:

- Von der Wehntalerstrasse her steigt die Strecke bis zum Krematorium zunächst stark an und fällt danach wieder stark ab. Abgesehen von den Quartieranwohnenden werden die meisten Velofahrer*innen den Zusatzaufwand für eine Fahrt über den Krematoriumshügel nicht ohne Not auf sich nehmen. Spätestens wenn die Wehntalerstrasse nach dem Umbau mit Tramlinie und Velostreifen abgeschlossen sein wird, wird die Käferholzstrasse für den Veloverkehr eine untergeordnete Rolle spielen.
- Die Käferholzstrasse kann durch den heutigen Veloverkehr problemlos genutzt werden, sie ist sicher und es gibt keine Unfälle, die einen Änderungsbedarf anzeigen. Das Geld sollte vor allem dort eingesetzt werden, wo es für Velofahrende gefährlich ist.

Stellungnahme:

Velovorzugsrouten stellen erhöhte Anforderungen an die Sicherheit der Velofahrenden. Sie sollen für alle Velofahrenden, auch die Ungeübten, sicher sein, das Nebeneinanderfahren und das Überholen ermöglichen. Gemäss Gemeindeverordnung der Stadt Zürich Art. 12 soll dies dadurch erreicht werden, dass Velovorzugsrouten bei Querungen in der Regel vorzugsberechtigt und grundsätzlich frei vom motorisiertem Individualverkehr (MIV) sind. Velovorzugsrouten befinden

sich daher vornehmlich auf Quartierstrassen. Die Wehntalerstrasse ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse und daher als Velovorzugsroute ungeeignet oder nur als verbindender Abschnitt zwischen zwei Quartierstrassen, in diesem Fall im Bereich zwischen Käferholzstrasse und Fronwaldstrasse. Die Topographie oder ein leichter Anstieg der Route, spielt bei den immer häufiger genutzten E-Bikes für viele Velofahrende keine so grosse Rolle mehr.

Mit einem vollständigen, lückenlosen und attraktiven Veloroutennetz ist zu erwarten, dass der Anteil der Velofahrenden in der Käferholzstrasse zunimmt. Eine Beibehaltung der aktuellen Gestaltung würde diesem Umstand nicht Rechnung tragen. Die Velovorzugsroute ist daher auf diese Bedürfnisse anzupassen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der aktuelle Strassenraum sei beizubehalten wie er ist, nur die Werkleitungen seien wie geplant zu sanieren. Das Projekt werde dem Quartier in keiner Weise gerecht. Die Oberflächengestaltung sei hervorragend, so wie sie ist.

Stellungnahme:

Im September 2021 wurde die Volksinitiative «Sichere Velorouten» vom Zürcher Stimmvolk mit 70,5 % Ja-Stimmen grossmehrheitlich angenommen. Gemäss dem Volksentscheid muss innerhalb von zehn Jahren ein Netz von Velorouten mit einer Länge von mindestens 50 km realisiert werden, welches grundsätzlich frei vom MIV und in der Regel gegenüber Querungen vortrittsberechtigt ist. Im kommunalen Richtplan, der vom Gemeinderat festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt worden ist, wird die Lage dieser neuen Velovorzugsrouten definiert. Die Käferholzstrasse ist eine solche Velovorzugsroute. Der kommunale Verkehrsplan ist behördenverbindlich und legitimiert damit einen Ausbau der Veloinfrastruktur auf die aktuellen Standards.

Mit dem Stadtratsbeschluss zur Fachplanung Hitzeminderung und der zugehörigen Umsetzungsagenda werden die Dienstabteilungen mit der Umsetzung eines breiten Spektrums von Massnahmen beauftragt, die der übergeordneten Zielsetzung der Hitzeminderung dienen. Die Käferholzstrasse befindet sich gemäss Fachplanung Hitzeminderung im Massnahmengebiet zwei und drei. In Massnahmengebiet zwei sind Verbesserungen der bioklimatischen Situation am Tag notwendig, in Massnahmengebiet drei sind Massnahmen zur Erhaltung und Verbesserung der Situation empfohlen. Basierend auf diesen Grundlagen wurden, wo immer möglich, neue Bäume im Strassenraum vorgesehen.

Die Käferholzstrasse ist teilweise eine kommunale Fusswegverbindung und hat eine quartierweite Bedeutung als Schulweg, Weg zum Friedhof und diversen Erholungsräumen. Bei der Ausarbeitung von Strassenbauprojekten werden Abschnitte mit zu schmalen Trottoirs, wie sie auch in der Käferholzstrasse vorkommen, grundsätzlich verbreitert. Die VSS-Norm 40 201 «Geometrisches Normalprofil» sieht für Zufussgehende mit oder ohne Kinderwagen ein Lichtraumprofil von 1 m Breite vor, während für Zufussgehende mit Gepäck, Schirm oder Rollstuhl 1,2 m Breite angegeben werden. Dementsprechend können mit der geplanten Breite von 2,2 m bis 2,4 m zwei Personen komfortabel kreuzen oder nebeneinander gehen. Weiter müssen Trottoirs mindestens 1,8 m breit sein, um eine maschinelle und somit kostengünstige Reinigung zu ermöglichen.

Da die Käferholzstrasse inklusive des Oberbaus erneuert werden muss, wird aus oben genannten Gründen an der Umgestaltung der Oberfläche festgehalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Velos seien schon heute aufgrund des Gefälles zu schnell unterwegs, teilweise sogar schneller als die Autos. Dies beträfe vor allem E-Bikes. Sollten alle bestehenden Parkplätze als verkehrsberuhigende Hindernisse entfernt, die Fussgängerstreifen als sichere Querungsstellen aufgehoben und der Rechtsvortritt als abbremsendes Element abgeschafft werden, würde die Strasse noch gefährlicher, da sie breiter und übersichtlicher wird und zum Rasen der Velos einlädt. Es wird befürchtet, dass eine Velo-Raserstrecke entsteht. Weiter wird befürchtet, dass die Unfallgefahr steigt. Velofahrer*innen werden demnach schneller, aber nicht sicherer unterwegs sein können.

Tempo 30 würde in der Stadt Zürich nur für Autos und Motorräder durchgesetzt werden, nicht aber für elektrisch angetriebene Velos und Mofas.

Stellungnahme:

Mit dem aufgelegten Projekt sind bereits die folgenden Massnahmen vorgesehen, die zu einer Geschwindigkeitsreduktion von Velos und Autos in der Tempo-30-Zone führen sollen:

Im gesamten Strassenabschnitt sind diverse Trottoirnasen für Baumgruppen oder als Querungshilfen für Zufussgehende vorgesehen. Diese sogenannten Horizontalversätze sind, wo immer möglich, so positioniert, dass sie die bergab fahrenden Velos und den MIV, ähnlich wie die aktuell bestehenden Parkplätze, zum Abbremsen zwingen.

Bericht zu den Einwendungen

Die Trottoirnasen verringern für Zufussgehende die Distanz, die diese über die Strasse zurücklegen müssen. Weiter tragen sie dazu bei, dass Zufussgehende gut sichtbar sind und selbst auch gute Sichtweiten haben.

Die im gesamten Abschnitt immer wieder vorgesehenen Bäume oder auch kurze Baumreihen unterstützen als optisches Element eine schmalere Wirkung der Strasse, was erfahrungsgemäss zu geringeren Fahrgeschwindigkeiten führt. An vielen Stellen ist zudem die Strassenbreite geringer als heute, was auch dazu beiträgt, die Fahrgeschwindigkeiten zu senken.

Gegenüber den mit der Planaufgabe nach § 13 StrG aufgelegten Plänen wurden im Bereich der Schule zur Reduktion der Geschwindigkeit des MIV und der Velos und zur Erhöhung der Sicherheit der querenden Schulkinder Rampen, sogenannte Vertikalversätze, und Fussgängerstreifen an den Trottoirnasen geplant.

Sollte sich später, nach Realisierung des Projekts, herausstellen, dass die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/h nicht eingehalten wird, können zusätzliche Massnahmen wie etwa weitere Vertikalversätze oder Geschwindigkeitskontrollen umgesetzt werden. Da bis zum 1. April 2027 alle schnellen E-Bikes mit einem Tacho nachgerüstet werden müssen, können zukünftig auch diese für zu schnelles Fahren gebüsst werden.

Im Rahmen der Projektentwicklung werden weitere Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die grösseren Trottoirbreiten würden zu einer recht engen Fahrbahn führen, was schlussendlich dazu beitrage, dass die Autos beim Kreuzen auf das Trottoir ausweichen. Im Quartier hätte es nur wenige Zufussgehende, weshalb so grosse Trottoirs unnötig seien.

Das Trottoir muss nicht auf beiden Seiten 2 m breit sein. Somit können die Parkplätze mindestens auf einer Seite beibehalten werden.

Stellungnahme:

Die Strassenbreite ist mit 5 m im Normalfall und 6,1 m im Bereich der Kreuzungsstellen für die Busse gemäss VSS Norm 40 201 ausreichend für das Kreuzen zweier Personenwagen. Ausgenommen sind natürlich die Bereiche mit Trottoirnasen, dort ist die Strassenbreite mit 4 m zu

schmal für das Kreuzen zweier Personenwagen. Dies ist auch so gewünscht, da die Trottoirnasen der Verkehrsberuhigung dienen.

In der Gemeindeordnung der Stadt Zürich wird festgelegt, dass der öffentliche Verkehr sowie der Velo- und Fussverkehr konsequent zu fördern sei und ihr Anteil am Gesamtverkehr erhöht werden soll. Um den Anteil des Fussverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, müssen ausreichend grosse Fussverkehrsflächen zur Verfügung gestellt werden. Die für den Fussverkehr massgebende VSS-Norm SN 640 070 «Fussgängerverkehr – Grundnorm» legt die Abmessungen für Fusswege fest. Ein 2 m breites Trottoir entspricht gemäss dieser Norm den minimal erforderlichen Breiten für einen Fussweg, der ein Begegnen zweier Personen ermöglicht. Da die Käferholzstrasse gemäss Bedeutungsplan eine quartierweite Bedeutung hat, sollte sie das Begegnen mit Personen eingeschränkter Mobilität ermöglichen, was eine Mindestbreite von 2,2 bis 2,4 m zur Folge hat. Hinzu kommen Zuschläge im Bereich von Bäumen, Mauern und Bushaltestellen. Ein untermassiger Fussweg muss gemäss den Vorgaben der Gemeindeverordnung daher angepasst werden.

Weiter ist die Käferholzstrasse zwischen Althoosstrasse und Friedhof Nordheim eine kommunale Fussverbindung und sollte daher generell einen hohen Gehkomfort aufweisen, welcher mit einer Mindestbreite gemäss VSS Norm sichergestellt werden muss.

Die Strasse ist meist zwischen 9,5 und 10,5 m breit. Gemäss den Standards für Velovorzugsrouten muss der Begegnungsfall von zwei nebeneinander fahrenden Velos mit einem Auto gewährleistet sein, weiter muss zwischen Parkierung und Velo ein Abstand von 70 cm eingehalten werden. Für die Parkierung selbst werden 2 m benötigt. Unter diesen Voraussetzungen bliebe nicht ausreichend Platz für zwei Trottoirs mit Mindestbreiten gemäss VSS Norm und einer seitlichen Parkierung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Käferholzstrasse sei bereits heute im fraglichen Bereich mit Bäumen und Hecken auf Privatgrund umgeben, eine weitere Begrünung ist daher nicht notwendig.

Die neu angedachte Baumbepflanzung im Bereich der Käferholzstrasse 230 bis 257 würde insbesondere Allergikern gesundheitliche Probleme bereiten und im Weiteren unnötigen Schattenwurf für die Liegenschaften verursachen.

Die Einhaltung der notwendigen Mindestabstände der Bäume zu den Liegenschaften sei zu prüfen.

Stellungnahme:

Die geplanten Bäume in der Käferholzstrasse ergeben sich aus der Fachplanung Hitzeminderung. Diese zeigt Handlungsfelder zur Hitzeminderung in der Stadt auf und wurde vom Stadtrat genehmigt. Die Massnahmen zur Hitzeminderung entsprechen daher einem öffentlichen Interesse.

Die Käferholzstrasse befindet sich gemäss Fachplanung Hitzeminderung im Massnahmengebiet zwei und drei. In Massnahmengebiet zwei sind Verbesserungen der bioklimatischen Situation am Tag notwendig, in Massnahmengebiet drei sind Massnahmen zur Erhaltung und Verbesserung der Situation empfohlen. Eine neue Baumreihe verbessert die klimatischen Bedingungen nicht nur im direkten Bereich der Bäume selbst, sondern sie führt durch Entsiegelung, Beschattung, Verdunstungseffekte und die sich dadurch ergebende Konvektion, also die Wegführung von Wärme, auch zu klimatischen Verbesserungen in der Umgebung. Daher ist jeder Baum sinnvoll und erforderlich.

Zudem ist es wichtig, dass Massnahmen zur Hitzeminderung auf öffentlichem Grund umgesetzt werden, da sich die Begrünung auf Privatgrund jederzeit ändern kann. Die Bäume im Strassenbereich hingegen unterstehen der Stadt Zürich, sie werden von der Stadt gepflegt, unterhalten und ersetzt.

Da die geplanten Strassenbäume mehr als 5 Meter von der Baulinie, also von den Gebäuden entfernt stehen werden, ist der notwendige Abstand gemäss EG ZBG § 174^{bis} eingehalten. Der Schattenwurf der geplanten Bäume hat durch den Abstand von mehr als 5 m wenig nachteilige Auswirkungen auf die Wohngebäude. Die Bäume werden zudem in relativ grosser Entfernung zu einander stehen, wodurch nur lokaler Schattenwurf zu erwarten ist. Die Massnahme wird daher als angemessen erachtet, der Verhältnismässigkeitsgrundsatz ist gewahrt.

Im Projekt werden Baumarten ohne allergieauslösende Pollen vorgesehen. Es ist daher nicht zu erwarten, dass es durch die Bäume zu einer Zunahme von Asthma kommen wird. Die vorhandenen Birken bleiben jedoch vorerst erhalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Rechtsvortritte seinen beizubehalten und nicht zu Gunsten einzelner Verkehrsteilnehmenden aufzuheben. Sie hätten eine bremsende Wirkung auf den Verkehr in der Käferholzstrasse.

Es dürfe keine Vermischung von Strassen mit und ohne Rechtsvortritt geben. Wenn eine Unsicherheit besteht, besteht automatisch auch die Gefahr für Fehlinterpretation und Unfälle.

Stellungnahme:

Das Veloroutennetz mit der neuen Kategorie Vorzugsroute ist als Zielbild im kommunalen Richtplan verankert, die Käferholzstrasse ist eine solche Velovorzugsroute. Gemäss Gemeindeordnung Art. 12 sind die Velovorzugsrouten gegenüber Querungen in der Regel vortrittsberechtigt. Auch in der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen ist vermerkt, dass eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung zulässig ist, wenn die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist.

Der Rechtsvortritt wird im gesamten Abschnitt vom Friedhof Nordheim bis zur Kreuzung Wehntalerstrasse und langfristig auf der gesamten Käferholzstrasse aufgehoben. Eine Vermischung von Strassen mit und ohne Rechtsvortritt wird es auf der Käferholzstrasse daher nicht geben.

Um die Geschwindigkeit des Verkehrs möglichst gering zu halten, sind gemäss der neuen Gestaltung Trottoirnasen, Rampen, geringere Strassenbreiten und Bäume vorgesehen.

In der weiteren Projektbearbeitung werden weitere Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Für die Sicht aus der Garagenausfahrt der Käferholzstrasse 147 wäre es von Vorteil, die blaue Zone zwischen der Ausfahrt und der Einbiegung zum Krematorium zu verkürzen.

Stellungnahme:

Die blaue Zone neben der Käferholzstrasse 147 befindet sich ausserhalb des mit dem § 13 aufgelegten Perimeters, weshalb zu diesem Anliegen hier keine Stellung genommen wird.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Anhand der Pläne sei unklar, wo die Tempo-30-Zone im Bereich der Haltestelle Maienweg beginne. Es solle geprüft werden, die Tempo-30-Zone bis zum höchsten Punkt, also bis zum Ende der Steigung verlängert werden könne. Die Verkehrs- und Lärmberuhigung solle bis zur Einfahrt zum Krematorium reichen.

Stellungnahme:

Mit dem vorliegenden Projekt wird die Tempo-30-Zone in der Käferholzstrasse bis zum Ende der Haltestelle Maienweg verlängert. Ein Schild mit dem Hinweis auf Tempo 30, auf dem Plan als «Rack» bezeichnet, sowie die entsprechende Markierung auf der Strasse weisen auf die zu fahrende Geschwindigkeit hin. Langfristig ist die Einführung von Tempo 30 auf der ganzen Käferholzstrasse geplant.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es wäre zu begrüssen, wenn die VBZ Elektrobusse einsetzen würde. Der grösste Lärm würde durch den Bus Nr. 40 verursacht. Es gäbe kaum etwas lauterer als diesen Bus mit seinen tiefen Frequenzen um die 180 Hertz.

Stellungnahme:

Auf der Linie 40 kommen zurzeit noch mehrheitlich Dieselsebusse des Typs MAN A35 zum Einsatz. In den kommenden Jahren werden diese sukzessive durch neue Busse mit Elektroantrieb ersetzt, die wesentlich leiser sind. Aktuell wird bereits zeitweise ein derartiges Fahrzeug eingesetzt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Sehr begrüssenswert wäre es, wenn Lichtverschmutzung vermieden werden könnte. Es sollten im öffentlichen und privaten Raum Zeiten wie für die Lärm-Nachtruhe eingehalten werden. Weiter sollte Licht mit Abstrahlung über 180 Grad vermieden werden.

Stellungnahme:

Die Stadt Zürich unternimmt bereits einiges, um die Lichtverschmutzung zu vermindern:

Bericht zu den Einwendungen

Beim Ersatz der bestehenden Strassenbeleuchtung setzt die Stadt auf sparsame Technologien wie LED. Bis Ende 2021 waren von den rund 45 000 Leuchten rund 50 Prozent auf LED umgestellt und jedes Jahr werden es mehr. LED-Leuchten sind sparsam im Verbrauch und können wesentlich dazu beitragen, Lichtemissionen zu vermindern, da das Licht gezielter ausgerichtet wird. Zudem lassen sie sich mit den heute verfügbaren Technologien einzeln und ohne Verzögerung einschalten, stufenlos dimmen und bieten auch mehr Möglichkeiten für Nachtabsenkungen, Nachtabschaltungen oder eine bedarfsgerechte Steuerung. Seit anfangs 2020 werden neue Strassen- und Wegbeleuchtungen grundsätzlich bedarfsabhängig gesteuert. Dabei wird die Beleuchtung im «Ruhezustand» auf ein Minimum gedimmt. Sobald Personen oder Fahrzeuge die Strassen passieren, wird das Licht auf das notwendige Niveau «hochgefahren». Alle städtischen Kugelleuchten, die 70 bis 90 Prozent ihres Lichtes in den Nachthimmel abstrahlen, wurden durch LED-Leuchten ersetzt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Es ist zu prüfen, ob helle Beläge möglich sind.

Stellungnahme:

In der Roggenstrasse im Zürcher Kreis 5 führte das Tiefbauamt im Rahmen der Fachplanung Hitzeminderung ein Pilotprojekt durch und testete, wie sich unterschiedliche Strassenbelagstypen auf die Temperatur auswirken. Im Ergebnis zeigte sich, dass die hellen Beläge einen geringen Einfluss auf die Oberflächentemperatur hatten (ca. 2 C°). Die Resultate zeigten auch, dass helle Beläge bei Vorhandensein von nur schon wenig Schatten lediglich in begrenztem Mass zur Hitzeminderung beitragen. Darum muss der öffentliche Raum auch weiterhin umwelt- und klimafreundlich gestaltet werden, etwa mit Bäumen oder Wasser.

Der Einsatz von hellem Asphalt ist teurer und es ist nicht möglich, Recyclingmaterialien zu verwenden. Die Praxis zeigt, dass dunkle Beläge durch das UV-Licht aufhellen, während helle Beläge sich aufgrund von Schmutz verdunkeln, so dass innert weniger Jahre kaum mehr Unterschiede bestehen.

Aus vorgenannten Gründen ist der Einsatz von hellen Belägen in der Stadt Zürich nicht standardmässig vorgesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Im Projektperimeter sei bei Verzicht auf sämtliche Parkplätze sicherlich Platz für etwas mehr Grünraum als Zusatz zu den Bäumen, sowie weitere Flächen für Entsiegelungen zu finden. Der Raum könne in Bezug auf die Strukturen lebendiger und abwechslungsreicher gestaltet werden.

Stellungnahme:

Im aktuellen Projekt sind 26 neue Bäume geplant, deren Baumgruben, wo möglich, unterirdisch verbunden oder vergrössert sind. Damit steht den Bäumen wesentlich mehr Platz für das Wurzelwachstum zur Verfügung. Bei der Weiterbearbeitung des Projekts werden wo immer möglich Massnahmen zur Hitzeminderung umgesetzt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Obsthaldenstrasse solle mit dem Projekt für Zufussgehende bis in die Althoosstrasse geführt werden.

Stellungnahme:

Die Obsthaldenstrasse wie auch die genannte Verbindung liegen ausserhalb des Perimeters des aufgelegten Projektes, weshalb zu diesem Anliegen hier keine Stellung genommen wird.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Bushaltestellen seien so auszugestalten, dass der MIV die stehenden Busse passieren kann.

Stellungnahme:

Mit der aktuellen Gestaltung kann der MIV einen stehenden Bus passieren. Nur wenn zwei Busse an den beiden einander gegenüberliegenden Haltestellen oder bei Gegenverkehr stehen, ist dies nicht möglich. Da die Käferholzstrasse eine Velovorzugsroute ist und daher zukünftig frei von Durchgangsverkehr sein wird, hat der motorisierte Individualverkehr bei der Planung eine niedrige Priorität.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die künstlichen Verengungen des Fahrbahnquerschnitts auf 4 m sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Käferholzstrasse ist eine Velovorzugsroute und muss demnach entsprechend den Gestaltungsgrundsätzen für Velovorzugsrouten gestaltet werden. Diese Gestaltungsgrundsätze sehen vor, dass der Begegnungsfall von zwei Velos und einem Auto ermöglicht wird, zu einer seitlichen Parkierung ein Abstand von 70 cm gewahrt und der Rechtsvortritt aufgehoben wird. Werden diese Gestaltungsgrundsätze eingehalten, ergibt sich, wie im aktuellen Projekt vorgesehen, dass alle Parkplätze aufgehoben werden. Weil die Käferholzstrasse ein grösseres Gefälle aufweist, lädt sie zum schnellen Fahren ein, wenn die heute bestehenden versetzten Parkplätze sowie der Rechtsvortritt entfallen. Daher braucht es mit der neuen Gestaltung Elemente, die den Verkehr abbremesen. Die vorgesehenen Trottoirnasen sind solche Elemente und befinden sich abwechselnd auf der rechten oder linken Strassenseite. Zufussgehende können sie als Querungshilfen nutzen, da die Distanz zur anderen Strassenseite mit 4 m relativ klein ist. Die Trottoirnasen mit den entsprechenden Verengungen auf 4 m sind daher als wichtiges Gestaltungselement zu betrachten, auf welches nicht verzichtet werden kann.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Verlängerung der Tempo-30-Zone sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Mit dem Stadtratsbeschluss «Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe» vom 1. Dezember 2021 wird festgelegt, dass auf der Käferholzstrasse von Maienweg bis Nordheimstrasse, wie auf der gesamten restlichen Käferholzstrasse, Tempo 30 eingeführt werden soll. Da die Haltestelle Maienweg mit dem vorliegenden Projekt behindertengerecht ausgebaut werden soll, wurde die Gestaltung in diesem Bereich bereits auf Tempo 30 angepasst. Aus diesem Grund wird auch die Tempo-30-Zone schon ab der Haltestelle Maienweg signalisiert. Die Einführung von Tempo 30 im Abschnitt Haltestelle Maienweg bis zur Nordheimstrasse wird bis spätestens 2030 erfolgen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Haltestelle Althoos sei bereits hindernisfrei.

Stellungnahme:

Die Haltekanten der Haltestelle Althoos weisen in beiden Fahrtrichtungen keine hohe Haltekante auf und sind somit nicht behindertengerecht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Parkplätze für Autos seien mit sickerfähigen Belägen auszuführen.

Stellungnahme:

Aktuell sind im Projektperimeter keine Parkplätze vorgesehen. Sollten in der weiteren Projektbearbeitung wieder Parkplätze geplant werden, wird das Thema erneut aufgegriffen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Der Durchgangsverkehr solle mittels Poller oder Fahrverbotszeichen auf Höhe der Käferholzstrasse 261 unterbunden werden. Davon ausgenommen seien Bus, Blaulichtorganisation und ähnliches.

Stellungnahme:

Velovorzugsrouten stellen erhöhte Anforderungen an die Sicherheit der Velofahrenden. Sie sollen für alle Velofahrenden, auch die Ungeübten, sicher sein. Gemäss Gemeindeverordnung der Stadt Zürich Art. 12 soll dies dadurch erreicht werden, dass Velovorzugsrouten bei Querungen in der Regel vorzugsberechtigt und grundsätzlich frei von Durchgangsverkehr sind.

Ob und wo allfällige Massnahmen zu einer Unterbindung des Durchgangsverkehrs umgesetzt werden, prüft das Tiefbauamt zusammen mit der Dienstabteilung Verkehr in der weiteren Erarbeitung des Projektes.

Die Einwendung teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei zu erwähnen, ob das Fernwärmenetz in die Käferholzstrasse erweitert wird.

Stellungnahme:

Aktuell ist eine Fernwärmeversorgung nur im Bereich des Schulhauses Käferholz vorgesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei auf die Abtragung des Grundstücks Käferholzstrasse 205 zum Zwecke der Verbreiterung des Gehweges zu verzichten. Falls die Abtragung des Grundstücks unumgänglich ist, sei eine Lösung für den Erhalt des Kirschbaumes zu suchen.

Stellungnahme:

Auf die Verbreiterung der Strasse im Bereich der Käferholzstrasse 205 und damit auf die Verschiebung des Trottoirs in Richtung Privatgrund mit dem damit einhergehenden Landerwerb kann nicht verzichtet werden. Die Buslinie 40 benötigt in regelmässigen Abständen Kreuzungsmöglichkeiten für den Begegnungsfall zweier Busse.

Im Rahmen der Bearbeitung der Einwendungen wurde daher für den Kirschbaum ein Baumgutachten erstellt, welches dem Baum einen guten Zustand bescheinigt und ihn als erhaltenswert einstuft. Um den Baum zu erhalten wird daher eine lokale Verengung des Trottoirs in Kauf genommen. Die sowieso geplante Stützwand wird neu um den Baum herumgeführt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Velovorzugsrouten sollen gemäss städtischem Konzept mit grünen FGSO-Bändern an den Rändern sowie grossen Velopiktogrammen mit Zielangabe ausgestaltet werden. Diese Markierungen seien in den Bauplänen im nächsten Schritt auszuweisen.

Stellungnahme:

Die FGSO Bänder werden entweder mit dem Projekt Käferholzstrasse, oder mit der etwa zeitgleichen Realisierung der gesamten Vorzugsroute Katzensee-, Affoltern-, Milchbuck erstellt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Da sich viele Verkehrsteilnehmende nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit von Tempo 30 halten, solle die Käferholzstrasse eine Tempo-20-Zone werden.

Stellungnahme:

Die Stadt Zürich prüft die Einrichtung von Begegnungszonen mit Tempo 20 auf Wunsch der Bevölkerung, sofern dieser Wunsch im Quartier durch die Anwohnerschaft breit abgestützt ist, was mit einer Unterschriftensammlung aufgezeigt werden kann. Bei der Einwendung, welche die Begegnungszone als mögliche Massnahme in der Käferholzstrasse aufführt, handelt es sich jedoch um ein Einzelanliegen, weshalb eine vertiefte Prüfung des Anliegens im Moment nicht durchgeführt wird.

Trotzdem sollen hier zwei wichtige Randbedingungen, die für das Einrichten von Begegnungszonen relevant sind, beleuchtet werden:

Die Käferholzstrasse ist gemäss Richtplanung eine Velovorzugsroute. Auf Velovorzugsrouten haben Velos in der Regel Vortritt. In Begegnungszonen hingegen hat der Fussverkehr Vorrang, nicht der Veloverkehr. Diese beiden Anliegen widersprechen sich. Zudem weist die Käferholzstrasse über den gesamten Projektperimeter ein grösseres Gefälle auf, was in Begegnungszonen, die auch zum Spielen für Kinder genutzt werden sollen, nicht erwünscht ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Zu denken gäbe auch die Notwendigkeit einer Erneuerung der Kanalisation, welche doch erst vor knapp 20 Jahren erneuert worden sei.

Stellungnahme:

Die Kanalisation welche im Projektperimeter erneuert werden soll, wurde zwischen 1935 und 1956, mehrheitlich jedoch 1946 erstellt und ist heute in einem schlechten Zustand und hydraulische überlastet.

Vor etwa 20 Jahren fand die Erneuerung der Wasserversorgungsleitungen statt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Das Projekt sei unter Einbezug der Anwohnenden zu überarbeiten.

Stellungnahme:

Gemäss § 13 des Strassengesetzes sind die Projekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung in einer Orientierungsversammlung oder durch öffentliche Auflage zur Stellungnahme zu unterbreiten. Mit der Planaufgabe nach § 13 wurde das Projekt Käferholzstrasse vorgestellt und die Bevölkerung konnte ihre Anliegen und Wünsche in Form von Einwendungen anbringen. Alle Einwendungen wurden geprüft und sofern aus Sicht des Projektteams, sowie gegebenen rechtlichen und technischen Randbedingungen möglich, 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.

Zürich, 26. Januar 2023 / wan

Direktorin

Dr. Simone Rangosch