Stadt Zürich
Tiefbauamt

Öffentliche Planauflage gemäss § 13 Strassengesetz

Erläuternder Bericht

Ottenberg-/Nordstrasse
Abschnitt Kürberg- bis Lehenstrasse

Bau Nr. 18032

Zürich, August 2026 / Andreas Macioschek

Inhalt

1 Ausgangslage 3
1.1 Auslöser und Auftrag 3
1.2 Defizite / Potenziale 3

2 Zielformulierung 4

3 Variantenstudium 5
3.1 Grobvarianten 5
3.2 Vertiefungsvarianten 6
3.3 Fazit 6

4 Projektbeschrieb 7
4.1 Konzept 7
4.2 Fuss- und Veloverkehr 7
4.3 Öffentlicher Verkehr 7
4.4 Hitzeminderung 8
4.5 Parkierung 8
4.6 Anlieferung und Entsorgung 8
4.7 Bilanzen 9

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser und Auftrag

In der Ottenberg-/Nordstrasse müssen in den nächsten Jahren Belagserneuerungen und -verstärkungen durchgeführt werden. Aufgrund der anstehenden Sanierungsmassnahmen soll geprüft werden, ob darüber hinaus auch verkehrliche und/oder stadträumliche Anpassungen zweckmässig und machbar sind.

1.2 Defizite / Potenziale

Die Ottenberg-/Nordstrasse ist eine wichtige Stadtachse, die entlang einer Hangkante verläuft und das Quartier Höngg mit Wipkingen und der City verbindet. Der Stadtraum ist von einer offenen, von der Strasse zurückversetzten Bebauung mit üppig bewachsenen Vorgärten oder von hohen hangseitigen Stützmauern geprägt.

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Situationsanalyse sind:

- Enger Strassenquerschnitt im Hang mit mehrheitlich nur einseitigem, deutlich zu schmalem Trottoir.
- Hohe hangseitige Stützmauern, insbesondere im westlichen Abschnitt entlang der Ottenbergstrasse.
- Talseitig durchgehende, bestehende Baumreihe, die erhalten werden soll.
- Bestehende Grünanlage mit Erholungsfunktion beim Kürbergsteig in der Einmündung zur Kürbergstrasse.
- Städtische Sammelstrasse im Mischverkehr für den gesamten Fahrverkehr (Velo/Autos/LKW/Bus) innerhalb Tempo-30-Zone.
- Veloverbindung Ottenberg-/Nordstrasse ohne separate Infrastruktur ist Teil des städtischen Velo-Hauptnetzes mit Anschlüssen an das Velo-Basisnetz (Kürberg- und Lehenstrasse).
- Die Fahrbahnhaltestellen «Kempfhofsteig» und «Rebbergsteig» sowie die Buswendeschleife bei der Einmündung Lehenstrasse sind nicht hindernisfrei gemäss Behindertengleichstellungsgesetz.
- Trottoir-Längsparkplätze in der Blauen Zone, die teilweise bis auf die Fahrbahn markiert sind.
- Moderate Steigung der Strasse von 3–4% in Fahrtrichtung stadtauswärts.
- Teils grosse, versiegelte Strassenräume, insbesondere bei der Ottenbergstrasse 28/30, der Haltestelle «Rebbergsteig» sowie der Nordstrasse 352–356.

2 Zielformulierung

Die Stadt Zürich verfolgt mit dem vorliegenden Projekt die nachfolgenden projektspezifischen Ziele und Anliegen:

- **Stadtraum**
  Stärkung der grünen Quartierachse, Erhalt der privaten Vorgärten, Vorplätze und Begegnungsorte schaffen bei Querungen/Bushaltestellen, Umsetzung von Hitzeminderungsmassnahmen
- **Stadtgrün**
  Erhalt der bestehenden Baumreihe, durchgehende offene Baumrabatten wo möglich, Berücksichtigung der Objekte in Gartendenkmalpflege
- **Fussverkehr**
  Verbreiterung Trottoirs und/oder beidseitige Fusswegführung anbieten, einheitliche Gestaltung der Querungsstellen, Neugestaltung des Strassenraums bei der Haltestelle «Rebbergsteig»
- **Veloverkehr**
  Umsetzung einer Veloinfrastruktur im Sinne des Velo-Hauptnetzes oder andere Verbesserungen zugunsten des Veloverkehrs
- **Öffentlicher Verkehr (ÖV)**
  Aufrechterhaltung des ÖV-Angebots und der ÖV-Erschliessungsqualität, Befahrbarkeit mit Doppelgelenkbussen sicherstellen und Haltestellen auf Gelenkbusse dimensionieren, hindernisfreie Gestaltung der Bushaltestellen, Erneuerung der Fahrleitungen
- **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**
  Abbau der punktuellen Engstellen durch die Aufhebung der öffentlichen Parkierung in der Blauen Zone, Verbesserung der Sichtweiten bei den Querungsstellen, Optimierung der Einmündung in die Kürbergstrasse betreffend LKW-Befahrbarkeit, Rettungsachse und Stellflächen für Autodrehleiter gewährleisten

3 Variantenstudium

3.1 Grobvarianten

Basierend auf der Situationsanalyse und der Zielformulierung wurden sechs Grobvarianten entworfen und mit dem Bewertungsverfahren Systems Engineering beurteilt:

- 1a: Velostreifen stadtauswärts im bestehenden Strassenquerschnitt
- 1b: Unterbruch MIV bei der Bushaltestelle «Rebbergsteig»
- 2a: Einbahnregime MIV stadteinwärts, Bus-/Velospur stadtauswärts
- 2b: Einbahnregime MIV und ÖV stadtauswärts
- 3a: minimaler Strassenausbau mit Velostreifen stadtauswärts
- 3b: maximaler Strassenausbau mit beidseitigen Velostreifen und verbreitertem oder beidseitigem Trottoir

Die Bewertung der Grobvarianten erfolgte nach den formulierten Zielen. Die Grobvarianten 1a, 2b, 3a und 3b wurden mit folgender Begründung verworfen:

- 1a:
  - Grosse Vorbehalte und Sicherheitsbedenken aus Sicht ÖV wegen noch engerer Platzverhältnisse
  - Begegnungsfall Bus/Autos ohne Benützung Velostreifen nicht möglich
- 2b:
  - Gravierende betriebliche und technische Nachteile für den ÖV
  - Bedingt neue Fahrleitungsinfrastruktur auf der Umleitungsroute
  - Deutliche Fahrzeitverlängerung und Attraktivitätseinbussen in Fahrtrichtung stadteinwärts (ca. 4000 Fahrgäste pro Tag betroffen)
  - Mehrkosten für den Einsatz zusätzlicher Kursfahrzeuge
- 3a:
  - Technische Machbarkeit bei Gebäuden mit hohen Stützmauern kritisch
  - Entlassung von Objekten aus Gartendenkmal-Inventar notwendig
  - Bergseitiger Eingriff ins Privateigentum auf gesamter Perimeterlänge
  - Kleiner positiver Nutzen des Strassenausbaus in keinem Verhältnis zu den grossen negativen Auswirkungen
  - Hohe Kosten
- 3b
  - Gleiche Begründung wie bei der Grobvariante 3a sowie gravierende, nicht tragbare Eingriffe in Stadtraum und Privatgrund auf beiden Strassenseiten
  - Sehr hohe Kosten

Da die Machbarkeitsabklärung der weiterzuverfolgenden Varianten 1b und 2a weitere Untersuchungen der grossräumigen Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz bedingten, wurde vom Projektteam entschieden, zusätzlich eine Variante 0+ mit Beibehaltung der heutigen Verkehrsführung als Rückfallvariante weiterzuverfolgen.

3.2 Vertiefungsvarianten

Die beiden Varianten 1b und 2a sowie die Rückfallvariante 0+ wurden vertieft und die Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz betrachtet. Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

- 1b:
  - Die zu verlagernde Verkehrsmenge ist sehr hoch und kann nach heutiger Einschätzung nicht vom übergeordneten Verkehrssystem verarbeitet werden. Die Verlagerung führt voraussichtlich zu einer Überlastung der umliegenden Knoten, insbesondere beim Wipkingerplatz
  - Hohe Verkehrsverlagerung auf Achsen mit gleicher Strassenhierarchie
  - Erhebliche Umwegfahrten für den Ziel- und Quellverkehr
  - Bedingt baulichen MIV-Unterbruch sowie flankierende Massnahmen
- 2a:
  - Die zu verlagernde Verkehrsmenge kann allenfalls vom übergeordneten Verkehrssystem verarbeitet werden. Zusätzlicher Klärungsbedarf betreffend Auswirkungen auf den Wipkingerplatz nötig
  - Verkehrsverlagerung auf Achse mit gleicher Strassenhierarchie
  - Umwegfahrten für den stadtauswärtsfahrenden Ziel- und Quellverkehr
- 0+:
  - Verkehrsführung wie heute
  - Keine negativen Auswirkungen auf den Ziel- und Quellverkehr sowie das umliegende Strassennetz
  - Keine gesonderte Veloinfrastruktur möglich

3.3 Fazit

Aufgrund der hohen Verkehrsverlagerung auf das umliegende Strassennetz wurde die Variante 1b verworfen. Die Variante 2a kann allenfalls – basierend auf einer grossräumigen Verkehrsstudie – zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden. Dies auch abgestimmt auf das Projekt Wipkingerplatz (Bau Nr. 23052), in dessen Rahmen Anpassungen am Verkehrssystem vertieft geprüft werden sollen.

Das Projektteam hat daher entschieden, kurz- bis mittelfristig die Variante 0+ mit der heutigen Verkehrsführung als Bestvariante weiterzuverfolgen und begründet den Entscheid wie folgt:

- Aufgrund der heutigen Verkehrsbelastung und dem seit 2022 geltenden Tempo-30-Regime auf der Ottenberg-/Nordstrasse ist eine gesonderte Veloinfrastruktur nicht verhältnismässig.
- Da die Variante 2a im Querschnitt den identischen Platzbedarf aufweist wie die Variante 0+, ist die Einführung einer Einbahn stadteinwärts für den MIV auch zu einem späteren Zeitpunkt ohne bauliche Massnahmen möglich.
- Das Projekt Wipkingerplatz soll nicht negativ präjudiziert werden.

4 Projektbeschrieb

4.1 Konzept

Durch die in der Bestvariante definierten Massnahmen wird der Stadtraum innerhalb des Projektperimeters punktuell aufgewertet und die Eingriffe in die strassenraumprägende Vorgartenstruktur auf ein Minimum reduziert. Die Aufenthaltsqualität kann durch die Verbreiterung der Fussverkehrsflächen sowie die Schaffung von Aufenthaltsflächen mit Bäumen und Sitzmöglichkeiten verbessert werden.

Die Verkehrsführung für den MIV wird bis auf weiteres wie heute belassen.

4.2 Fuss- und Veloverkehr

Durch die Aufhebung der öffentlichen Parkplätze, die sich heute halb auf Trottoir-, halb auf Fahrbahnniveau befinden, kann die Durchgangsbreite auf dem talseitigen Trottoir für den Fussverkehr verbreitert und die Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden. Die punktuellen Engstellen auf der Fahrbahn sowie dem Trottoir werden deutlich reduziert und die Übersicht, Orientierung und Sichtverhältnisse verbessert.

Die Verbreiterung des bergseitigen Randstreifens führt bei den Hauszugängen im Bereich der hohen Stützmauern zu einer Vergrösserung der Aufstellflächen für querende Zufussgehende sowie zu einer Erhöhung des Bewegungsspielraums für Velofahrende in Fahrtrichtung stadtauswärts.

Die bestehenden, vorwiegend bergseitig angeordneten Aufstellbereiche für den querenden Fussverkehr werden in der Regel beibehalten und wo möglich ergänzt. Diese sogenannten «Trottoirnasen» ermöglichen es, dass sich der Fussverkehr gut sichtbar für den Fahrverkehr aufstellen kann, bevor er die Strasse quert. Einzig die bergseitige Trottoirnase beim Kempfhofsteig muss – zugunsten einer hindernisfreien Ausgestaltung der Bushaltestelle – aufgehoben werden.

Bei den Bushaltestellen kann der Wartebereich – insbesondere bei den Haltekanten in Fahrtrichtung stadtauswärts – verbreitert und die Aufenthaltsqualität durch neue Bäume und Sitzmöglichkeiten erhöht werden. Auch die beiden Strassenraumaufweitungen im Bereich der Ottenbergstrasse 28/30 und der Nordstrasse 352–356 sowie der Einmündung Lehenstrasse werden mit Bäumen aufgewertet.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Die beiden Bushaltestellen «Rebbergsteig» und «Kempfhofsteig» werden hindernisfrei ausgebaut und auf Gelenkbusse dimensioniert. Eine durchgehend hohe Haltekante ist nur bei der Bushaltestelle «Kempfhofsteig» in Fahrtrichtung stadtauswärts möglich.

Bei den übrigen Haltestellen wurde eine Lageverschiebung geprüft und aus folgenden Gründen verworfen:

- mehrere angrenzende private Zu- und Ausfahrten
- bestehende Bäume im Haltestellenbereich
- lediglich einseitiges Trottoir, was in eine Fahrrichtung keinen Haltestellenbereich ermöglicht

Dennoch kann bei diesen Haltekanten der autonome Zugang für Rollstuhlfahrende jeweils bei der zweiten Bustür mit einer verlängerten Kissenlösung von 11 bis 17.30 m sichergestellt werden. Unter den gegebenen Randbedingungen werden die Haltekanten somit bestmöglich niveaugleich ausgebaut.

4.4 Hitzeminderung

Sämtliche bestehende Bäume können erhalten werden. Bergseitig sind punktuell in Abstimmung mit den bestehenden Werkleitungen insgesamt 22 Neupflanzungen vorgesehen. Beim Rebbergsteig wird unter Berücksichtigung der bestehenden Werkleitungen eine Vertikalbegrünung der Stützmauer vorgeschlagen.

Die heutigen Einzelbaumrabatten zwischen der Haltestelle «Rebbergsteig» und der Einmündung Kürbergstrasse werden zu durchgehenden – jedoch begehbaren – Baumrabatten umgebaut (ausgenommen bei Grundstückszufahrten, wichtigen Querungen und in Wartebereichen von Bushaltestellen).

4.5 Parkierung

Die Markierung der bestehenden Parkierung in der Blauen Zone benötigt die Hälfte der Trottoirfläche und ragt bis auf die Fahrbahn hinaus. Zugunsten der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, des ÖV sowie des MIV (Einhaltung des massgebenden Begegnungsfalls gewährleisten) werden 26 öffentliche Parkplätze der «Blauen Zone» innerhalb des Projektperimeters aufgehoben.

4.6 Anlieferung und Entsorgung

Wo es die Platzverhältnisse zulassen, werden für die Anlieferung und das Gewerbe einzelne Gewerbe-Parkplätze zur Verfügung gestellt. Entlang der Ottenberg-/Nordstrasse können innerhalb des Projektperimeters zukünftig vier Gewerbe-Parkplätze angeboten werden.

Die Entsorgung bleibt unverändert.

4.7 Bilanzen

Parkplatz-Bilanz		Bestehend	Projektiert	Differenz
Parkplatz "Blaue Zone"	(P-Blau)	26	0	-26
Güterumschlag		0	4	+4

Baum-Bilanz	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Bäume	112	0	22	134	+22

Nutzungs-Bilanz	**[m2]**	Bestehend	Projektiert	Differenz
Öffentlicher Verkehr	Bus-/Trameigentrassee Haltflächen Bus (Betonplatte) Warteflächen Fahrgäste	780	680	-100
Veloverkehr	Velostreifen / -wege Parkierung Mischflächen Fuss/Velo: 50%	0	0	0
Fussverkehr	Gehwege Andere Fusswege / Platzflächen Mischflächen Fuss/Velo: 50%	3070	3350	+280
MIV	Fahrstreifen ≥T30 Fahrbahn Zone 30 Parkierung, Ladezonen Verkehrsinseln	7330	6720	-610
Keine Nutzung	keine verkehrliche Nutzung z.B. Grünflächen	1100	1530	+430

Flächen-Bilanz	**[m2]**	Bestehend	Projektiert	Differenz
Grünflächen	Baumscheiben offen / geschlossen Rasen / Wiese / Magerwiese Kies- / Schotterrasen	850	1060	+210
Entsiegelte Flächen	Natursteinbeläge ungebunden Chaussierungen Drainasphalt	0	660	+660
Versiegelte Flächen	Asphalt / Beton Natursteinbeläge gebunden	11430	10560	-870

Leiter Planung + Projektierung

Jesel Thomas

Digital signiert von Jesel Thomas
DN: cn=Jesel Thomas
Datum: 2026.08.24 08:08:11 +02'00'

Thomas Jesel

Stadt Zürich
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
T+ 41 44 412 50 99
tiefbauamt@zuerich.ch
stadt-zuerich.ch/tiefbauamt