



Strassenbauprojekt

Bericht zu den Einwendungen

Dübendorfstrasse
Abschnitt Winterthurerstrasse bis
Grenze Dübendorf
Bau Nr. 14111

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, November 2025 tazgla

Inhalt

| | | |
|----------|----------------------------|-----------|
| 1 | Vorbemerkung | 3 |
| 1.1 | Mitwirkung der Bevölkerung | 3 |
| 1.2 | Projektbeschreibung | 3 |
| 2 | Einwendungen | 4 |
| 3 | Schlussbemerkungen | 11 |

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 in der Dübendorfstrasse mit den geplanten Massnahmen zur Neugestaltung wurde vom 20. Juni 2025 bis 21. Juli 2025 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 10 Eingaben mit total 20 Einwendungen eingegangen, davon 7 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als eine Einwendung gezählt). Von den somit 14 vorliegenden Einwendungen werden 2 Einwendungen ganz und 3 Einwendungen teilweise berücksichtigt. 9 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:

- Realisierung eines durchgängigen Veloangebots auf der Dübendorfstrasse inkl. Verbesserung der Anbindungen an Knoten und im Bereich Schwamendinger- und Stettbacherplatz
- Optimierung der Trottoirflächen südlich der Dübendorfstrasse sowie Bündelung der Fussgängerstreifen im Bereich Altwiesenstrasse
- Reorganisation von Fahrstreifen in Knotenbereichen und Aufhebung einer Fahrbeziehung (von Dübendorfstrasse nach Winterthurerstrasse) des motorisierten Individualverkehrs
- Umsetzung durchgehend hoher Haltekanten (H=30 cm) bei den Tramhaltestellen Roswiesen und Probstei oder Umsetzung des Zürich-Bords (H=22 cm) bei den Ersatz- und Nachtbushaltestellen Roswiesen, Glattwiesen, Probstei und Mattenhof
- Erstellung einer Unterflursammelstelle Hohmoos
- Pflanzung von Bäumen und Schaffung neuer Grünflächen
- Erneuerung der Strassenbeläge und Werkleitungsarbeiten
- Abbau von Parkplätzen zugunsten oberstehender Massnahmen

2 Einwendungen

Einwendung 1:

Das Projekt sei in der Form «Seitenlage Bestand 0+» zurückzuweisen und die Variante «Mischverkehr beidseitig» weiterzuverfolgen. Andernfalls könnten die Projektziele oder die strategischen Ziele der Stadt Zürich, die Umsetzung einer sicheren Velohauptverbindung und die Aufwertung für den Fussverkehr und das Quartier nicht erreicht werden.

Stellungnahme:

Beide Varianten haben Vor- und Nachteile. Sie wurden mittels qualitativem Variantenvergleich einander gegenübergestellt und aufgrund der Vorteile für den öffentlichen Verkehr, bei gleichzeitiger Erfüllung der übrigen Projektziele, wurde die Variante «Seitenlage Bestand 0+» als Bestvariante vertieft.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2:

Es soll weder die Variante «Seitenlage Bestand 0+» noch die Variante «Mischverkehr beidseitig» weiterverfolgt werden.

Stellungnahme:

Unter Berücksichtigung übergeordneter Aufträge bietet sich die Chance, den Stadtraum in Schwamendingen bzw. die Verkehrsflächen auf der Dübendorfstrasse neu zu verteilen und den Lebensraum attraktiver und nachhaltiger zu gestalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 3:

Es soll ein Sicherheitskonzept für den motorisierten Individualverkehr (MIV), insbesondere für die beiden Knoten Dübendorf-/ Probsteistrasse sowie Dübendorf-/ Engelbertstrasse erstellt werden.

Stellungnahme:

Die erforderlichen Sichtweiten und Schleppkurven wurden in der Projektierung entsprechend den Normen berücksichtigt. Diesbezüglich besteht keine objektive Gefährdung für die Verkehrsteilnehmenden innerhalb des Projektperimeters.

Der Knoten Dübendorf-/ Probsteistrasse muss aufgrund des Tramverkehrs zwingend mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden.

Der etwas westlich liegende und als Privatstrasse signalisierte Weg (Grundstücknummer: SW3974) mündet zwar in die Dübendorfstrasse, ist aber mit einem Fahrverbot versehen, weshalb ein Befahren dieses Weges nicht erlaubt ist. Die Engelbertstrasse ist ebenfalls als Privatstrasse signalisiert und wird mit einem

eingetragenem Schulweg überlagert. Falls innerhalb des Strassenbauprojekts eine mögliche Verbesserung in diesen beiden Seitenbereichen der Dübendorfstrasse festgestellt wird, würde das Projektvorhaben den Bedürfnissen entsprechend angepasst (bspw. Trottoirüberfahrt oder Demarkierung der Vortrittsmarkierung).

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 4:

Die Velonetzlücke auf der Winterthurerstrasse stadteinwärts, zwischen Saatlen- und Winterthurerstrasse 511, müsse geschlossen werden. Die Velohauptroute sei gemäss Velostandards auch in diesem Abschnitt mit Velostreifen von B=1.80 m Breite oder besser als abgesetzte Velowege umzusetzen.

Stellungnahme:

Auf der Winterthurerstrasse verkehrt die Buslinie 75 in Richtung Schwamendingerplatz oder Auzelg. Verkehrssimulationen haben gezeigt, dass es infolge des Fahrstreifenabbaus am Knoten Winterthurer-/ Dübendorfstrasse zu vermehrten Rückstaus des MIV bis über die Saatlenstrasse hinauskommt. Der separate Linksabbiegestreifen zur Saatlenstrasse ermöglicht den Bussen eine Vorbeifahrt am Rückstau, sodass Verlustzeiten reduziert und Anschlüsse an weitere Linien des öffentlichen Verkehrs sichergestellt werden können. Eine Aufhebung des separaten Linksabbiegestreifens wird deshalb abgelehnt. Der Schwamendingerplatz ist als Stadtraum von Fassade zu Fassade gestaltet. Dies ist insbesondere bei der stark befahrenen Winterthurerstrasse eine wichtige gestalterische Massnahme und trägt zur Identität dieses Platzes bei. Die Rabatte ist dabei integraler Teil der Platzgestaltung und in ihrer Geometrie auf den gesamten Raum abgestimmt. Die Platzverhältnisse sind in diesem Bereich ausgereizt.

Damit gleichwohl stadtauswärts auf der Winterthurerstrasse eine durchgehende Infrastruktur angeboten werden kann, wurde ein Radstreifen mit einer Breite von 1.50 m projektiert. Weiter verläuft in diesem Bereich, parallel zur Dübendorfstrasse, eine Velovorzugsroute (Stettbachweg, Stettbacher-, Roswiesen- und Altwiesenstrasse) mit einem grosszügigen Angebot in Richtung Bahnhof Stettbach.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 5:

Die indirekten Linksabbiegeangebote für den Veloverkehr bei der Winterthurer- und Glattwiesenstrasse sollen um etwa 8 m in Richtung Westen verschoben werden.

Stellungnahme:

Die Velofurten für die beiden indirekten Linksabbiegeangebote sind jeweils mit den Fussgängerstreifen zusammengelegt. Bei einer Verschiebung der indirekten Linksabbiegeangebote in Richtung Westen kämen diese einerseits in den Kreuzungsbereichen zu liegen und andererseits würden Engstellen für den Fussverkehr geschaffen.

Zudem ist das direkte Linksabbiegen auf der Fahrbahn zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr im vorliegenden Projekt möglich und mit markierten Velosäcken auf der Fahrbahn markiert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 6:

Bei allen Fussgängerquerungen soll geprüft werden, ob auf der Nordseite des Trams Veloverkehr gestattet sei, und falls ja, die betroffenen Querungsstellen, um eine Velofurt inklusive indirektem Linksabbieger zu ergänzen.

Stellungnahme:

Das bestehende Tramtrasse sowie die als ein reiner Fussweg signalisierte Wegverbindung auf der Nordseite des Tramtrasse (eingetragener Schulweg) sind nicht Projektbestandteil. Zudem soll der Veloverkehr entweder auf der Altwiesenstrasse (Velovorzugsroute), der Dübendorfstrasse (Hauptnetz) oder der Stettbachstrasse (Basisnetz) gebündelt und die Quartiere von den jeweiligen Achsen her erschlossen werden.

Zusätzliche Velofurten für Velofahrende sind an Fussgängerstreifen, und insbesondere bei Tramtrassequerungen, aus Sicherheitsgründen nicht vorgesehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 7:

Abgesehen von den Bereichen mit Kernfahrbahn ist auf der Winterthurer- und Dübendorfstrasse das Erstellen von erhöhten, mit Randsteinen getrennten Velowegen zu prüfen, so wie es bereits stadteinwärts, zwischen dem Bahnhof Stettbach und der Altwiesenstrasse, der Fall ist.

Stellungnahme:

Die Veloinfrastruktur zwischen dem Bahnhof Stettbach und der Altwiesenstrasse ist nordseitig als abgesetzter Veloweg und südseitig als rückwärtig verlaufender Fuss- und Veloweg, bestehend. Um den Erhalt der südlich liegenden Baumreihe sicherzustellen ist in diesem 275 m langen Teilabschnitt am bestehenden Querschnitt festzuhalten.

Im restlichen Projektperimeter wird zugunsten einer möglichst geringen Versiegelungsfläche und einer zusätzlichen Baumreihe auf der Südseite der Dübendorfstrasse der Fahrbahnquerschnitt möglichst schmal gehalten und eine Kernfahrbahn mit durchgehenden Velostreifen markiert. Zudem ist so ein Niveauunterschied zwischen Strasse und Tramgleisen vorhanden, welcher das subjektive Sicherheitsempfinden bei grossem Geschwindigkeitsunterschied zwischen Velo und Tram im Gegenrichtungsverkehr erhöht. Durch die Einführung von Tempo 30 km/h auf der Dübendorfstrasse, wird die Verkehrssicherheit auf der Fahrbahn zusätzlich verbessert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 8:

Auf die Variante «Seitenlage Bestand 0+» zur Schaffung einer «Kernfahrbahn» sei zu verzichten. Der MIV soll weiterhin mit einer Richtungstrennung oder einer markierten Mittellinie geführt werden.

Stellungnahme:

Um für sämtliche Verkehrsteilnehmende im begrenzt zur Verfügung stehenden Strassenraum angemessene Infrastruktur anbieten zu können, ist die gewählte Variante «Seitenlage Bestand 0+» die nachhaltigste Querschnittsvariante. Insbesondere kann so die Versiegelungsfläche gering gehalten und auf der Südseite der Dübendorfstrasse eine zusätzliche Baumreihe umgesetzt werden.

Weiter ist mit der künftig signalisierten Geschwindigkeit von Tempo 30 km/h auf der Dübendorfstrasse eine Kernfahrbahn zweckmässig (Strassenlärmsanierung der 3. Etappe).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 9:

Das Rechtsabbiegen für den MIV am Knoten Winterthurer-/ Dübendorfstrasse soll, von der Dübendorfer- in die Winterthurerstrasse, weiterhin erlaubt bleiben.

Stellungnahme:

Verkehrssimulationen haben gezeigt, dass mit erlaubtem Rechtsabbiegen für den MIV am Knoten Winterthurer-/Dübendorfstrasse, in der Zufahrt Winterthurerstrasse aus Richtung Innenstadt Verlustzeiten für die Buslinie 75 entstehen (vgl. Stellungnahme zu Einwendung 4). Diesbezüglich wird mit Umsetzung der Variante «Seitenlage Bestand 0+» diese Fahrbeziehung künftig nicht mehr angeboten.

Falls innerhalb des Strassenbauprojekts eine Aufwärtskompatibilität festgestellt wird, würde das Projektvorhaben entsprechend den Bedürfnissen angepasst.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 10:

Die signalisierte Geschwindigkeit auf der Dübendorfstrasse sei im Rahmen dieses Projekts auf 30 km/h zu senken.

Stellungnahme:

Entsprechend der Umsetzungsplanung zur Strassenlärmsanierung der 3. Etappe wird auf der Dübendorfstrasse für den motorisierten Individualverkehr künftig Tempo 30 km/h signalisiert. Die Umsetzung erfolgt koordiniert mit dem vorliegenden Strassenbauprojekt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 11:

Die heutige Zahl der weissen Parkfelder und Blaue-Zone-Parkplätze sei beizubehalten.

Stellungnahme:

Durch die Pflanzung von Bäumen und Umsetzung zusätzlicher Begrünung in den Massnahmegebieten 2 und 3 der Fachplanung Hitzeminderung wird die Aufenthaltsqualität im Projektperimeter gesteigert. Weiter können mit richtplankonformer Umsetzung von Velomassnahmen entlang der Dübendorfstrasse wichtige Schritte der Klimaschutzziele der Stadt Zürich umgesetzt werden. Aus diesem Grund muss die bestehende Parkierung entlang der Dübendorfstrasse aufgehoben werden.

Weiter besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkfelder und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt Zürich nicht verpflichtet, Ersatz oder Kompensation für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer*innen sowie Gewerbetreiber*innen sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für

Bewohner*innen sowie für Beschäftigte und Besucher*innen auf ihren Grundstücken zu errichten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 12:

Die Lichtsignalanlage und Signalisationen beim Knoten Winterthurer-/ Dübendorfstrasse sollen so gestaltet werden, dass stadtauswärts fahrende Velos immer geradeaus fahren dürfen (z. B. gelbes Blinklicht analog Knoten Lagerstrasse / Kanonengasse). Alternativ soll das Lichtsignal oder der Haltebalken für Velos auf Höhe des indirekten Linksabbiegeangebots, direkt vor den Fussgängerstreifen, verschoben werden.

Stellungnahme:

Der Fussgängerstreifen am Knoten Winterthurer-/ Dübendorfstrasse ist ein eingetragener Schulweg. Diesbezüglich sollen zugunsten der Verkehrssicherheit der Schulkinder Velofahrende nur bei Grün fahren.

Falls innerhalb des Strassenbauprojekts eine Aufwärtskompatibilität festgestellt wird um den Haltebalken Velo näher an den Fussgängerstreifen zu verschieben, würde das Projektvorhaben entsprechend den Bedürfnissen angepasst.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 13:

Entlang der Strecke sollen öffentliche Veloabstellplätze geplant werden, besonders bei den Knoten, Tramhaltestellen und Fussgängerquerungen.

Stellungnahme:

Die genaue Verortung und die genaue Anzahl der öffentlichen Veloabstellplätze erfolgt in der weiteren Projektbearbeitung.

Zudem werden punktuelle Chaussierungen für Veloparkplätze und Bereiche, die an sinnvoller Stelle gut in die Grünbereiche eingebunden werden können, geprüft. Die Versickerung und der ökologische Wert werden dadurch verbessert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 14:

In der Gartenstadt Schwamendingen soll auf eine Baumallee an der Dübendorfstrasse sowie auf teure und wenig nutzbringende Pocketparks verzichtet werden.

Stellungnahme:

Die Dübendorfstrasse befindet sich im Massnahmegebiet 2 und 3 gemäss Fachplanung Hitzeminderung. Demnach sind Massnahmen zur Verbesserung der bioklimatischen Belastung am Tag notwendig. Baumpflanzungen und Entsiegelungen sind ein probates Mittel, die Hitzebelastung zu mindern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen (Beschattung der Trottoirs). Mit der Bautätigkeit in Schwamendingen verschwinden zunehmend Bäume im Privatraum. Mit den Baumpflanzungen innerhalb des Strassenraums schafft die Stadt einen gewissen Ausgleich dazu.

Weiter ist die Dübendorfstrasse mit dem begrünten und kommunal geschützten Tramtrasse (KSO) Teil eines ökologischen Vernetzungskorridors. In diesen sind zusammenhängende, unversiegelte Grünräume mit hoher Dichte an ökologisch wertvollem Lebensraum besonders wichtig. Ein durchgrünter Strassenraum dient der ökologischen Vernetzung und erhöht die Aufenthaltsqualität. Baumreihen prägen das Stadtbild und haben weit mehr als nur ökologische Vorteile: sie strukturieren den Stadtraum, sind identitätsstiftend, verbessern das Stadtklima und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Die regelmässige Baumfolge schafft Perspektiven und Blickachsen. Sie fasst die Strasse räumlich zusammen, rhythmisiert, und beruhigt den Verkehrsraum.

Die beiden Pocketparks stellen eine Ergänzung des bestehenden Freiraumangebots dar. Sie strukturieren den Stadtraum und bieten visuelle und funktionale Impulse. Sie stärken die Quartieridentität, sind markante Treffpunkte und steigern die Aufenthaltsqualität. Pocketparks bieten niederschwellige Begegnungsräume für Menschen jeden Alters und fördern informelle soziale Kontakte. Da sie auch als ökologische Trittsteine ausgebildet sind, verbinden sie somit soziale Funktionen mit ökologischer Vielfalt im Stadtraum.

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