



Strassenbauprojekt

Bericht zu den Einwendungen

Wallisellen-/Aubrugg-/Herzogenmühlestrasse
Abschnitt Otto-Nauer-Weg bis Luegislandstrasse

Bau Nr. 16052

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, November 2025 str

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 Wallisellen-, Aubrugg- und Herzogenmühlestrasse mit den geplanten Anpassungen der Verkehrsführung, der Erstellung einer zusammenhängenden Veloinfrastruktur, dem behindertengerechten Ausbau von drei Bushaltestellen und dem Pflanzen von sechs Bäumen wurde vom 3. Juni bis 4. Juli 2022 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 5 Eingaben mit total 21 Einwendungen eingegangen, davon 12 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut, die zu 5 Einwendungen zusammengefasst werden. Von den somit 14 vorliegenden Einwendungen werden 5 Einwendungen ganz und 3 Einwendungen teilweise berücksichtigt. 6 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:

Mit dem Bau der Einhausung Schwamendingen wurde die Autobahneinfahrt Aubrugg in Richtung Zürich-City geschlossen. Dadurch ergeben sich Anpassungen für die Verkehrsführung in der Wallisellenstrasse und der Aubruggstrasse. In der Wallisellenstrasse entfällt die Fahrspur in Richtung Autobahneinfahrt und in der Aubruggstrasse entfällt die zweite Linksabbiegespur. Anstelle dieser Fahrspuren werden in der Wallisellen- und Aubruggstrasse Velospuren markiert. In der Wallisellenstrasse werden die seitlichen Fusswege verbreitert und eine neue Baumreihe gepflanzt. In der Herzogenmühlestrasse wird künftig der Veloverkehr vom Fussverkehr getrennt geführt. Die drei Bushaltekanten der Haltestelle «Aubrücke» werden hindernisfrei ausgebaut und mit einem zusätzlichen Fussgängerübergang in der Einmündung Wallisellen-/Aubruggstrasse wird die Anbindung des Überlandparks an den Naherholungsraum bei der Glatt verbessert.

2 Einwendungen

Einwendung 1:

Der Schwamendinger Dorfbach sei mit oberster Priorität freizulegen und zu renaturieren. Auf Kunstbauten mitten auf Fahrbahnen sei zugunsten von einfachen Bodenmarkierungen zu verzichten. Auf eine Strassenbarriere oder Bäume in der Aubruggstrasse sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Der Schwamendinger Dorfbach bildet kein Projektbestandteil und wurde mit dem Bau der Einhausung Schwamendingen in der Lage leicht korrigiert. In den Auflageplänen zum Projekt Wallisellen-, Aubrugg-, Herzogenmühlestrasse ist das Projekt der Einhausung Schwamendingen als Information dargestellt. Im Projektbereich verläuft der Schwamendinger Dorfbach unterirdisch, unter der Aubruggstrasse, und kann infolge der verkehrlichen Nutzung nicht offengelegt werden.

Kunstbauten sind im Strassenbau ein Sammelbegriff für Brücken, Tunnels, Stützbauwerke und dergleichen. Im Projektbereich befinden sich die Autobahnbrücken, die Brücke der Aubruggstrasse über die Glatt und der Durchlass des Schwamendinger Dorfbachs. Diese Bauwerke bilden keinen Projektbestandteil und werden mit dem Projekt auch nicht verändert. Im Projektbereich werden auch keine neuen Kunstbauten erstellt.

In der Aubruggstrasse befindet sich bereits heute ein begrünter Mittelstreifen mit vier Bäumen. Der begrünte Mittelstreifen in der Aubruggstrasse wird nicht zwingend als Verkehrsfläche benötigt, muss daher auch nicht als Verkehrsfläche befestigt werden und stellt somit für den Verkehr keine Barriere dar. Mit dem Projekt bleibt der Grünstreifen einschliesslich der vier bestehenden Bäume erhalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2:

Die Herzogenmühlestrasse soll zu einer Velovorzugsroute (VVR) ausgebaut werden. Eine VVR soll ein komfortables und zügiges Vorwärtskommen garantieren. Das Anmelden an der Verkehrsregelungsanlage erfolge daher idealerweise über Detektoren im Boden oder über Kameras. Auf «Drücker» für die Anmeldung einer Grünphase sei daher zu verzichten.

Stellungnahme:

Die genaue Ampelsteuerung wird in der weiteren Projektierung geprüft. Eine erste Beurteilung hat gezeigt, dass für Velofahrende aus der Herzogenmühlestrasse eine Anmeldung mit Detektoren und Kamera möglich ist. Für Velofahrende in der Gegenrichtung ist voraussichtlich eine Anmeldung mit einem Drücker erforderlich, denn es können verschiedene Richtungen mit dem Velo angefahren werden und diese lassen sich nicht mit einer Detektion eindeutig zuordnen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 3:

Die Veloführung im Projektperimeter, mit Ausnahme der Herzogenmühlestrasse, soll von der Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr baulich abgetrennt oder als eigenständiger Radweg erfolgen. Der durchschnittlicher Werktagsverkehr betrage im Projektperimeter mit Ausnahme der Herzogenmühlestrasse zwischen 9500 und 20 000 Fahrten pro Tag. Bei dieser Verkehrsbelastung sei eine sichere Veloführung für 8–80 jährige Velofahrer*innen mittels Radstreifen auf Strassenniveau nicht möglich.

Stellungnahme:

Die städtischen Velostandards legen die Vorgaben für die Führung des Veloverkehrs in Abhängigkeit der signalisierten Geschwindigkeit, der Verkehrsbelastung und der Netzkategorie fest. Bei der Wallisellen-/Aubugg- und Überlandstrasse handelt es sich um städtische Haupttrouten und in der Herzogenmühlestrasse verläuft eine VVR. Die Verkehrsbelastung in der Wallisellenstrasse ist mit rund 2000 Fahrzeugen gering und in der Aubuggstrasse mit rund 9000 bis 13 000 Fahrzeugen höher. Im Projektperimeter befindet sich lediglich ein kurzes Stück der Wallisellenstrasse, in der bereits über einen längeren Abschnitt Velospuren markiert sind. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung und zu Gunsten einer zusammenhängenden Führungsart wird hier die Velospur bis an den Knoten Aubuggstrasse weitergeführt. In der Aubuggstrasse wird aufgrund der hohen Verkehrsbelastung eine abgesetzte Veloführung geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 4:

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und des hohen Tempos, das auf der Aubuggstrasse gefahren werde, seien entlang der Aubuggstrasse abgesetzte, mindestens 2 m breite Einrichtungs-Radwege anzuordnen. Der Platz dafür sei aufgrund der aufgehobenen Spur grundsätzlich vorhanden. Es sei erwiesen, dass das Sicherheitsgefühl für Velofahrende auf abgesetzten Radwegen deutlich höher ist als auf Radstreifen. Diesem Umstand sei im vorliegenden Projekt ausreichend Rechnung zu tragen.

Stellungnahme:

In der Aubuggstrasse wird aufgrund der hohen Verkehrsbelastung eine abgesetzte Veloführung geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 5:

Im Bereich der Bushaltestelle «Aubrücke» (Fahrtrichtung Oerlikon) werde ein Velostreifen geplant. Ausserdem komme von Nordosten ein regionaler Radweg, der einerseits Richtung Schwamendingen/Herzogenmühlestrasse führe, andererseits in den neu zu erstellenden Velostreifen münde. Dadurch entstünde neben dem Fussgängerstreifen eine komplexe Situation. Hier befände sich auch der Zugangsbereich zur Bushaltestelle, was zu Konflikten zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden führe. Durch eine Veloführung hinter der Wartehalle könne eine bessere Trennung von Zufussgehenden und Velofahrenden erreicht werden. Diese Führung sei auch für ungeübte Velofahrende geeignet. Aus der Veloführung hinter der Bushaltestelle hindurch könne das Linksabbiegen in die Wallisellenstrasse mit einer separaten Veloampel ermöglicht werden. Wenn der Velostreifen im Bereich der Haltestelle entfalle, könne zudem die Haltestelle bis an die Spur für den motorisierten Individualverkehr verschoben werden, was die Anfahrbarkeit einer hohen Haltekante begünstige.

Stellungnahme:

Die vorgeschlagene Veloführung hinter der Bushaltestelle hindurch sowie das indirekte Linksabbiegen in die Wallisellenstrasse wird geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 6:

Der Fussweg von der Unterführung des Glattuferwegs unter der Aubruggstrasse zur Wallisellenstrasse sei für den Veloverkehr freizugeben.

Stellungnahme:

Es ist geplant, das Velofahrverbot auf dem Glattuferweg aufzuheben.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 7:

Der indirekte Linksabbieger aus der Aubruggstrasse auf den Veloweg nördlich der Ueberlandstrasse und auf den regionalen Radweg in Richtung Norden sei zu weit von der Wunschlinie der Velofahrenden weg. Diese Verkehrsbeziehung soll klassisch mit einem vorgezogenen Haltebalken in der Einmündung Herzogenmühlestrasse signalisiert werden.

Stellungnahme:

Eine direktere Linienführung des Veloverkehrs wurde geprüft. Im Sinne einer möglichst verkehrssicheren Lösung und unter Berücksichtigung der Befahrbarkeit des Knotens ist das indirekte Linksabbiegen mit einem Umweg über den Knotenast Herzogenmühlestrasse verbunden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 8:

Die VVR aus der Herzogenmühlestrasse in Richtung Norden und aus der Opfikerstrasse in Richtung Süden sei im Kreuzungsbereich schlecht geführt. Zwischen der Velofurt in der Ueberlandstrasse und der ersten Verkehrsinsel in der Herzogenmühlestrasse müssten über 18 m Distanz mit vier Fahrspuren überquert werden. Dies entspreche nicht der Zielsetzung der städtischen Velostrategie, die das Velo als alltägliches Verkehrsmittel für verschiedene Altersgruppen etablieren wolle. So könne z. B. zwischen den zusammenlaufenden Spuren aus Aubrugg- und Ueberlandstrasse eine Verkehrsinsel mit Velofurt erstellt werden. Die Lichtsignalanlagen seien im Knotenbereich aufeinander abzustimmen.

Stellungnahme:

Für die Gewährleistung der Befahrbarkeit des Knotens besteht kein Spielraum für die Anordnung einer zusätzlichen Schutzinsel. Die Querung für den Veloverkehr erfolgt auf Anmeldung und wird für die gesamte Querung freigeschaltet. Ein zusätzlicher Stützpunkt ist daher nicht erforderlich und fahrgeometrisch auch nicht möglich.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 9:

Bei der Velofurt in der Wallisellenstrasse für die Zufahrt zum Glattuferweg sei für den Veloverkehr ein indirektes Linksabbiegen zu ermöglichen.

Stellungnahme:

Mit dem geplanten Ausbau des Glattuferwegs (Fil Bleu Glatt) wird diese Velobeziehung stärker frequentiert werden. Eine zusätzliche Fläche für das indirekte Linksabbiegen wird geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 10:

Die Herzogenmühlestrasse sei als VVR auszugestalten und es seien griffige Massnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs zu ergreifen.

Stellungnahme:

Die Umsetzung und Signalisation der VVR ist nicht Bestandteil dieses Projektes und wird über einen zusammenhängenden längeren Abschnitt mit einem separaten Projekt geplant und umgesetzt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 11:

Die Bushaltekante auf der Südseite der Ueberlandstrasse sei näher an die Fahrbahn zu verschieben, damit die Querungsdistanzen für Zufussgehende und Velofahrende kürzer würden.

Stellungnahme:

Die Haltestellenlage wurde gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) überprüft und, soweit möglich, optimiert. Dabei wurden insbesondere die erforderlichen Flächen für die sichere Befahrbarkeit des Knotens durch die Busse berücksichtigt. Im Vergleich zur bestehenden Lage kann die Haltekante leicht in den heutigen Fahrbahnbereich verschoben und damit die Querungsdistanz verkürzt werden. Eine weitergehende Verkürzung der Querungsdistanz ist jedoch aufgrund der Befahrbarkeit des Knotens nicht möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 12:

Durch eine «Holländische Grünphase», bei der Velos aus allen Richtungen gleichzeitig Grün hätten, könne auf den indirekten Linksabbieger aus der Aubruggstrasse in Richtung Norden verzichtet werden.

Stellungnahme:

Im Projekt ist vorgesehen, die Nord-Süd-Richtung in einer Velo-Phase zu schalten. Mit einer «Holländischen Grünphase» hätten alle Richtungen gleichzeitig eine Grünphase. Damit die Leistungsfähigkeit des Knotens erhalten bliebe, könnte eine solche Grünphase nur für eine sehr kurze Zeit angeboten werden und es entstünden daraus für den Veloverkehr lange Wartezeiten mit zu erwartender geringer Akzeptanz seitens der Velofahrenden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 13:

Es seien auf dieses Projekt die gesetzlichen Bestimmungen bezüglich hindernisfreien Bauens – Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) § 11,138 KV; § 14 StrG und § 4,5 VErV - anwendbar. Diese Anforderungen würden nicht umfänglich erfüllt oder seien aus der Planaufgabe nicht klar ersichtlich. Das geplante Strassenbauprojekt sei so abzuändern, dass es den gesetzlichen Bestimmungen bezüglich hindernisfreien Bauens und der Norm VSS 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» entspreche. Konkret sei die Haltekante der Bushaltestelle «Aubrücke» in Fahrtrichtung Oerlikon auf der ganzen Länge mit dem Zürich-Bord der Höhe 22 cm auszuführen.

Stellungnahme:

Die Verlängerung der hohen Haltekante wird in Verbindung mit einer veränderten Veloführung hinter der Haltestelle hindurch geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 14:

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Strassenbereich sei die Verbindung Überlandstrasse – Wallisellenstrasse via Glattuferweg für den Veloverkehr aufzuwerten. Dies bedinge eine klare Signalisation, einen genügend breiten Weg und eine gute Beleuchtung, damit diese Verbindung als attraktive Alternative zur Lichtsignalanlage und den Radstreifen genutzt würde.

Stellungnahme:

Der Glattuferweg befindet sich im Gewässerabstand der Glatt und ist daher prinzipiell eine ortsfremde Anlage. Ein Ausbau des Uferwegs erfolgt in Zusammenhang mit einer geplanten Renaturierung der Glatt mit dem separaten Projekt «Fil Bleu Glatt».

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