



# Öffentliche Planaufgabe gemäss § 13 Strassengesetz

Erläuternder Bericht

Nötzli-, Giacomettistrasse, Müseliweg  
Segantinistrasse bis Appenzellerstrasse

Bau Nr. 23007

Zürich, Januar 2026 mep

# **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>3</b>
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Defizite / Potenziale	4
<b>2</b>	<b>Zielformulierung</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Variantenstudium</b>	<b>8</b>
3.1	Variantengenerierung	8
3.2	Variantenbewertung und Variantenentscheid	9
<b>4</b>	<b>Bestvariante</b>	<b>11</b>
4.1	Konzept	11
4.2	Veloverkehr	11
4.3	Öffentlicher Verkehr	11
4.4	Hitzeminderung	12
4.5	Parkierung	12
4.6	Anlieferung und Entsorgung	12
4.7	Bilanzen	12

# **1 Ausgangslage**

## **1.1 Auslöser**

Der Fuss- und Veloverkehr bilden zusammen mit dem öffentlichen Verkehr die tragenden Säulen der städtischen Mobilität in Zürich. 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. Die im März 2021 vorgestellte «Velostrategie 2030» dient als Planungsgrundlage für die Veloförderung in der Stadt Zürich. Die Umsetzung der VVR ist eine der zentralen Stossrichtungen der «Velostrategie 2030».

Die VVR bilden ein durchgängiges Netz für alle Velofahrenden. Folgende Anforderungen werden an die VVR gestellt:

- Einfaches und flüssiges Vorankommen
- Hohe objektive Verkehrssicherheit
- Hohes Sicherheitsempfinden aller Velofahrenden,
- Gute Erkennbarkeit und Sichtbarkeit
- Gute, selbsterklärende Orientierung, vor allem an Kreuzungen

Die VVR werden unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten entworfen. Die Anforderungen des Quartiers sowie der Zufussgehenden werden berücksichtigt. Gemäss Art. 12 der Gemeindeordnung (GO) sind die VVR in der Regel vortrittsberechtigt gegenüber Querungen und grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr (MIV).

Der vorliegende Abschnitt ist Teil des VVR-Netzes und mit dem Projekt soll der fehlende Wegabschnitt zwischen Appenzeller- und Müseliweg für den Veloverkehr geplant und umgesetzt werden.

## **1.2 Auftrag**

Das vorliegende Oberflächenprojekt umfasst 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)

### **1.3 Defizite / Potenziale**

Die VVR Hönng – Wipkingen führt in Hanglage entlang des Hönngerbergs durch das Quartier. Im ursprünglichen Projektperimeter wird die Route von der Segantinistrasse über den Varlinweg via Bläsistrasse in die Giacomettistrasse geführt. Dort biegt sie in den Appenzellerweg ein und führt über den Böschungsbereich zum letzten Abschnitt auf den Müseliweg bis zur Appenzellerstrasse.

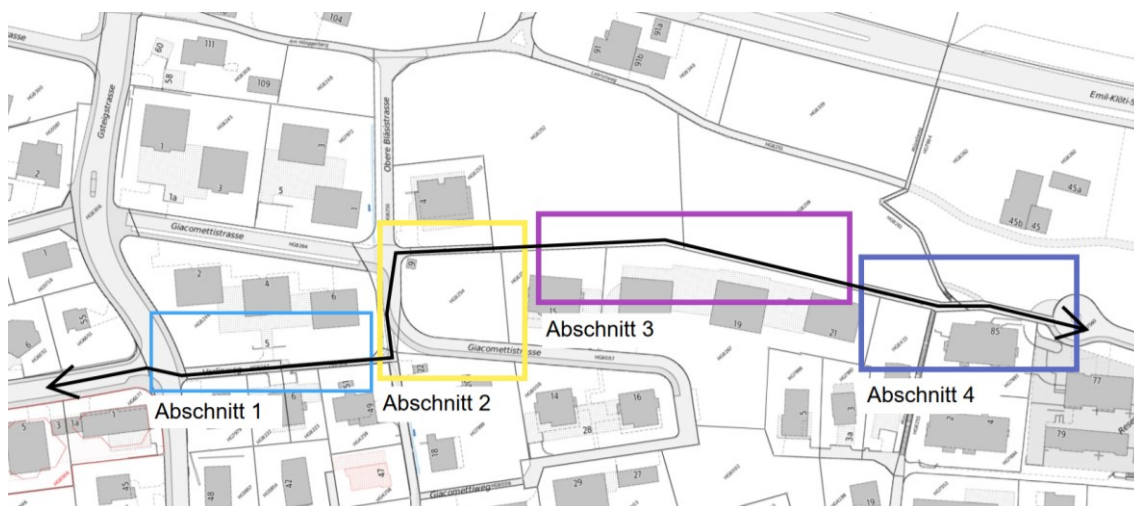


Abb. 1: Einteilung ursprünglicher Projektperimeter

#### **Abschnitt 1: Varlinweg**

Der Varlinweg ist als Mischfläche für motorisierten Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr gestaltet. Im vorderen Bereich beträgt die Breite 4,30 m, im hinteren Bereich verengt sich der Weg auf 2,30 m und wird zum reinen Fuss-/Veloweg. Die maximale Steigung Richtung Obere Bläsistrasse beträgt 9 %. Zudem ist eine Tiefgarageneinfahrt angebunden, deren Sichtweiten – ebenso wie jene der Einfahrt von der Gsteigstrasse in den Varlinweg – ungenügend sind. Die heutigen Breiten und die Mischverkehrsnutzung Fuss-/Velo widersprechen den Anforderungen an eine VVR.



Abb. 2: Blick von Gsteigstrasse



Abb. 3: Blick von Bläsistrasse

## **Abschnitt 2: Bläsistrasse – Appenzellerweg**

Die VVR biegt vom Varlinweg in einer engen Kurve über das Maasbächli in die Bläsistrasse ein, wo die Steigung auf rund 20 % ansteigt. Die Übersichtlichkeit bei der Verzweigung Bläsistrasse/Varlinweg ist ungenügend. Von dort führt die Route über das Trottoir in die Quartierstrasse Giacomettistrasse (Steigung etwa 12 %) und weiter in den Appenzellerweg. Dieser ist als Mischverkehrsfläche für MIV, Fuss- und Veloverkehr ausgebildet und 3,0 m breit, welches beides nicht den Anforderungen einer VVR entspricht. Im vorderen Bereich erfolgt die Erschliessung der Tiefgarage des Gebäudes an der Oberen Bläsistrasse. Auf der gegenüberliegenden Seite der Garageneinfahrt befindet sich auf dem Areal der Wasserversorgung ein Trafoturm mit Schutzvermutung.



Abb. 4: Blick von Bläsistrasse



Abb. 5: Blick von Giacomettistrasse

## **Abschnitt 3: Böschungsbereich**

Am Ende des Appenzellerwegs beginnt die Böschung, über die künftig die VVR geführt werden soll. Diese Wiese liegt im abfallenden Gelände und wird aktuell als Weide/Wiesland genutzt. Sie liegt im kommunalen Landschaftsobjekt KSO-9 Waidberg/Käferberg und grenzt an das Naturschutzobjekt Obstgarten Hönngerberg Ost

KSO 18.03. Gemäss kommunalen Richtplan Verkehr 2022 soll künftig eine Fuss- und Veloverbindung über dieses Gebiet angeboten werden.



Abb. 5: Blick Richtung Böschung



Abb. 6: Blick auf Ende Müseliweg

#### **Abschnitt 4: Müseliweg – Appenzellerstrasse**

Der Müseliweg hat eine Breite von 3,5 m und ist ab dem Containerplatz der Liegenschaft Appenzellerstrasse Haus Nr. 85 frei vom motorisierten Verkehr. Auch hier entsprechen die heutigen Breiten und die Mischverkehrsnutzung Fuss-/Velo nicht den Anforderungen an eine VVR. An den Müseliweg angeschlossen ist der Lebristweg, welcher mit hoher Steigung über die Wiese hoch zur Emil-Klöti-Strasse führt. Zudem gelangt man über eine längere Treppenanlage via Müseliweg zur Strasse im Maas.



Abb. 7: Blick auf Müseliweg mit Treppe zum Lebristweg



Abb. 8: Blick Richtung Appenzellerstrasse

## **2 Zielformulierung**

Aufgrund der Auswertung der vorgängig festgestellten Defizite und den verschiedenen Bedürfnissen der involvierten Parteien wurden folgende Ziele definiert:

- Neubau des Wegabschnitts auf Parzellen HG8252 und HG8259 zur Umsetzung der Velovorzugsroute Höngg-Wipkingen
- Umsetzung Fussverbindung gemäss kommunalen Richtplan
- Verbreiterung bestehender Wege und Strassenabschnitte zugunsten des Veloverkehrs
- Eingriffe in das Schutzobjekt sind möglichst minimalinvasiv zu gestalten, die Bestimmungen von kommunalen Schutzobjekten sind einzuhalten und gegebenenfalls sind geeignete Ausgleichsmassnahmen vorzusehen
- Anpassung und Erweiterung der öffentlichen Beleuchtung
- Diverse Werkleitungsarbeiten (Entwässerung, Fernwärme, Gas, Beleuchtung und Wasserversorgung)

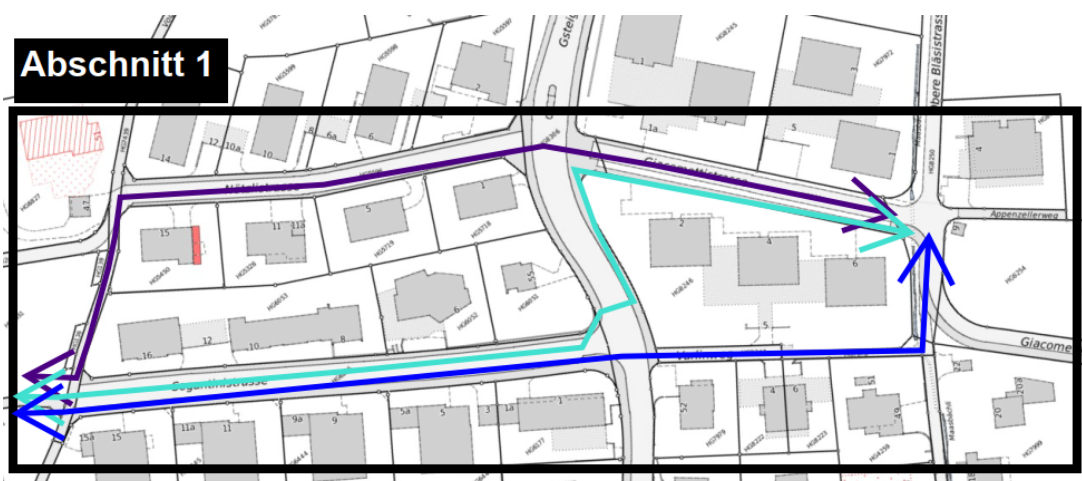
## 3 Variantenstudium

Im Projekt wurde für die verschiedenen Abschnitte ein detailliertes Variantenstudium durchgeführt. Die Bestvariante soll dabei insbesondere die Nutzungsanforderungen der Zufussgehenden und Velofahrenden berücksichtigen. Zudem gilt es, den landschaftlichen Kontext zu berücksichtigen.

### 3.1 Variantengenerierung

Die bisher geplante Linienführung im Abschnitt 1 wurde erneut überprüft. Anlass für diese Prüfung sind die besonderen Herausforderungen in diesem Bereich. Dazu zählen die starke Steigung, die geringen Strassenbreiten sowie die unübersichtlichen Situationen bei der Abzweigung in die Bläsistrasse und den Einfahrten aus der Gsteigstrasse und der Tiefgarage. Diese Faktoren erfordern umfangreiche bauliche Anpassungen, weshalb eine vertiefte Analyse notwendig wurde. Im Rahmen eines Variantenfächers wurden daher folgende drei Linienführungen für Abschnitt 1 entwickelt, geprüft und einander gegenübergestellt.

- Variante 1: Varlinweg (blau)
- Variante 2: Gsteigstrasse (türkis)
- Variante 3: Vogtsrain (violett)



Des Weiteren wurden je Abschnitt Varianten entwickelt, die sich durch die Querschnittsgestaltung mit minimalen oder maximalen Verkehrsflächen für die Velofahrenden gemäss den Velostandards der Stadt Zürich unterscheiden. Die Querschnitte beziehen sich auf die Abschnitte, welche ausschliesslich vom Fuss- und Veloverkehr genutzt werden und enthalten folgende Masse:

- Variante 1: 4,80 m Velo und 2,00 m Gehweg
- Variante 2: 3,50 m Velo und 2,00 m Gehweg

## **3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid**

Die untersuchten Varianten wurden anhand der definierten Kriterien Verkehrssicherheit, Komfort Velo (Einhaltung Standards) und bauliche Eingriffe (Versiegelung, Stützbauwerk, Aushubmasse, usw.) gegeneinander abgewogen.

### **3.2.1 Bewertung und Entscheid: Linienführung Abschnitt 1**

#### **Verkehrssicherheit**

Die Linienführung über den Varlinweg weist erhebliche Sicherheitsdefizite auf: Die Sichtweiten sind ungenügend und eine Querungshilfe in der Gsteigstrasse ist ohne grosse Eingriffe in Nachbarparzellen nicht möglich. Die Variante Gsteigstrasse verläuft entlang einer stark befahrenen Strasse und erfüllt die Sicherheitsanforderungen nicht. Die Führung über den Vogtsrain bietet die beste Verkehrssicherheit, da die Sichtweiten eingehalten werden und die Route über verkehrsarme Quartierstrassen führt.

#### **Fahrkomfort Velo – Einhaltung Velostandards**

Beim Fahrkomfort schneidet der Varlinweg schlecht ab, da die enge Kurve im Gefälle und die Steigung von 20 % in der Bläsistrasse problematisch sind. Die Gsteigstrasse bietet den geringsten Komfort wegen des Umwegs entlang einer stark befahrenen Strasse. Der Vogtsrain wird trotz einer Steigung von 16 % als am komfortabelsten bewertet, da die Linienführung direkter und übersichtlicher ist.

#### **Bauliche Eingriffe, Versiegelung und zusätzliche Massnahmen**

Die baulichen Eingriffe sind beim Varlinweg am grössten: umfangreicher Aushub, Stützbauwerk auf Privatgrund, Zerstörung eines Biotops und Verlängerung der Eindolung des Maasbachs. Bei der Gsteigstrasse sind ebenfalls grössere Eingriffe, Stützbauwerke und Versiegelungen nötig. Im Vogtsrain sind hingegen nur kleine Aushubarbeiten notwendig. Damit verbunden ist eine zusätzliche Versiegelung und eine Rodung eines Baumes. Auf der Grünfläche der Liegenschaft Segantinistrasse Haus Nr. 16 können für die Rodung ersatzweise drei neue Bäume gepflanzt werden.

Zusammenfassend bietet der Vogtsrain die beste Kombination aus Verkehrssicherheit und Fahrkomfort bei vergleichsweise moderaten baulichen Eingriffen. Deshalb soll die Linienführung über den Vogtsrain umgesetzt werden.

### **3.2.2 Bewertung und Entscheid: Querschnittsgestaltung**

Für die beiden Abschnitte Vogtsrain und Appenzellerweg–Müseliweg wurden die Querschnitte der VVR unter Berücksichtigung der minimalen und maximalen Breiten gemäss den Velostandards der Stadt Zürich geprüft. Die maximale Breite von 4,80 m bietet den höchsten Komfort, da sie das Nebeneinanderfahren und Überholen in beide Richtungen auf der gesamten Länge ermöglicht. Bei einer Breite von 3,50 m ist dieser Komfort nicht durchgehend gegeben, jedoch erfüllt die Route weiterhin die grundlegenden Anforderungen.

Beide Abschnitte liegen in einem landschaftlich sensiblen Gebiet: Der Abschnitt im Vogtsrain grenzt an das Naturschutzobjekt Obstgärten/Wiesenböschungen Höggerberg West, während der Abschnitt vom Appenzellerweg bis Müseliweg an den Obstgarten Höggerberg Ost angrenzt und sich zudem im Landschaftsschutzobjekt Waidberg/Käferberg befindet. In diesen Bereichen sind Eingriffe in die Landschaft möglichst gering zu halten.

Die Umsetzung der maximalen Variante mit einer Breite von 4,80 m würde einen hohen Versiegelungsgrad verursachen und umfangreiche bauliche Massnahmen wie Stützbauwerke erfordern. Dies hätte erhebliche Auswirkungen auf die Schutzobjekte und die landschaftliche Qualität. Die Variante mit dem minimalen Querschnitt (3,50 m für die Velo- und 2,00 m für die Fussverkehrsfläche) reduziert diese Eingriffe deutlich und ist aus ökologischer und landschaftlicher Sicht klar vorzuziehen. Die Komforteinbusse ist aufgrund der peripheren Lage der VVR verhältnismässig. Zudem ermöglicht die minimale Lösung eine bessere Integration der VVR und des Fusswegs in die bestehende Landschaft.

## **4 Bestvariante**

Neben den unter Punkt «3 Variantenstudium» aufgeführten Merkmalen der Bestvariante (Variante Vogtsrain und Variante mit minimaler Breite VVR) beinhaltet diese die nachfolgenden Aspekte.

### **4.1 Konzept**

Im Abschnitt Vogtsrain wird der bestehende Fussweg von rund 3,00 m auf eine Gesamtbreite von 5,50 m ausgebaut. Dies ist aufgeteilt in 2,00 m für den Fussweg und 3,50 m für die Velofläche. Bis zum Appenzellerweg verläuft die VVR über die Quartierstrassen Nötzli- und Giacomettistrasse. Um die geforderten Standards der VVR möglichst durchgängig einzuhalten, werden die Parkplätze auf der Fahrbahn in der Nötzlistrasse aufgehoben. Vom Appenzellerweg bis zur Appenzellerstrasse wird ein separater Fuss- und Radweg realisiert, ebenfalls mit einer Breite von 2,00 m für den Fussweg und 3,50 m für den Veloweg.

Für eine optimale Fussverbindung wird eine getrennte Fuss- und Veloinfrastruktur im Vogtsrain und gemäss dem kommunalen Richtplan zwischen Appenzellerweg und Appenzellerstrasse angeboten. Der Anschluss an den Lebristweg wird an die neue Lage der Verbindung angeschlossen. Der Gehweg ist durch einen Randanschlag von 4 cm schräg optisch und taktil erfassbar vom Veloweg getrennt. Der Veloweg ist durchgehend asphaltiert. Der Gehbereich im Vogtsrain ist aufgrund der starken Steigung auch mit Asphalt ausgestaltet. Der Gehbereich zwischen Appenzellerweg und Appenzellerstrasse soll als Chaussierung ausgestaltet werden. Die Lage der Gehbereiche wird durch möglichst direkte Anschlüsse an die angrenzenden Gehbereiche bestimmt.

### **4.2 Veloverkehr**

Die Veloverbindung über die Böschung wird gemäss den minimalen Anforderungen der Velostandards realisiert. Für die Querung der übergeordneten Gsteigstrasse wird der bestehende Fussgängerstreifen mit Mittelinsel angepasst: Dieser erhält eine Querungsinsel für Velos und wird stadteinwärts verschoben, um die Sicherheit zu verbessern. Die Vortrittsberechtigung der Velos auf der VVR gegenüber Querungen in den Tempo-30-Zonen wird am Knoten Obere Bläsi-/Giacomettistrasse sichergestellt.

### **4.3 Öffentlicher Verkehr**

Auf der Gsteigstrasse verkehrt die Buslinie 80. Bei der neu projektierten Fuss- und Veloquerung wurden fahrgeometrische Nachweise für die Befahrbarkeit mit einem Doppelgelenkbus erbracht. Die Buslinien auf der Gsteigstrasse werden nicht beeinträchtigt.

## **4.4 Hitzeminderung**

Mit dem vorliegenden Projekt werden im Vogtsrain sowie im Abschnitt zwischen Giacometti- und Appenzellerstrasse zusätzliche Flächen zugunsten des Veloverkehrs versiegelt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Unterhalts werden die Veloverkehrsflächen mit Asphaltbelag ausgeführt. Der negative Effekt hinsichtlich Hitzeminderung wird durch ökologische Ausgleichsmassnahmen in der Weidewiese kompensiert. Im Vogtsrain muss aufgrund der Verbreiterung ein Baum gefällt werden; als Kompensation werden drei neue Bäume auf dem städtischen Grundstück Parzelle HG01950 gepflanzt. Die Versickerung des Regenwassers wird soweit möglich in die bestehenden Grünflächen integriert.

## **4.5 Parkierung**

Die Parkierung im Strassenraum wird erhalten, wenn ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zur Fahrbahn gewährleistet werden kann. Die übrige Fahrbahn sollte dann noch eine Breite von mindestens 4,80 m aufweisen. Sind diese Masse nicht gegeben, werden die Parkfelder zugunsten der Verkehrssicherheit aufgehoben. In der Nötzlistrasse ist die benötigte Fahrbahnbreite nicht gegeben, weshalb insgesamt 11 Blaue-Zone-Parkplätze aufgehoben werden.

## **4.6 Anlieferung und Entsorgung**

Das Projekt hat keinen Einfluss auf die Anlieferung und Entsorgung.

## **4.7 Bilanzen**

Parkplatzbilanz

<b>Parkplatz-Bilanz</b>	Bestehend	Projektiert	Differenz
Parkplatz «Blaue Zone». (P-Blau)	11	0	-11

Baumbilanz

<b>Baum-Bilanz</b>	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Bäume Privatgrund	1	-1	3	3	+2

Flächenbilanz

<b>Flächen-Bilanz [m2]</b>		Bestehend	Projektiert	Differenz
Grünflächen	Rasen / Wiese / Magerwiese	1640	584	-1056
Entsiegelte Flächen	Chaussierungen	75	435	+360
Versiegelte Flächen	Asphalt / Beton	1460	2156	+696

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

Stadt Zürich  
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement  
Tiefbauamt  
Werdmühleplatz 3  
8001 Zürich  
T+ 41 44 412 50 99  
[tiefbauamt@zuerich.ch](mailto:tiefbauamt@zuerich.ch)  
[stadt-zuerich.ch/tiefbauamt](http://stadt-zuerich.ch/tiefbauamt)