



Bänziger Kocher Ingenieure AG
Vermessung Tiefbau Gewässer
Dipl. Ingenieure ETH/FH, eidg. pat. Geometer



Gesamtsanierung Hofstetterstrasse

Bericht zu den Einwendungen

Antrag an die Gemeindeversammlung

Niederhasli, 28. April 2025

Inhaltsverzeichnis

1.	Öffentliche Auflage	3
1.1.	Einwendungen öffentliche Auflage.....	3
1.2.	Vorliegender Bericht	3
2.	Einwendungen.....	4
2.1.	Allgemein	4
2.2.	Veraltete bzw. fehlende Planungsgrundlagen.....	5
2.3.	Kapazitäts- und Leistungswahrung	8
2.4.	Vermeidung unnötiger Ausgaben	11

1. Öffentliche Auflage

1.1. Einwendungen öffentliche Auflage

Die Vorlage der Gesamtsanierung Hofstetterstrasse, Niederhasli, mit Datum vom 28. Februar 2025 wurde vom 21. März bis 22. April 2025 öffentlich aufgelegt.

Während der 32-tägigen Auflagefrist gingen von einem Antragsteller zu drei Hauptpunkten mehrere Einwendungen ein.

Zudem ging am 29. März 2025 via Website Niederhasli eine einfache Anfrage ein, bei der es sich formell nicht um eine Einwendung, sondern lediglich um ein Anliegen handelte. Das Anliegen wurde durch die Abteilung Sicherheit der Gemeinde Niederhasli direkt beantwortet und wird im vorliegenden Bericht nicht abgehandelt.

1.2. Vorliegender Bericht

Alle vorgebrachten Einwendungen wurden sorgfältig und umfassend geprüft.

Der vorliegende Bericht enthält eine umfassende Darstellung der Prüfung und Würdigung aller im Verfahren der öffentlichen Mitwirkung (§13 StrG) vorgebrachten Einwendungen.

2. Einwendungen

2.1. Allgemein

Bemerkung 2.1.1

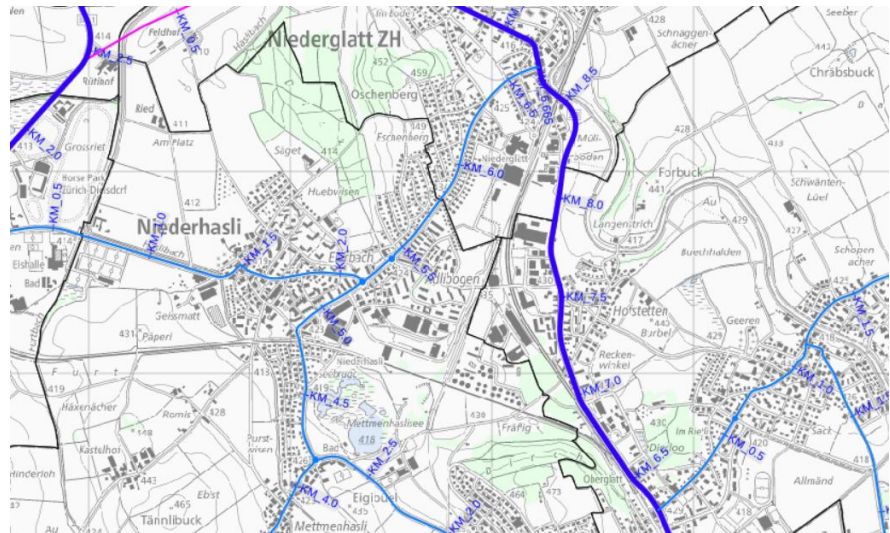
Bei der Hofstetterstrasse handle es sich um eine Hauptverkehrsstrasse mit hauptsächlich Durchgangsverkehr aus Richtung Dielsdorf in Richtung Oberglatt - Rümlang - Glattbrugg - Flughafen. Ausser der neuapostolischen Kirche seien keine Parzellen direkt von der Hofstetterstrasse erschlossen.

Erwägungen

Das Strassennetz enthält über die kantonale, regionale und kommunale Richtplanung eine offizielle Klassifizierung. Die Bedeutung der einzelnen Strassen für das gesamte Strassennetz ist darin klar ersichtlich. Auf dem kantonalen GIS-Browser kann die Klassifizierung der übergeordneten Strassen im Layer «Strassennetz» abgerufen werden. Die Hofstetterstrasse ist darin nicht mehr enthalten und wurde vom Kanton bereits vor mehreren Jahrzehnten aus dem kantonalen Strassennetz entlassen. Es handelt sich bei der Hofstetterstrasse gemäss kommunalem Richtplan folgerichtig um eine Sammelstrasse und ist somit nicht Teil des übergeordneten Strassennetzes. Strassen, welche den Status «Hauptverkehrsstrasse HVS» aufweisen, sind beispielsweise die stark befahrenen Kaiserstuhl- oder Wehntalerstrasse. Andere Staatsstrassen wie die Niederglatter-, See-, Mandach-, Rümlangerstrasse etc sind regionale Verbindungsstrassen (RVS) und haben entsprechend eine regionale Bedeutung..

HVS (dunkelblau)
RVS (hellblau)

Auszug GIS des Kantons Zürich – Karte «Strassennetz»



Wird die Hofstetterstrasse gemäss den einschlägigen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS; 40 040b) betrachtet, könnte sie unter Umständen als Verbindungsstrasse (VSS) betrachtet werden.

dungsstrasse mit zwischenörtlicher, teilweise auch regionaler Bedeutung eingestuft werden. Diese Auffassung teilt die Region und der Kanton offenbar nicht.

Für die Ausgestaltung des Strassenquerschnitts ist bei regionalen Verbindungsstrassen – als höchstmöglicher Typ der genannten Klassifikationen – der sogenannte Grundbegegnungsfall Lastwagen – Lastwagen bei reduzierter Geschwindigkeit anzusetzen. Dieser Anforderung wird im Projekt Rechnung getragen. Es ergibt sich entsprechend aus der Bemerkung des Einwenders kein Handlungsbedarf

Beschluss

Die Bemerkung wird im Projekt bereits berücksichtigt.

2.2. Veraltete bzw. fehlende Planungsgrundlagen

Einwendung 2.2.1

Die dem Projekt zugrundeliegende Verkehrszählung sei 14 Jahre alt und damit veraltet. Zahlen zum Langsamverkehr fehlen gänzlich. Es seien deshalb aktuelle Zahlen pro Verkehrsart (LKW, PW, Moto, Velo, Fussgänger) und nach Verkehrsrichtung zu erheben. Die erhobenen Zahlen seien dem Projekt zugrunde zu legen. Es seien zudem Zahlen zu den Durchfahrtszeiten (MIV) zu erheben.

Erwägungen

Die dem Bericht zugrundeliegenden Verkehrszahlen zum MIV sind wie korrekt festgestellt schon etwas älter. Die Zahlen liegen jedoch im Bereich des Gesamtverkehrsmodells (GVM-ZH) aus dem Jahr 2019 und erscheinen entsprechend plausibel. Eine Überlastung oder lange Wartezeiten an Knoten können in der aktuellen Infrastruktur nicht festgestellt werden. Da mit dem Projekt kein Leistungsabbau vorgesehen ist, sondern das bisherige Regime lediglich besser lesbar gestaltet wird, ist von keinen nennenswerten Veränderungen auszugehen. Umfangreiche und kostenintensive Abklärungen erscheinen deshalb nicht notwendig. Bei der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr werden zudem lediglich offensichtliche Netzlücken geschlossen und Anpassungen an heutige Standards vorgenommen. Insbesondere bei diesen «schutzbedürftigen» Verkehrsteilnehmenden können Messdaten auch stark vom tatsächlichen Potenzial einer Verbindung abweichen.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2.2.2

Der Bedarf für eine neue Bushaltestelle werde im Projekt nicht ausgewiesen. Dieser sei vorgängig mit dem ZVV abzuklären und das Ergebnis müsse in die Projektplanung einfließen.

Erwägungen

Die Bushaltestelle wurde im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2025/2026 bei der regionalen Verkehrskonferenz Unterland (RVK) beantragt. Das marktverantwortliche Verkehrsunternehmen, die PostAuto AG, hat das Begehren geprüft und zur Umsetzung empfohlen. Die Fachkommission öffentlicher Verkehr sowie die RVK sind dieser Empfehlung am 21. Mai 2024 gefolgt. Die neue Haltestelle wurde anschliessend beim Verkehrsrat, der Haushalts- und Geschäftsführung des ZVV, beantragt und gutgeheissen. Einer Umsetzung und Integration in den Fahrplan steht entsprechend nichts mehr im Weg.

Der Bedarf für die Bushaltestelle lässt sich zudem durch den hohen Abstand von über einem Kilometer der nächstgelegenen Haltestellen begründen. Üblich und benutzerfreundlich sind innerorts ein Abstand von 300 bis maximal 500 Meter. Mit rund 3 Hektaren unbebautem Bauland besteht im Nahumfeld der neuen Haltestelle ein grosses Nachfragpotenzial.

Beschluss

Die Einwendung ist bereits berücksichtigt.

Einwendung 2.2.3

Es seien neue Lärmmessungen zu unterschiedlichen Wochentagen, Tages- und Nachtzeiten zu machen und im Bericht zu publizieren.

Erwägungen

Im Rahmen des «Lärmbelastungskatasters Kommunalstrasse 2020» wurde die Lärmbelastung in der Gemeinde Niederhasli beurteilt. Gemäss diesem werden bei diversen Liegenschaften entlang der Hofstetterstrasse die Immissionsgrenzwerte überschritten. Die Lärmbelastung bedarf keinen zwingenden Handlungsbedarf. Seither haben sich keine massgeblichen Umstände verändert, welche neuere Abklärungen bedürften. Mit der siedlungsverträglichen Gestaltung der Hofstetterstrasse und der damit einhergehenden Verdeutlichung des bestehenden Verkehrsregimes ist grundsätzlich von einer Verbesserung der Situation auszugehen.

Beurteilung LBK 2020

über IGW
über PW
unter PW
mehr als 5 dB unter PW
nicht ber. / nicht lärmempf.



Lärmbelastungskataster 2020 (Teil Nord)

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2.2.4	Niederhasli führe gerade auf allen Quartierstrassen Tempo-30-Zonen ein, um damit Verkehr aus den Quartieren weg auf die Hauptverkehrsstrassen zu lenken. Die Umgestaltung der Hofstetterstrasse sei ein Widerspruch zu diesem Vorhaben.
Erwägungen	Wie korrekt beschrieben, werden in der Gemeinde Niederhasli flächendeckend Tempo-30-Zonen in den Quartieren eingeführt. Die Umsetzung soll noch im laufenden Jahr erfolgen. Da es in Niederhasli glücklicherweise kaum bis keinen Umfahrungsverkehr über Quartierstrassen gibt, handelt es sich bei den Tempo-30-Zonen jedoch nicht um verkehrslenkende Massnahmen. Die angepasste Geschwindigkeit soll hingegen zu diversen anderen Vorteilen für die Anwohnenden führen. So wird damit die Sicherheit erhöht, die Lärmemissionen reduziert und allgemein die Aufenthalts- und Wohnqualität verbessert. Durch die Umgestaltung der Hofstetterstrasse ist kein Ausweichverkehr in die Quartiere zu erwarten. Die Anwohnenden profitieren jedoch durch die gleichen Vorteile wie bei Tempo-30-Zonen, wenn auch in geringerem Masse.
Beschluss	Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2.2.5	In allen Unterländer Gemeinden habe in den letzten 14 Jahren eine rege Wohnbautätigkeit geherrscht. Ergo seien die Bevölkerungszahlen und damit einhergehend auch der Individualverkehr überall deutlich angestiegen. Diese Entwicklung werde weiter anhalten. Die Firma Eberhard Bau AG habe über die Hofstetterstrasse zudem ihre Hauptzufahrt. Solche Verkehrszunahmen seien zu berechnen, im Projekt zu berücksichtigen und transparent auszuweisen.
Erwägungen	Das Bevölkerungswachstum belief sich in Niederhasli in den letzten 15 Jahren auf durchschnittlich 0.9 % pro Jahr und liegt damit leicht unter dem kantonalen Schnitt von 1.2 % und deutlich unter dem regionalen Schnitt von 1.6 %. Aufgrund bereits bekannter Projekte ist davon auszugehen, dass sich die Wachstumsrate in den nächsten Jahren für Niederhasli erhöhen wird. Wie in den regionalen und kantonalen Vorgaben ist die Gemeinde deshalb bestrebt, einen möglichst grossen Anteil der Verkehrszunahme durch den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr aufzufangen. Mit dem vorgesehenen Projekt wird der erhöhten Bedeutung innerhalb der kommunalen Strassen sowie dem Begegnungsfall LKW/LKW bereits Rechnung getragen, ohne dabei eine siedlungsverträgliche Gestaltung sowie die Anliegen der Anwohnenden zu vernachlässigen. Die Hauptzufahrt zur Firma Eberhard Bau AG ist zudem über die Kaiserstuhlstrasse auf dem Gemeindegebiet von Oberglatt.
Beschluss	Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.3. Kapazitäts- und Leistungswahrung

Einwendung 2.3.1

Jede Verminderung in der Kapazität oder Verschlechterung der Durchfahrtszeiten des heutigen Verkehrs ergebe sofort Umfahungsverkehr. Dann werden insbesondere Autos und LKWs über die Seestrasse - Mettmehasli - Oberhasli in Richtung Oberglatt - Rümlang - Glattbrugg - Flughafen fahren. So könne dabei in Spitzenzeiten auch die Stausituationen bei der Einmündung in die Kaiserstuhlstrasse sowie zwei bestehende Lichtsignalanlagen in Oberglatt umfahren werden. Das sei inakzeptabel, da dadurch deutlich mehr Anwohnende und diverse Schulwege innerhalb des Gemeindegebiets Niederhasli direkt betroffen seien. Die Seestrasse ihrerseits weise bereits heute in Spitzenzeiten einen starken Umfahungsverkehr auf, weil die Achsen Niederglatt - Oberglatt - Rümlang - A1/Zürich sowie Dielsdorf- Regensdorf-A1/Zürich oft massive Staus aufweisen.

Erwägungen

Das Projekt sieht keinen Kapazitätsabbau auf der Hofstetterstrasse vor. Mit dem Projekt wird lediglich die heute überdimensionierte Strasse, unter Beibehaltung des bestehenden Verkehrsregimes, an die heutigen Bedürfnisse angepasst und siedlungsverträglich gestaltet. Die umschriebenen Engpässe liegen zudem alle ausserhalb der Hofstetterstrasse, wodurch bei einer angepassten gefahrenen Geschwindigkeit (Tempo 50 weiterhin zulässig), weiterhin die Knotenpunkte an der Kaiserstuhlstrasse ausschlaggebend sind. Es ist entsprechend nicht von zusätzlichem «Ausweichverkehr» über die Seestrasse auszugehen, wobei anhand der Strassenklassifizierung nicht von Ausweichverkehr die Rede sein kann.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2.3.2

Eine weitere Zunahme des Verkehrs auf der Seestrasse sei zu verhindern und es seien Massnahmen gegen den bereits heute zunehmenden Umfahungsverkehr zu ergreifen. Direkt an der Seestrasse liegt das Zentralschulhaus sowie das Naturschutzgebiet Mettmehasli. Oft kommt es zu gefährlichen Situationen zwischen Schulkindern und dem motorisierten Individualverkehr. Zudem leide das Naturschutzgebiet unter den seit Jahren zunehmenden Lärmemissionen und den verursachten Abgasen.

Erwägungen

Bei der Seestrasse handelt es sich um eine regionale Verbindungsstrasse (RVS) und damit um den für das Gesamtsystem wichtigsten in Niederhasli vorhandenen Strassentyp. Die regionalen Verbindungsstrassen und die noch wichtigeren Hauptverkehrsstrassen sind kantonale Strassen. Von Umfahungsverkehr kann entsprechend nicht die Rede sein. Für den Unterhalt sowie die Gestaltung ist der Kanton Zürich zuständig. Im Rahmen von Projekten kann sich

die Gemeinde jedoch einbringen. Die Gemeinde setzt sich dabei für die Interessen der Anwohnenden sowie der gesamten Gemeinde ein.

Beschluss

Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.

Einwendung 2.3.3

Die seit 2013 gültige Rechtsvortrittsregelung habe sich nicht bewährt und sei abzuschaffen. Dies zeige einerseits die Unfallstatistik der Kapo aber auch viele beobachtete Beinaheunfälle. Einmal habe der Einwender selbst beobachtet, wie ein Postauto eine Schnellbremsung machen musste, weil ein vortrittsberechtigtes Fahrzeug aus der Heiselstrasse ohne Kontrollblick und sehr schnell in die Hofstetterstrasse eingebogen sei. Dies werde zu Unfällen von Passagieren im Bus führen. Zudem werde durch Transitfahrzeuge, welche zum Anhalten gezwungen werden, der Strassenverkehrslärm unnötig erhöht. Die Bevölkerung leide bereits unter übermässigem Lärm aus der Luft. Eine solche Rechtsvortrittsregelung bei der, pessimistisch geschätzt, weit über 90 Prozent der Fahrzeuge gegenüber schlecht einsehbaren einbiegenden Quartierstrassen benachteiligt werden, entbehre jeglicher Logik einer fortschrittlichen und durchgängigen Verkehrsführung. Wohlwissend habe die Gemeinde Oberglatt diese Rechtsvortrittsregelung auf ihrem Teil der Strasse nicht übernommen.

Erwägungen

Die Rechtsvortrittsregelung wurde mit der Kantonspolizei frühzeitig in der Projektierung besprochen. Die Unfälle haben in den letzten Jahren tendenziell abgenommen. Es ist entsprechend davon auszugehen, dass das Verkehrsregime mittlerweile, trotz der bisher überbreiten Fahrbahn der Hofstetterstrasse akzeptiert wird. Würden die Rechtsvortritte nun aufgehoben, wäre davon auszugehen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten und damit auch die Geschwindigkeitsüberschreitungen zunehmen würden. Das Projekt zielt deshalb darauf ab, durch bauliche und gestalterische Massnahmen die Vortrittsverhältnisse zu verdeutlichen, die Aufmerksamkeit in den Knoten zu erhöhen und das Einfahren aus den Quartieren zu verlangsamen. Die baulichen Massnahmen sind auch mit der PostAuto AG abgesprochen und auf die Bedürfnisse des Busbetriebs abgestimmt.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2.3.4

Sei der Bedarf für eine Bushaltestelle nachgewiesen, so sei diese beidseitig als Haltestellenbucht zu erstellen. Auf Fahrbahnhofshaltestellen sei konsequent zu verzichten, damit die Durchfahrzeiten nicht verringert werden und keine Staubildung entstehen könne. Eine Staubildung habe immer mehr Lärm und zusätzliche Abgase zur

Folge. Davor seien die Anwohnenden in den Quartieren zu schützen. Der Schutz vor Lärm und Abgasen sollte oberste Priorität für die Gemeindeverwaltung Niederhasli haben.

Erwägungen

In Rücksprache mit dem marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen PostAuto AG ist für die neue Haltestelle zwingend eine Fahrbahnhaltestelle erforderlich. Bei einer Busbucht würde der Busbetrieb bei der Wiedereingliederung in den Verkehr verlangsamt. Dies würde zu Verlustzeiten innerhalb des bereits angespannten Fahrplans führen, welche die Fahrplanstabilität sowie die Anschlussqualität beeinträchtigen könnte.

Ausserstädtisch ist es zudem üblich, dass auf 2 bis 3 Fahrbahnhaltestelle eine Busbucht folgt. Da sich auf der Hofstetterstrasse keine weitere Bushaltestelle befindet und der Abschnitt überschaubar ist und zudem die davor und danach liegenden Haltestellen (Hofstetterstrasse und Mösl) als Busbuchten ausgebildet sind, ist die Einschränkung für den Individualverkehr vertretbar.

Eine Busbucht hätte zudem unverhältnismässige Mehrkosten zur Folge. Überslagsmässig sind für eine Busbucht (40 m x 3 m) rund 120 m² Land notwendig. Bei zwei Busbuchten führte dies für den Landerwerb sowie die Erstellung zu Kosten von rund Fr. 220'000.-.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.4. Vermeidung unnötiger Ausgaben

Einwendung 2.4.1

Ein Erwerb von teurem Bauland nur zur Verbreiterung des bestehenden Grünstreifens sowie der Verbreiterung des kaum genutzten Velostreifens sei zu unterlassen. Dies sei reine Verschwendung von Steuergeldern. Eine Ausnahme dieser Vorgabe sei der unter Punkt 2.3.4 beschriebene Mehrwert für den Landkauf zur Errichtung von Haltestellenbuchten der Bushaltestellen.

Erwägungen

Seit Februar 2023 gelten im Kanton Zürich neue Standards für den Veloverkehr, welche durch das Amt für Mobilität herausgegeben werden. Die Hofstetterstrasse ist als bestehende Hauptverbindung im Netz «Alltagsverkehr Velo» eingestuft und somit sind diese Standards anzuwenden. Diese Klassifizierung erfordert den Ausbau zu einem Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 3.5 m, um ein sicheres Kreuzen und Überholen von Velos in beide Richtungen (Velo – Velo – Velo) zu ermöglichen.

Für die Umsetzung ist ein zusätzlicher Flächenbedarf notwendig. Dieser Landerwerb wird vom Amt für Mobilität gefordert und auch finanziert. Sollten Widererwarten die Kosten für die Mehrbreite des Fuss- und Velowegs nicht übernommen werden, würde auf den Landerwerb und die daraus resultierende Breite von 3.5 m verzichtet werden. Der zusätzliche Raum für den begleitenden Grünstreifen wird durch eine Reduktion der Fahrbahnbreite aufgebracht, sodass keine weiteren Flächenbeanspruchungen erforderlich sind.

Die Erneuerung, bzw. Sanierung der Werkleitungen und des Strassenbelags ist eine kosteneffiziente Gelegenheit, gleichzeitig auch das Gestaltungskonzept einer Strasse aufzuwerten. Solche Synergien ergeben sich sehr selten, meist nur einmal alle paar Jahrzehnte.

- Alltagsverbindungen Velo**
-  Zusätzliche Freizeitverbindung bestehend/Variante
 -  Nebenverbindung bestehend/Variante
 -  Nebenverbindung bei Ersatz aufzuhebend
 -  Nebenverbindung geplant
 -  Hauptverbindung bestehend/Variante
 -  Hauptverbindung bei Ersatz aufzuhebend
 -  Hauptverbindung geplant
 -  Velobahn bestehend/Variante
 -  Velobahn bei Ersatz aufzuhebend
 -  Velobahn geplant



Auszug GIS des Kantons Zürich «Velonetz Alltag» - Ausschnitt Hofstetterstrasse

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt

Begründung 2.4.2

Auf breitere Strassen, Grünstreifen und eine Baumreihe sei zu verzichten. Sie erfordere nicht bloss Erstellungskosten, sondern auch jährlich wiederkehrend grössere Unterhaltskosten. Das steht einer Gemeinde mit einem budgetierten Defizit von rund 0,5 Millionen Franken im 2025 nicht zu. Auch würde die laufende Pflege dieser Grünflächen immer wieder den Individualverkehr einschränken. Die Grundstücke entlang der Strasse weisen heute schon sehr grosse Grünflächen und Baumbestände auf.

Erwägungen

Strassen sind nicht mehr bloss als Verkehrsanlage zu verstehen. Sie sind Teil des Quartiers, ein Begegnungsraum und Treffpunkt. Eine gute und siedlungsverträglich gestaltete Strasse kann somit auch die Lebensqualität an einem Ort massgeblich erhöhen. Durch die Anpassung der heute stark überdimensionierten Strasse entsteht ohne kostspieligen Landerwerb die Möglichkeit, den Strassenraum stark aufzuwerten, um weitere wichtige Funktionen zu übernehmen. Durch die Verbreiterung des Grünstreifens wird mehr Wurzelraum für die vorgesehenen Bäume geschaffen. Zusätzlich kann ein Teil des anfallenden Regenwassers direkt vor Ort versickert und dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt werden. Sowohl der Grünstreifen an sich als auch die Bäume führen über die Verdunstung von Wasser sowie den gespendeten Schatten zu einer Kühlung der Umgebungsluft. Der Aufenthalt sowie die Bewegung entlang der Hofstetterstrasse werden so, insbesondere an Hitzetagen, erträglicher.

Durch eine voraussichtliche Wahl der Bepflanzung kann zudem ein Beitrag zur Siedlungsökologie gemacht werden. Damit geht die Gemeinde mit gutem Beispiel voran und inspiriert vielleicht auch Private dazu, einen Beitrag zu leisten. Der Aufwand für den Unterhalt von ökologisch wertvollen Flächen ist überdies meist geringer als bei herkömmlichen Grünstreifen.

Beschluss

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.