



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

VVR Andreasstrasse

Saatlenfussweg bis Opfikonstrasse

Bau Nr. 20174

Inhalt

| | | |
|----------|-----------------------------------|----------|
| 1 | Ausgangslage | 3 |
| 1.1 | Auftrag | 3 |
| 1.2 | Randbedingungen | 3 |
| 1.3 | Defizite / Potenzial | 3 |
| 2 | Zielformulierung | 4 |
| 3 | Mitwirkung der Bevölkerung | 5 |
| 4 | Projektbescrieb | 6 |
| 4.1 | Konzept | 6 |
| 4.2 | Fussverkehr | 6 |
| 4.3 | Veloverkehr | 6 |
| 4.4 | Hitzeminderung | 7 |
| 4.5 | Kunstbauten | 7 |
| 4.6 | Anlieferung und Entsorgung | 7 |
| 4.7 | Visualisierung | 8 |

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Die Andreasstrasse soll für den Fuss- und Veloverkehr ausgebaut werden. Die bestehende Andreasstrasse weist im Abschnitt Opfikonstrasse bis Saatlenfussweg eine Breite zwischen 2,75 m bis 4,00 m auf. Die Fahrbahnoberfläche ist unbefestigt (chaussiert). Die heutige Breite und die Nutzung im Mischverkehr durch Velofahrende und Zufussgehende widerspricht den geforderten Qualitäten einer Velovorzugsroute (VVR).

1.2 Randbedingungen

Die Andreasstrasse im Abschnitt Saatlenfussweg bis Opfikonstrasse ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt. Auf ihr verläuft ein regionaler Veloweg und ein kommunaler Fussweg, im Abschnitt Saatlenfussweg bis zur Glatt ein Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Der Veloweg ist Teil der Velovorzugsroute «Opfikonstrasse – Bahnhof Oerlikon – Birchstrasse».

Der Raum ist geprägt durch die parallel zur Andreasstrasse geführte Bahnlinie im Süden und die Bebauung auf der Nordseite. Im westlichen Abschnitt grenzt die Andreasstrasse an das Werkgelände Hagenholz und im östlichen Abschnitt an die Liegenschaften der Beta Bau AG sowie anschliessend an das Familiengartenareal an der Opfikonstrasse. Die Böschungen sind teilweise mit Hecken und Bäumen bewachsen, die gegenüber den Liegenschaften als Sichtschutz dienen. Dazwischen unterquert die Glatt die Gleise und die Andreasstrasse. Der Glattuferweg schliesst an die Andreasstrasse an und verbindet das Naherholungsgebiet entlang der Glatt.

Die Weiterführung der VVR über die Bahngleise Richtung Stadtgrenze und Wallisellen ist nicht Bestandteil dieses Projektabschnittes. Dieser Abschnitt wird mit dem Projekt der SBB «Mehrspur Zürich Winterthur» ausgebaut.

1.3 Defizite / Potenzial

Die Andreasstrasse mit einer Breite von maximal 4,00 m, auf der sich Zufussgehende und Velofahrende im Mischverkehr begegnen, entspricht nicht den Anforderungen einer Velovorzugsroute oder einer sicheren Führung des Fussweges.

2 Zielformulierung

Basierend auf der Situationsanalyse sowie den übergeordneten Vorgaben wurden folgende Ziele definiert:

- Umsetzung des regionalen Richtplaneintrags zur Umsetzung einer Velovorzugsroute
- Konfliktarme und sichere Führung des Fuss- und Veloverkehrs
- Einhaltung der Vorgaben an die Hindernisfreiheit des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG)
- Minimaler Eingriff in die Natur

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde gemäss § 13 des Strassengesetzes vom 19. November 2021 bis 20. Dezember 2021 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt 5 Einwendungen mit 11 unterschiedlichen Anträgen eingegangen. Die Einwendungen betrafen Aspekte wie die Breite der Velovorzugsroute, die Einfärbung und Signalisierung der Veloroute, die Trennung zwischen Fuss-, und Veloweg sowie zum Privatgrund, den Landerwerb und die Art der Beleuchtung.

Die eingegangenen Einwendungen wurden geprüft und die Stellungnahme zu den einzelnen Punkten erfolgte im Bericht zu den Einwendungen, der vom 24. Februar bis 24. April 2023 öffentlich auflag.

4 Projektbeschreibung

4.1 Konzept

Das Konzept sieht vor, die Andreasstrasse im Abschnitt Saatlenfussweg bis Opfikonstrasse neu zu gestalten. Der bestehende, chaussierte Weg mit einer Breite von 2,75 m bis 4,00 m wird für den Ausbau der Velovorzugsroute (VVR) auf eine Gesamtbreite von 6,80 m verbreitert. Für den Fussweg sind 2,40 m und für den Veloweg 4,40 m vorgesehen. Im Zuge dieser Verbreiterung wird die Höhe entsprechend angeglichen, um die Aufschüttungen und Eingriffe in die Böschungen der angrenzenden Parzellen möglichst gering zu halten. Die Verbreiterung hat zur Folge, dass im Bereich östlich der Glatt, der bestehende Weg angehoben werden muss. Um die Sicht auf die Privatgrundstücke zu minimieren, sollen Büsche gepflanzt werden.

Im Bereich des Saatlenfussweges bis zur Glatt sichern Natursteinmauern und Betonmauern die Böschung.

Wo es die Platzverhältnisse zulassen, trennt ein Grünstreifen den Veloweg und den Fussweg. Über weite Strecken kann der Grünstreifen aus Platzgründen nicht realisiert werden und die beiden Bereiche werden durch einen schräg eingebauten Randstein mit 4 cm Höhenunterschied voneinander getrennt.

Die öffentliche Beleuchtung wird an die neuen Verhältnisse angepasst. Die neuen Kandelaber weisen eine Höhe von 5,50 m auf.

4.2 Fussverkehr

Für die Andreasstrasse ist im Projektabschnitt gemäss dem städtischen Leitfaden «Standards Fussverkehr» eine Trottoirbreite von 2,40 m anzustreben. Diese wird mit dem Projekt umgesetzt.

Der Bereich Saatlenfussweg wird als grosszügiger Platz gestaltet. Dieser verbindet die neue VVR mit dem Fussweg und dem bestehenden Weg. Durch das Anheben der VVR mittels Rampe wird dem Veloverkehr die veränderte Verkehrssituation angezeigt. Im Bereich der Böschung werden mit Blockstufen Sitzmöglichkeiten geschaffen.

4.3 Veloverkehr

Auf der Andreasstrasse wird es einen Zweirichtungsradweg geben. Gemäss Norm gilt für einen Zweirichtungsradweg eine Breite von 4,80 m. Dies beinhaltet die Grundabmessung der Velofahrenden, die Bewegungsspielräume und die Sicherheitszuschläge. Im vorliegenden Projekt verläuft der Radweg einerseits entlang des Grünstreifens auf der Seite der Gleise und andererseits entlang des neuen Fusswegs, der vereinzelt durch einen Grünstreifen getrennt ist. Daher können die zwei äussersten Sicherheitszuschläge von jeweils 20 cm einerseits Richtung Gleise und andererseits der

dem Grünstreifen respektive dem trennenden Randstein zugesprochen werden. Dies ergibt für die reine Fahrbahn des Zweirichtungsradwegs eine Breite von 4,40 m.

Der Fussweg und die Velovorzugsroute werden neu asphaltiert. Die Signalisierung und Markierung der Velovorzugsroute erfolgten gemäss den städtischen Vorgaben.

4.4 Hitzeminderung

Der Fussweg und die Velovorzugsroute werden aus Verkehrssicherheits- und Unterhaltsgründen sowie für die Erfüllungen des Behindertengleichstellungsgesetzes mit Asphaltbelag umgesetzt. Der negative Effekt bezüglich Hitzeminderung soll unter anderem mit einem Grünstreifen und der Begrünung der Böschungen kompensiert werden. Im Abschnitt des Projekts gibt es heute zehn Bäume. Aufgrund der Verbreiterung des Weges sind drei Bäume zu Fällen. Die Neugestaltung des Aufenthaltsbereichs beim Saatlenfussweg wird mit zwei Bäumen optimiert. Zusätzlich werden Sträucher und eine angepasste Bodenvegetation entlang der Böschungen und des Grünstreifens eingesetzt. Entlang der Bahngleise dürfen aus Sicherheitsgründen keine Bäume gepflanzt werden.

Für die VVR muss im Abschnitt zwischen Saatlenfussweg bis Aubruggstrasse eine Stützmauer erstellt werden. Damit die Tiere über diese Stützmauer klettern können, wird sie eine Struktur aufweisen.

4.5 Kunstbauten

In der Mitte des Projektperimeters überquert die Heizkanalbrücke die Glatt. Die Brücke weist heute eine Fahrbahnbreite von 4,50 m auf und wird auf 6,80 m verbreitert.

4.6 Anlieferung und Entsorgung

Die Andreasstrasse ist für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Der Weg, insbesondere der Übergang über die Glatt, ist für die Unterhaltsfahrzeuge dimensioniert.

4.7 Visualisierung



Abbildung 2: Foto Bestand bei km 210



Abbildung 1: Visualisierung Projekt bei km 210
(Nightnurse Images, Zürich)



Abbildung 3: Foto Bestand bei km 590



Abbildung 4: Visualisierung Projekt bei km 590
(Nighnurse Images, Zürich)

Zürich, 28.11.2024 grm

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

