2



Version	Verfasser			Bemerkungen	Format	Plan Nummer
	Datum	Name	Visum			
0	9.11.26	VAZ	RC		A4	28.062155-2
A						
B						
C						
D						

Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt

Projektieren und Realisieren

Bearbeitungsstufe: **Bauprojekt**

Gemeinde: **Steinmaur**
Strasse: **017 Wehntalerstrasse**
Strecke: **Knoten LSA 068**
km / Bauwerk: **6.728 - 6.980**
Vorhaben: **Verkehrssteuerung Furttal-Dielsdorf**

Technischer Bericht

Projekt Nummer: **84S-82168**

Projektverfasser

PLANER MÜLLER INGENIEURE
MÜLLER INGENIEURE AG
Geerenstrasse 6, Postfach 210
8157 Dielsdorf, T 043 422 10 00
www.mueller-ing.ch

Dokumentenkontrolle	
Autor	Valentin Zweifel
Telefon	043 422 70 20
E-Mail	valentin.zweifel@mueller-ing.ch
Erstellt am	09.11.2026
Status	Freigegeben
Klassifizierung	Für externen Gebrauch V0
Dateiname	TB BP Knoten Wehntalerstrasse Burgweg

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung ... 7

2 Ausgangslage / Begründung des Vorhabens ... 8

2.1 Einleitung ... 8

2.2 Vorhaben Dritter ... 8

3 Vorgaben ... 8

3.1 Projektziele ... 8

3.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung ... 9

3.3 Dimensionierungsgrundlagen ... 10

3.4 Projektorganisation ... 10

4 Zustandserfassung ... 11

4.1 Geotechnische Untersuchungen ... 11

4.2 Kunstbauten ... 11

4.3 Strassen ... 11

4.3.1 Staatsstrassen ... 11

4.3.2 Ausnahmetransportrouten ... 12

4.3.3 Strassenentwässerung ... 12

4.3.4 Unfallstatistik KAPO ... 13

4.3.5 Alltags- und Freizeitveloverkehr ... 13

4.3.6 Öffentlicher Verkehr ... 13

4.3.7 Wanderwege ... 13

4.3.8 Fussgänger ... 13

4.4 Leitplanken ... 14

5 Umwelt ... 14

5.1 Luftreinhaltung und Klimaschutz ... 14

5.2 Hitzeminderung ... 14

5.3 Lärm ... 14

5.4 Erschütterungen ... 15

5.5 Nichtionisierende Strahlung ... 15

5.5.1 Strom (NIS) ... 15

5.5.2 Licht ... 15
5.6 Grundwasser ... 15
5.6.1 Gewässerschutzkarte ... 15
5.7 Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme ... 16
5.7.1 Gefahrenkarte Naturgefahren ... 16
5.8 Abwasser, wassergefährdende Stoffe ... 17
5.9 Boden ... 17
5.9.1 Umgang mit Boden beim Bauen ... 17
5.9.2 Prüfperimeter für Bodenverschiebungen ... 17
5.9.3 Fruchtfolgeflächen (FFF) ... 18
5.10 Belastete Standorte ... 18
5.11 Abfall, Entsorgung ... 18
5.12 Umweltgefährdende Organismen ... 18
5.13 Störfallvorsorge ... 18
5.14 Wald ... 19
5.15 Flora, Fauna, Lebensräume ... 20
5.16 Ökologischer Ausgleich ... 21
5.17 Landschaft und Ortsbild ... 22
5.18 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten ... 22
6 Projekt ... 22
6.1 Projektbeschrieb ... 22
6.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV) ... 23
6.1.2 Öffentlicher Verkehr ... 23
6.1.3 Veloverkehr ... 23
6.1.4 Fussgängerverkehr ... 23
6.2 Projektierungselemente ... 23
6.2.1 Linienführung ... 23
6.2.2 Querschnitt (Normalprofil) ... 24
6.2.3 Fahrbahnoberbau ... 24
6.2.4 Entwässerung ... 24
6.3 Sicherheitsaudit bei Strassenverkehrsanlagen (RSA) ... 25
6.4 Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) ... 25

6.4.1 Öffentliche Beleuchtung (OeB) ... 25
6.4.2 Lichtsignalanlage (LSA) ... 25
6.4.3 Verkehrszählstellen (VDE) ... 26
6.4.4 Kabelrohr- und Schachtanlagen für BSA ... 27
6.4.5 Lichtwellenleiter (LWL) ... 27
6.5 Projektrisiken ... 27
7 Verkehrsführung während Ausführung ... 27
7.1 Verkehrskonzept ... 27
7.2 Etappierung ... 28
7.3 Fussgängerführung / Schulwegsicherung ... 28
7.4 Veloführung, Umleitungen ... 28
8 Koordination ... 29
8.1 Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen ... 29
9 Erwerb von Grund und Rechten ... 29
10 Kosten ... 29
10.1 Grundlage Kostenermittlung ... 29
10.2 Kostenrisiken ... 29
10.3 Kostenbeteiligung Dritter ... 29
11 Terminplan ... 30
12 Verschiedenes ... 30
13 Fotodokumentation ... 31
14 Inhaltsverzeichnis Projektmappe ... 33
15 Anhänge ... 34
15.1 LSA 378. Elektroplan 1:500, Marty + Partner ... 34

1 Zusammenfassung

Die Kreuzung Wehntalerstrasse / Burgweg liegt im südlichen Gemeindegebiet von Steinmaur im Zürcher Unterland und verbindet die Wehntalerstrasse (Hauptverkehrsstrasse HVS Nr. 17) mit dem Burgweg (Regionale Verbindungsstrasse RVS Nr. 568). Das Umfeld ist geprägt durch Wohnnutzungen, angrenzende Gewerbeflächen sowie Waldgebiete.

Mit dem vorgesehenen Neubau einer Lichtsignalanlage wird der Verkehrsablauf an der Kreuzung gezielt gesteuert und der öffentliche Verkehr, insbesondere die Buslinie Nr. 535 / N51, priorisiert. Dadurch kann der Verkehrsfluss innerhalb des Siedlungsgebiets verbessert und gleichzeitig eine Entlastung der Gemeinde Dielsdorf vor der Gemeindegrenze erreicht werden.

Die Verkehrssicherheit wird mit dieser Anlage wesentlich erhöht. Die als Unfallschwerpunkt bekannte Kreuzung weist insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende sicherheitsrelevante Schwachstellen auf. Mit der Installation einer Lichtsignalanlage wird eine geregelte Verkehrsführung ermöglicht. Die heute bestehende Velo-Alltagsroute 07-111, welche den Burgweg quert, kann dadurch sicherer gestaltet werden. Zusätzlich werden separate Abbiegespuren eingerichtet, um den Verkehrsfluss in Hauptverkehrsrichtung effizienter zu gestalten und Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren. Zur weiteren Erhöhung der Sicherheit werden eine Fussgängerschutzinsel sowie eine separate Schutzinsel für den Rad- und Gehweg erstellt.

2 Ausgangslage / Begründung des Vorhabens

2.1 Einleitung

Die Wehntalerstrasse wird als Hauptverkehrsstrasse (HVS Nr. 17) und der Burgweg als regionale Verbindungsstrasse (RVS Nr. 568) im Strassenkataster des Kantons Zürich geführt. Zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung und des Radfahrerschutzes sieht das Tiefbauamt im Einvernehmen mit der Gemeinde Steinmaur folgende Massnahmen vor:

- Ausrüstung Kreuzung Wehntalerstrasse/Burgweg mit einer Lichtsignalanlage,
- Neubau Abbiegespuren Wehntalerstrasse – Burgweg in beide Fahrtrichtungen,
- Neubau von Fussgängerschutzinseln,
- Erneuerung und Anpassung der öffentlichen Beleuchtung,
- Anpassung der Strassenentwässerung,
- Anpassung der Randabschlüsse an die neue Fahrbahngeometrie und Instandsetzung des Fahrbahnbelags,
- Wiederinstandstellung der privaten und öffentlichen Grundstücke im Projektperimeter.

2.2 Vorhaben Dritter

- Die Gemeinde Steinmaur plant im Zusammenhang mit der Knotenausbau keine Massnahmen im Projektperimeter. Die Hydranten Nr. 30 und 31 sind an die neuen Strassenränder anzupassen bzw. entsprechend zu versetzen.
- Die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ) planen Anpassungen an ihren Anlagen.
- Weitere Projekte Dritter sind derzeit nicht bekannt.

Für das Einholen der erforderlichen Bewilligungen (z. B. Grabenaufbruchsgesuch) bei der Strassenregion I sind die jeweiligen Werkeigentümer verantwortlich.

3 Vorgaben

3.1 Projektziele

Mit den im Abschnitt 2.1 genannten Massnahmen sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer,
- Verbesserung Verkehrsfluss,
- sichere Führung Velo (längs/quer) und Fussgänger (längs/quer),
- Verbesserung der Situation bei zahlreichen Linksabbiege-Beziehungen / Quer-Beziehungen,
- Sanierung des Unfallschwerpunktes Knoten Wehntalerstrasse / Burgweg.

3.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung

- Kantonaler Richtplan, RRB Nr. 641/ 11. März 2024

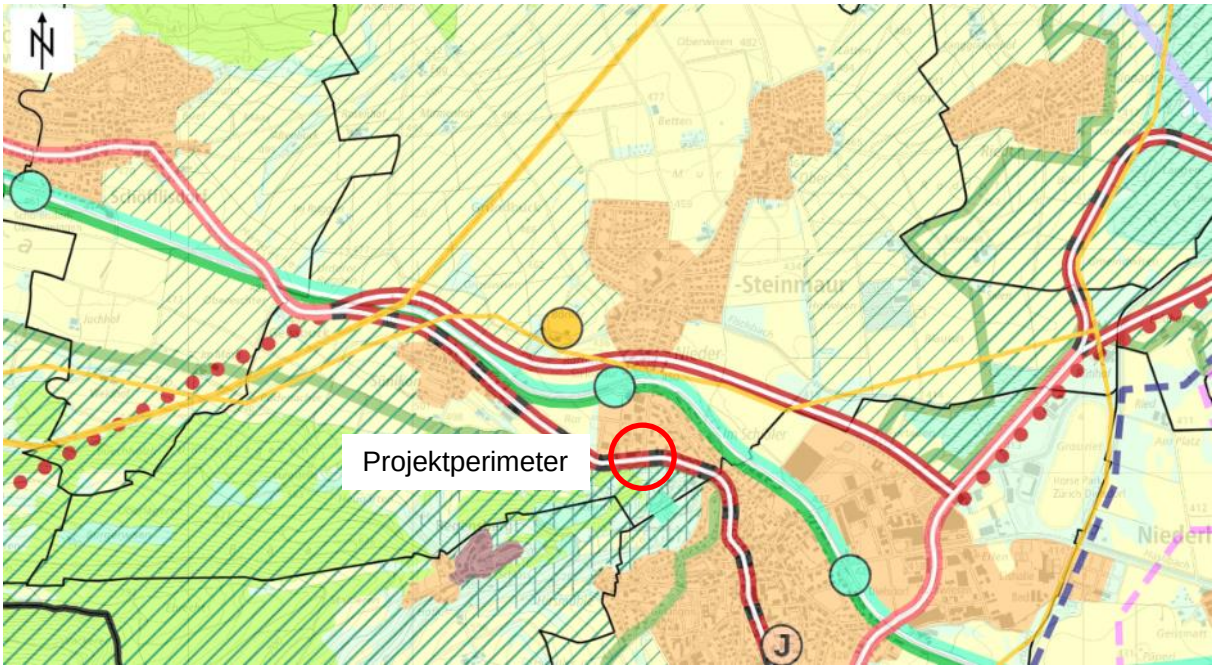


Abbildung 1: Ausschnitt Kantonaler Richtplan, März 2024

- Regionaler Richtplan Wehntal, RRB Nr. 1213 / 25. Oktober 2023

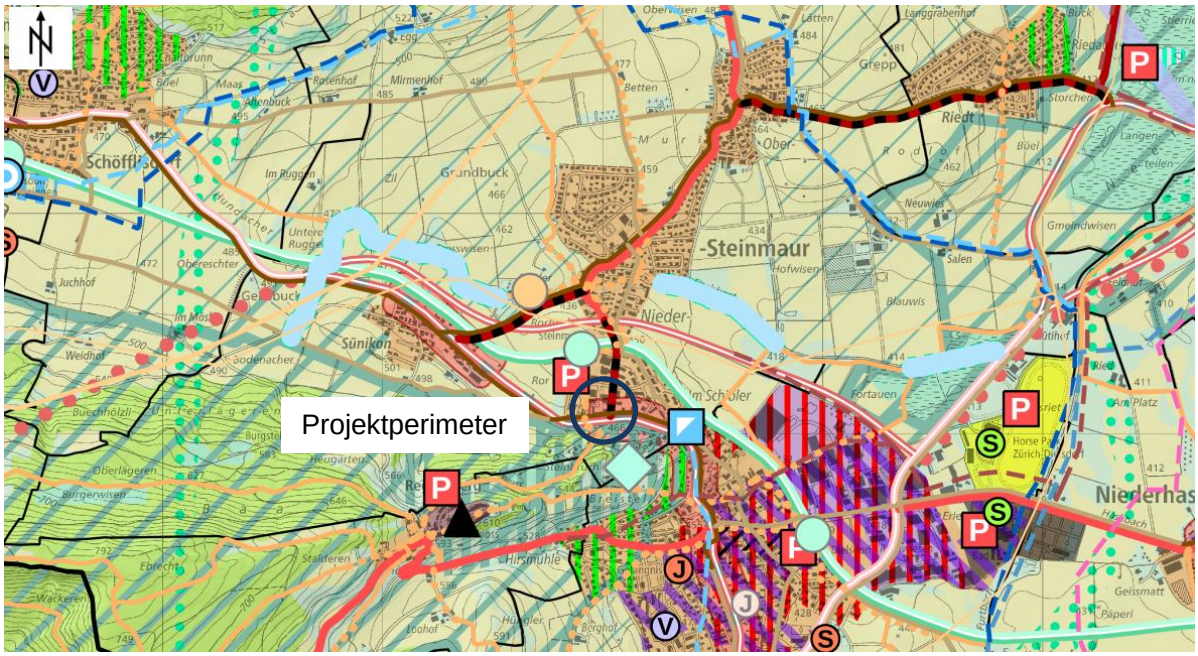


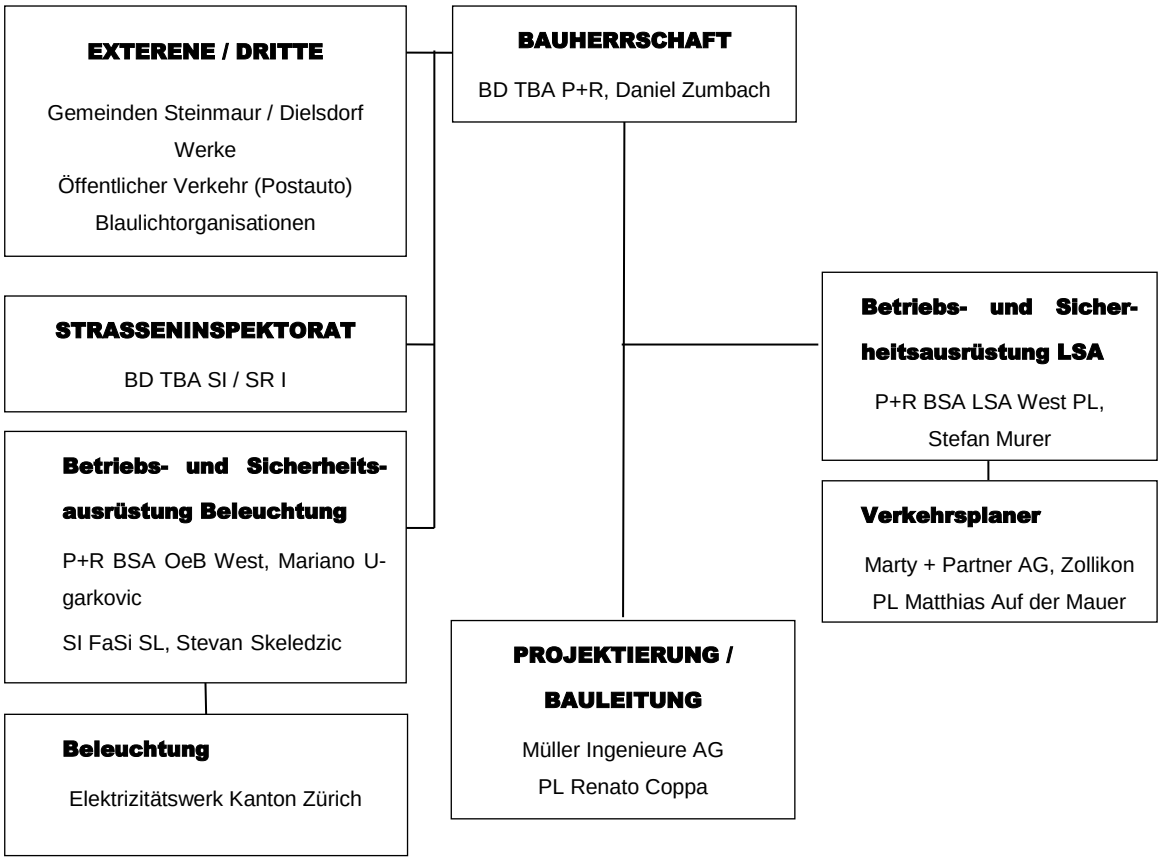
Abbildung 2: Regionaler Richtplan

3.3 Dimensionierungsgrundlagen

Für die Projektierung gelten insbesondere folgende Grundlagen:

- Ausbaustandard Staatsstrassen Kanton Zürich
- Normalien für Strassenbau, Baudirektion des Kanton Zürich
- Richtlinie Velostandards
- Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen, ASTRA
- Beleuchtungsreglement des Kanton Zürich
- Wegleitung für den Bau von Lichtsignalanlagen im Kanton Zürich
- Staatsstrassen T4
- Verkehrsbelastung (DTV24:2024): 12'400 FZ mit Schwerverkehrsanteil von 2.8 %
- Ausnahmetransportroute I (Route 17 ID Nr. 85 + 3465)
- Berichte TBA O+G, Zustandserfassung
- Postauto Linie 535: Bülach – Oberglatt inkl. Nachtbus N51

3.4 Projektorganisation



4 Zustandserfassung

4.1 Geotechnische Untersuchungen

Aufgrund des vorgesehenen Projektumfangs sind keine geotechnischen Untersuchungen erforderlich. Die geplanten Massnahmen beschränken sich auf den bestehenden Strassenkörper und geringe Anpassungen im Randbereich.

4.2 Kunstbauten

Südlich entlang der Wehntalerstrasse befindet sich eine bestehende Natursteinmauer mit einer Höhe von weniger als 2.00 m.

Innerhalb des Projektperimeters sind keine sanierungsbedürftigen Kunstbauten im Eigentum des Tiefbauamts des Kantons Zürich vorhanden.

4.3 Strassen

4.3.1 Staatsstrassen

Die Wehntalerstrasse ist Bestandteil des Strassennetzes des Kantons Zürich und wird im Strassenkataster als Hauptverkehrsstrasse Nr. 17 geführt. Sie verläuft von der Gemeinde Niederweningen über Steinmaur und Dielsdorf bis zur Schaffhauserstrasse in der Stadt Zürich.

Die bestehende Fahrbahnbreite variiert zwischen rund 6.00 m und 9.50 m. Entlang der Kantonsstrasse verläuft ein abgesetzter Rad-/Gehweg mit einer Breite von ca. 3.00 m. Im Bereich des Einlenkers Burgweg quert der Rad- und Gehweg vortrittsberechtigt den Burgweg.

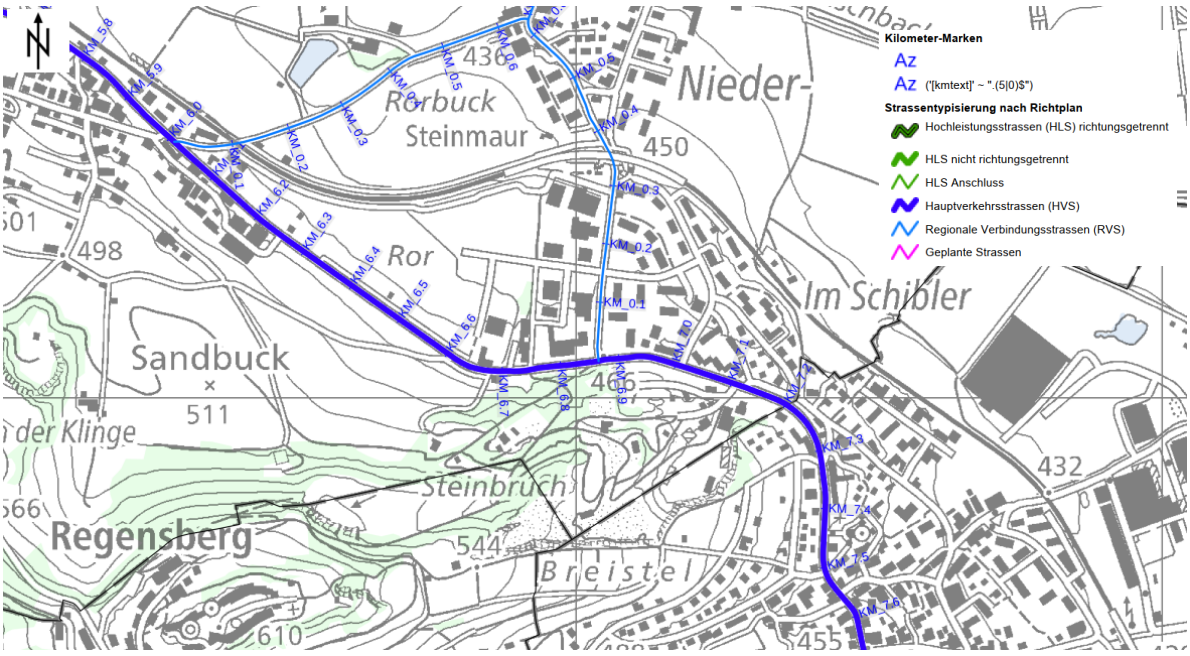


Abbildung 3: Strassennetz Kanton ZH; TBA

4.3.2 Ausnahmetransportrouten

Die Wehntalerstrasse ist als Ausnahmetransportroute Typ I klassiert.

Kennzahlen Ausnahmetransportroute Typ I:

- Lichte Höhe min. 5.20 m
- Lichte Breite min. 7.50 m
- Totalgewicht max. 480 t
- Achslast max. 30 t

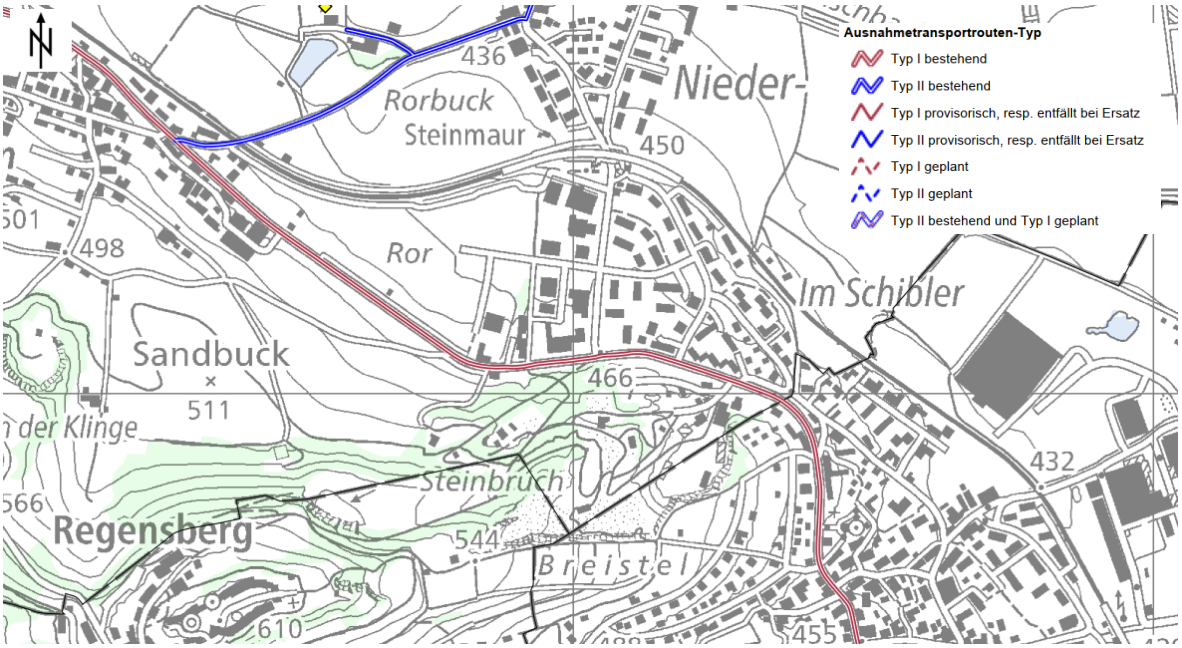


Abbildung 4: Ausnahmetransportrouten

4.3.3 Strassenentwässerung

Die Strassenentwässerung wird über ein konventionelles Entwässerungssystem mit Strassenabläufen in die nächstgelegene Entwässerungsleitung sichergestellt. Die Hauptfläche wird mit einem strasseneigenen System gefasst und abgeleitet.

4.3.4 Unfallstatistik KAPO

Die Kantonspolizei hat im Zeitraum vom 01.09.2020 bis 31.08.2025 gesamthaft 14 Unfälle registriert. Es handelt sich hierbei zum Grossteil um Einbiegeunfälle sowie Schleuder- oder Selbstunfälle, wobei Unaufmerksamkeit oder Missachtung des Vortrittsignals als Hauptursache genannt wurde.

4.3.5 Alltags- und Freizeitveloverkehr

Entlang der Wehntalerstrasse wird die Alltagsroute Nr. 07_111 geführt.

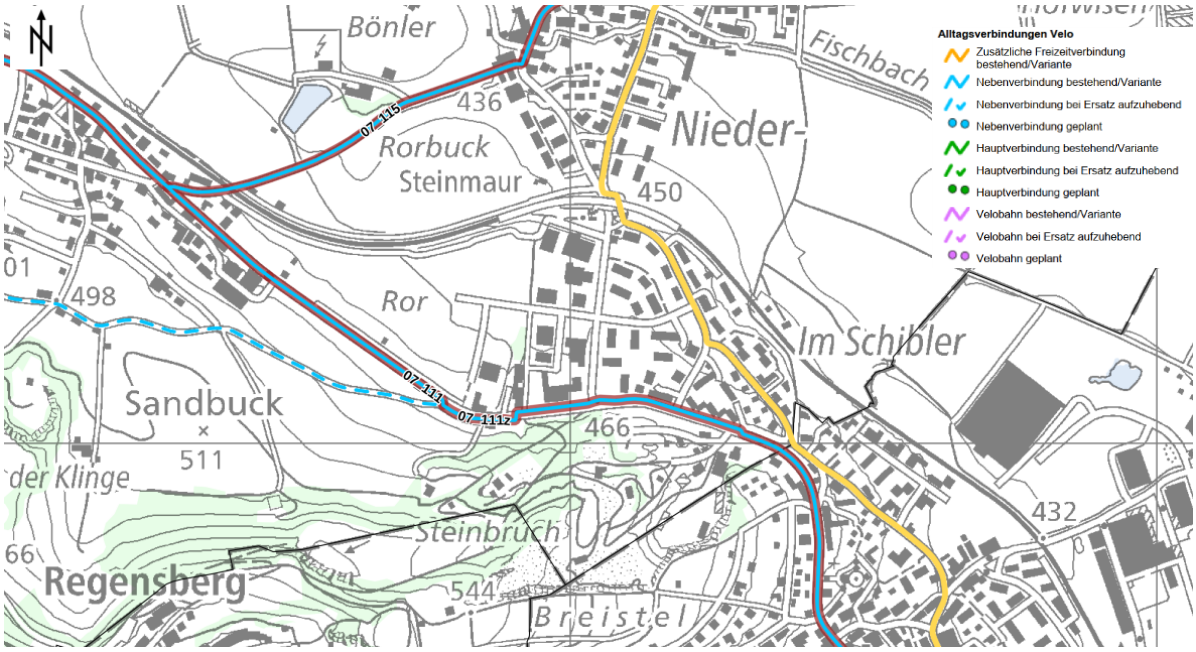


Abbildung 5 Velonetz Alltag; 07_111: Nebenverbindung und Veloschwachstellen gemäss Velonetzplan

4.3.6 Öffentlicher Verkehr

Der Knoten Wehntalerstrasse / Burgweg wird von den Buslinien Nr. 535 und Nr. N51 befahren. Die Fahrtrichtung der Buslinien verläuft von Dielsdorf, mit einem Rechtsabbieger in Richtung Bahnhof Steinmaur. Die Gegenfahrtrichtung vom Bahnhof Steinmaur, mit einem Linksabbieger in Richtung Dielsdorf.

4.3.7 Wanderwege

Die Wanderwegroute quert die Wehntalerstrasse am westlichen Rande des Projektperimeters.

4.3.8 Fussgänger

Der Zugang zum Atelier- und Skulpturenpark erfolgt über die Steinbruchstrasse und führt über die bestehende Fussgängerschutzinsel auf der Wehntalerstrasse.

Entlang der Wehntalerstrasse verläuft ein kombinierter Rad- und Gehweg, welcher die Fussgängererschliessung sicherstellt.

4.4 Leitplanken

Im Projektperimeter sind keine Leitplanken vorhanden.

5 Umwelt

Für das vorliegende Projekt ist **keine UVP** erforderlich. Die Vorgaben des Umweltrechts müssen trotzdem eingehalten werden. Im Folgenden wird aufgeführt, ob und welche Auswirkungen das Projekt in den verschiedenen Umweltbereichen hat.

Die **Standardmassnahmen zum Schutz der Umwelt während der Bauphase** sind in den Besonderen Bestimmungen sowie der Qualitätslenkung Unternehmer des TBA festgehalten (vergleiche www.tba.zh.ch → Planung und Bau → Formulare und Merkblätter). Im vorliegenden Kapitel werden nur allfällige projektspezifische, zusätzliche Massnahmen aufgeführt. Sowohl die Standard- als auch die Projektspezifischen Massnahmen werden in der Submission festgehalten. Die Umsetzung wird durch die Bauleitung kontrolliert.

5.1 Luftreinhaltung und Klimaschutz

Das vorliegende Projekt führt zu keinen wesentlichen Verkehrsänderungen (Änderung DTV < 10%). Dementsprechend ergeben sich keine spürbaren Änderungen bei der Luftschadstoffbelastung.

5.2 Hitzeminderung

Das Strassenbauprojekt befindet sich gemäss GIS Klassierung in einem Raumtyp mit niedrigem Handlungsbedarf hinsichtlich Hitzeminderung. Es sind daher keine hitzemindernden Massnahmen erforderlich.

5.3 Lärm

Da die Lärmbelastungen im Projektperimeter im Ausgangszustand teilweise über den Immissi-onsgrenzwerten liegen, ist die Anlage sanierungsbedürftig. Nach Art. 18 Abs 1 USG darf eine Anlage nur umgebaut oder erweitert werden, wenn sie gleichzeitig lärmsaniert wird. Aus diesem Grund müssen im Projektperimeter Lärmschutzmassnahmen geprüft werden. An Strecken mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte sieht die Unterhaltsstrategie des Kantons Zürich vor, Strassenbeläge die im Rahmen des ordentlichen Unterhalts oder im Rahmen eines Stras-senbauprojektes ersetzt werden, durch lärmarme Strassenbeläge zu ersetzen. Im vorliegenden Projekt ist der Einbau eines lärmarmen Belags AC8 H lärmarm (Kb = - 1 dB) von km 6.728 bis km 6.980, (Länge 252 m) geplant. Die Strecke ist für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nicht geeignet.

Die lärmrechtlichen Anforderungen gemäss Umweltschutzgesetz und Lärmschutz-Verordnung können trotz der geplanten Massnahmen an der Quelle voraussichtlich nicht bei allen Gebäuden im Projektperimeter eingehalten werden. Der Strasseninhaber (Kanton Zürich) wird deshalb im Rahmen der Projektfestsetzung für die Strassenabschnitte im Perimeter des geplanten Strassenbauprojekts Sanierungs-Erleichterungen nach Art. 17 und 18 USG beantragen.

5.4 Erschütterungen

Während der Bauphase sind keine erschütterungsrelevanten Bauverfahren vorgesehen. Im Betrieb sind ebenfalls keine relevanten Erschütterungen zu erwarten.

5.5 Nichtionisierende Strahlung

5.5.1 Strom (NIS)

Im Rahmen des Projekts werden keine Anlagen erstellt, welche NIS erzeugen und keine Orte mit empfindlicher Nutzung geschaffen.

5.5.2 Licht

Im Rahmen des Projekts werden keine neuen Anlagen erstellt, welche mehr Licht erzeugen und/oder naturnahe Lebensräume (Gehölz/Hecke/Gewässer usw.) durch Lichtemissionen beeinträchtigen.

5.6 Grundwasser

Der Projektperimeter liegt ausserhalb der Grundwasservorkommen.

5.6.1 Gewässerschutzkarte

Der Projektperimeter grenzt an den Gewässerschutzbereich Au.



Abbildung 6: Grundwasserschutzkarte

5.7 Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme

In die Oberflächengewässer wird nicht eingegriffen. Angrenzend an den Projektperimeter verläuft der Rorbach, Steinmaur, offen mit eigener Parzelle. Aquatische Ökosysteme sind nicht betroffen.

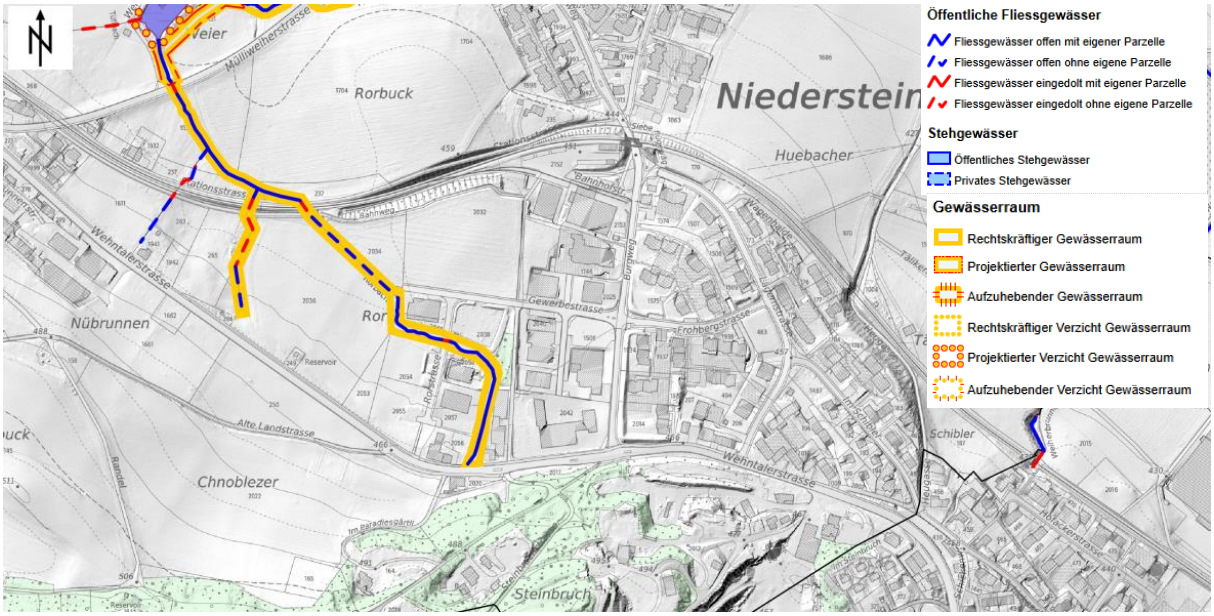


Abbildung 7: Öffentliche Fliessgewässer; Rorbach

5.7.1 Gefahrenkarte Naturgefahren

Bei Starkniederschlagsereignissen kann aus dem Gebiet Paradiesgärtli über den Flurweg zusätzliches Oberflächenwasser auf die Wehntalerstrasse gelangen. Dieser Umstand ist bei der Anordnung der Strassenentwässerung zu berücksichtigen. Gegebenenfalls ist eine separate Entwässerung des Flurwegs zu prüfen.

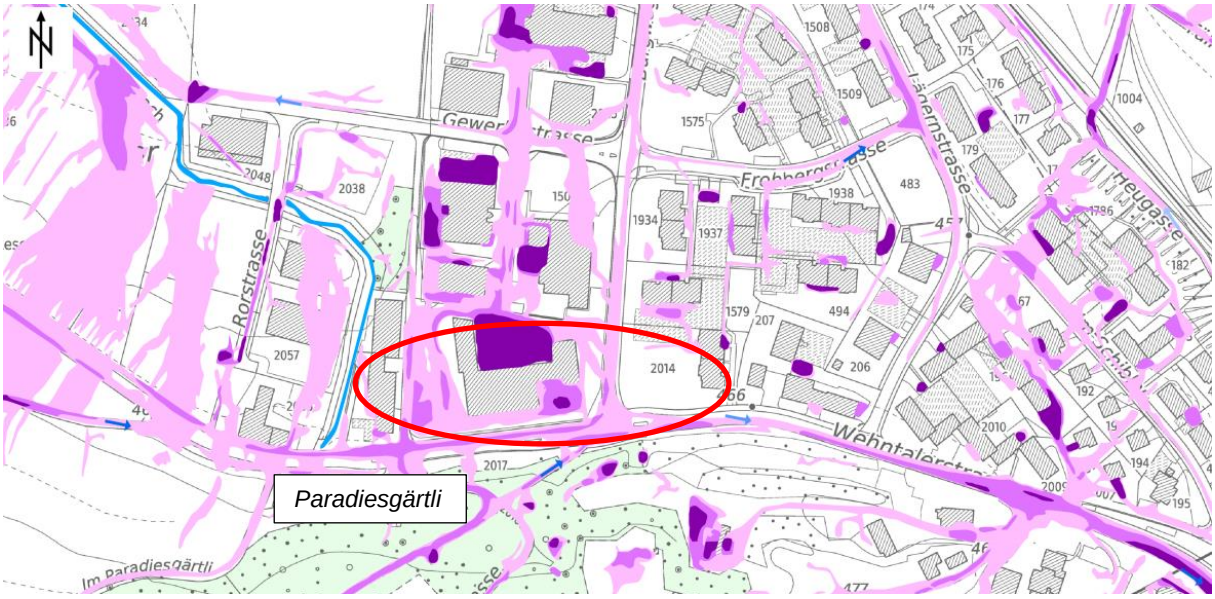


Abbildung 8: Oberflächenabfluss

5.8 Abwasser, wassergefährdende Stoffe

Es ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem IST-Zustand.

5.9 Boden

5.9.1 Umgang mit Boden beim Bauen

Die Wehntalerstrasse und der Burgweg resp. die angrenzenden Flächen befinden sich im Prüfperimeter für Bodenverschiebungen (PBV), mit dem Belastungshinweis „Verkehrsträger“. Die PAK-Belastungen in den bestehenden Strassenbelägen wurden untersucht und die Ergebnisse sind bei der Projektierung berücksichtigt worden. Der Oberboden soll so weit wie möglich an gleicher Stelle wieder eingebaut werden. Das Restmaterial ist entsprechend fachgerecht zu entsorgen.
Allfällig temporär genutzte Böden (für Pisten, Zwischenlager udgl.) werden mit gleicher Bodenfruchtbarkeit wie vor der temporären baulichen Beanspruchung erhalten bzw. wiederhergestellt. Es wird eine Fachperson für Bodenverschiebungen beigezogen. Auf eine bodenkundliche Baubegleitung (BBB) kann verzichtet werden. Vor Baubeginn werden der Fachstelle Bodenschutz (bodenschutz@bd.zh.ch) Name und Adresse der Fachperson für die Bodenverschiebung mitgeteilt.

5.9.2 Prüfperimeter für Bodenverschiebungen

Bodenverwertung innerhalb und ausserhalb des Projekts. Abgetragener Boden aus Bereichen des Prüfperimeters für Bodenverschiebungen oder aus Flächen mit anderen Belastungshinweisen wird nach den Vorgaben der Vollzugshilfe ‘Verwertungseignung von Boden’, BAFU 2021, verwertet oder entsorgt.

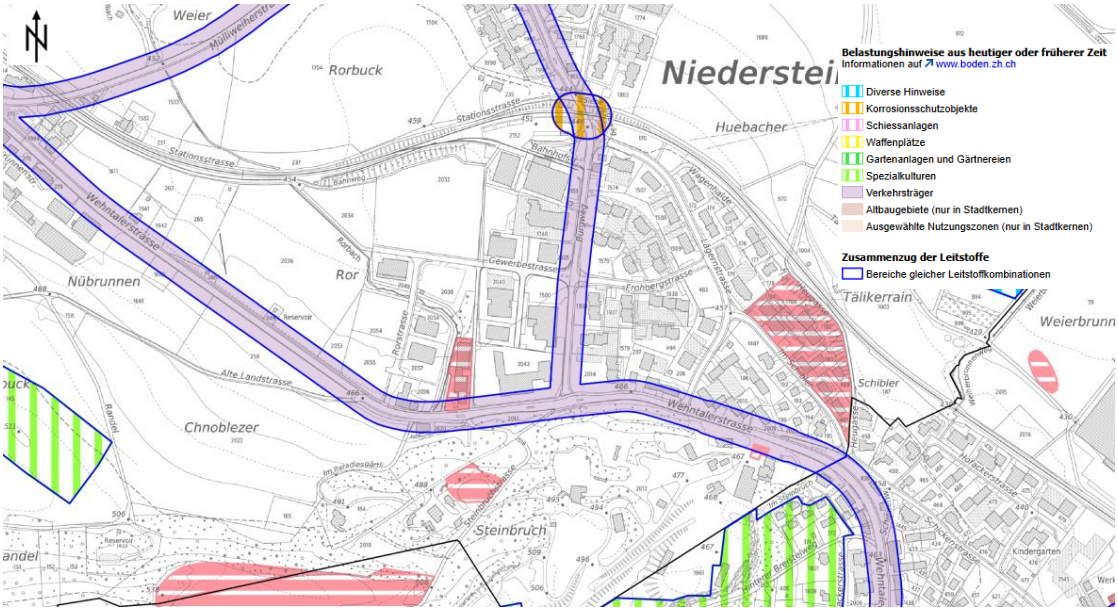


Abbildung 9: Prüfperimeter für Bodenverschiebung

Das beim Bau anfallende Oberbodenmaterial wird vor Ort an gleicher Stelle wieder eingebaut. Waldboden wird gesondert im Bereich der Anpassungsflächen (Wald) wieder eingebracht.

5.9.3 Fruchtfolgeflächen (FFF)

Es werden keine Fruchtfolgeflächen beansprucht oder beeinträchtigt.

5.10 Belastete Standorte

In unmittelbarer Nähe des Projektperimeters befinden sich ein Betriebsstandort (0101/I.0015-001) sowie ein Unfallstandort (0101/U.0029-001). Beide Standorte sind als belastet eingestuft. Es sind jedoch keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen auf das Projekt zu erwarten.

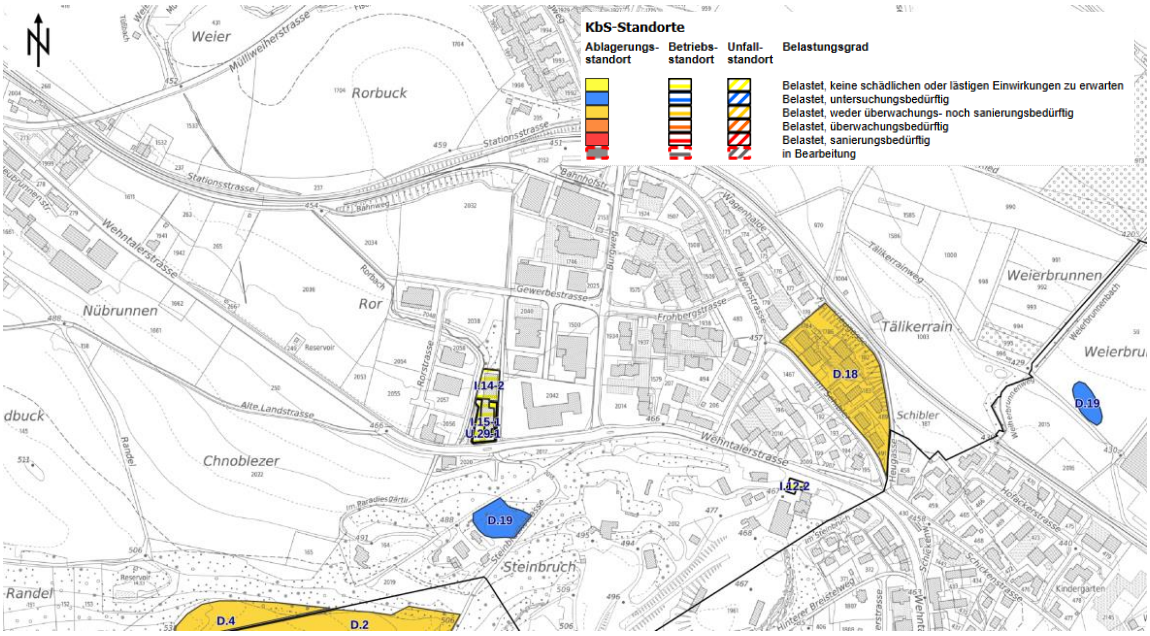


Abbildung 10: Belastete Standorte

5.11 Abfall, Entsorgung

Die Entsorgung der Baustellenabfälle wird in der Submission geregelt. Die Entsorgung richtet sich nach den Empfehlungen von SIA 430.

5.12 Umweltgefährdende Organismen

Im Projektperimeter befinden sich keine umweltgefährdenden Organismen.

5.13 Störfallvorsorge

Das Projekt mit Anpassungen der Kreuzung Wehntalerstrasse / Burgweg fällt nicht unter die Störfallverordnung. Der geplante Umbau der Kreuzung führt nicht zu einer relevanten Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der Durchgangsstrasse.

5.14 Wald

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine Verbreiterung des Strassenraums erforderlich. Die Überprüfung der Schleppkurven hat ergeben, dass eine Verbreiterung in Richtung der Lagerhallen (Kat.-Nr. 2042) nicht realisierbar ist, da die Ein- und Ausfahrt zu den Lagerhallen nicht mehr gewährleistet wäre und deren Nutzung erheblich eingeschränkt würde. Um die geplante Wirkung der Lichtsignalanlage zu erreichen müssen die Fahrspuren aufgeteilt werden.

Aus diesem Grund erfolgt die Verbreiterung des Strassenraums in südlicher Richtung in den angrenzenden Waldbereich und wird auf das notwendige Minimum beschränkt. Die dauerhafte Rodungsfläche beträgt 83 m². Die temporäre Rodung beansprucht für den Bau der Anlage 153 m². Die Aufforstung erfolgt auf demselben Grundstück.

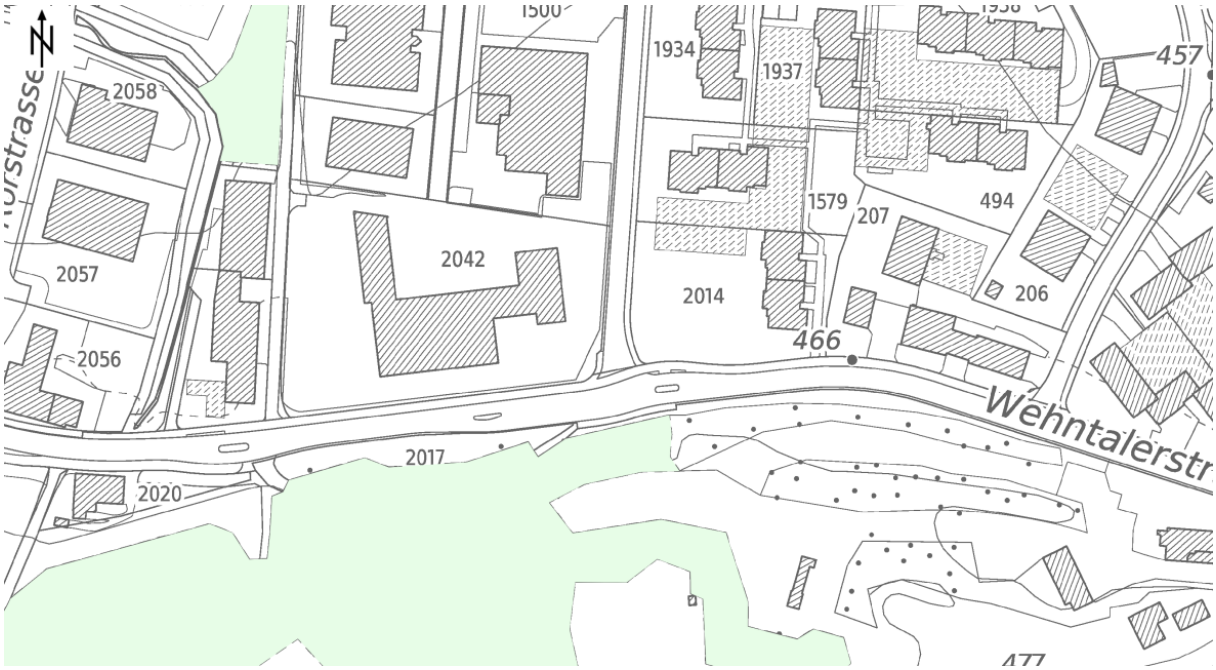


Abbildung 11 Waldflächen

5.15 Flora, Fauna, Lebensräume

Entlang der südlichen Seite der Wehntalerstrasse liegt das Lägerengebiet, welches Teil des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) ist. Die vorgesehene Verbreiterung der Strasse nach Süden führt zu einer Berührung des BLN-Gebiets.



Abbildung 12: Ausschnitt Bundesinventar

In Anlehnung an das BLN-Gebiet befindet sich südlich der Wehntalerstrasse in diesem Abschnitt ein rechtskräftiges Schutzgebiet gemäss der altrechtlichen Schutzverordnung Regensberg.

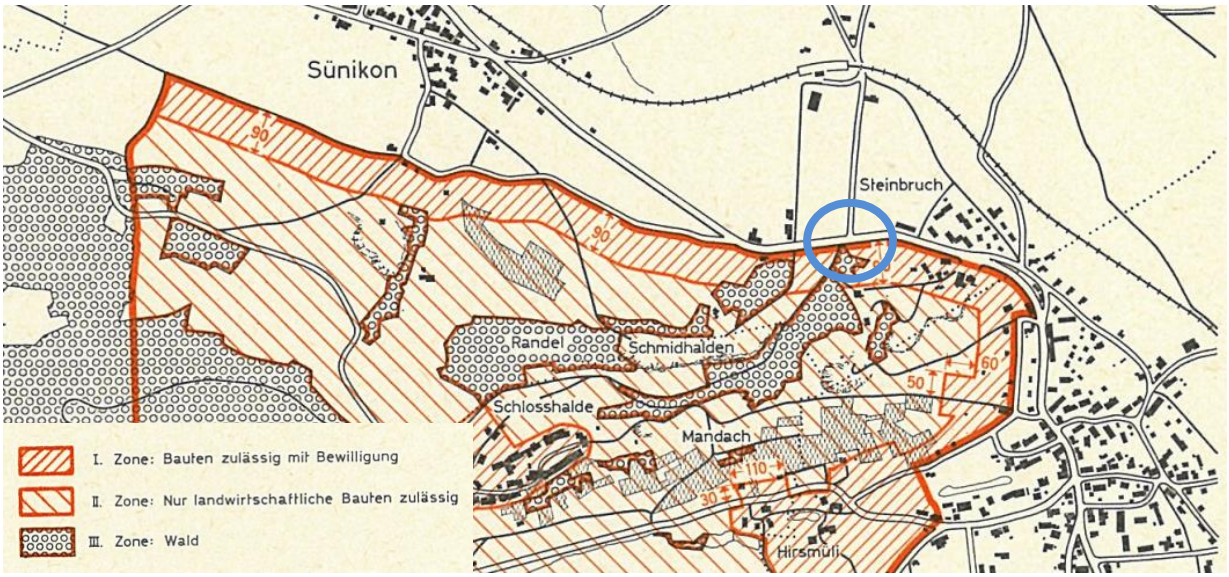


Abbildung 13: Ausschnitt der altrechtlichen Schutzverordnung Regensberg

5.15.1 Naturschutz

Das Projekt liegt im Bereich des Inventarobjekts Nr. 4, Teilobjekt 1 «Steinbruch» gemäss Reptilieninventar 93 des Kantons Zürich. In diesem Objektbereich wurde das Vorkommen von Zauneidechsen nachgewiesen, welche sich auf der Roten Liste der gefährdeten Arten der Schweiz befindet. Alle Reptilienarten sind gemäss Art. 20 Abs. 2 und Anh. 3 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV; SR 451.1) geschützt. Die Bauarbeiten im vorliegenden Projekt bewirken ein Versetzen der bestehenden Blocksteinmauer, ein potenzielles Habitat der Zauneidechse.

Im Rahmen eines Kurzgutachtens wurde durch die Firma Quadra GmbH, Zürich, das Vorkommen schutzwürdiger Lebensräume und Arten abgeklärt. Die Massnahmen für Reptilien wurden wie folgt beschrieben. Das Strassenbauprojekt an der Wehntalerstrasse betrifft keine Reptilien, die allesamt geschützt sind. Die Notwendigkeit der Anpassung der Verkehrssituation ist gegeben und ortsgebunden. In naher Umgebung kommen Reptilienarten vor, was die untenstehenden Massnahmen rechtfertigt, um die Beeinträchtigungen auf das erforderliche Minimum beschränken:

- Zeitpunkt der Sanierungsarbeiten: Ende April bis Ende Oktober. Ende April haben die Eidechsen ihre Winterquartiere verlassen und sind mobil. Dann haben sie die Möglichkeit auf ungestörte Bereiche auszuweichen.
- Vor Beginn der Sanierungsarbeiten ist die Baustelle durch entsprechende Fachpersonen visuell auf Reptilienvorkommen und gegebenenfalls weitere Tierarten abzusuchen. Allfällige Massnahmen sind abhängig von der vorgefundenen Situation festzulegen.
- Wiederaufbau der Blocksteinmauer in Trockenmauerbauweise ohne Mörtel.
- Einbau von Stein- und Asthaufen bei der Neugestaltung der Böschung westlich angrenzend an die Blocksteinmauer.

Die im Kurzbericht beschriebenen Massnahmen sind in das Bauprojekt eingeflossen. Das Gutachten wird der Fachstelle Naturschutz zur Kenntnisnahme zugestellt.

5.16 Ökologischer Ausgleich

Das Projekt führt ausserhalb der festgesetzten Bauzone zur Verbreiterungen der bestehenden Strasse, zudem handelt es sich um ein Instandsetzungsprojekt, um die Behebung von Unfallschwerpunkten. Der ökologische Ausgleich der Grünfläche südlich der Wehntalerstrasse erfolgt wie folgt:

- Ansaat des Strassenbegleitgrüns mit einer standortgerechten UFA-Mischung (VSS Natur humusiert HUM oder Böschungsmischung humusiert CH-G).
- Wiederherstellung der bestockten Bereiche: Bepflanzung mit einheimischen, standortgerechten Gehölzarten unter Berücksichtigung einer hohen Artenvielfalt und eines angemessenen Anteils an Dornsträuchern. Die Artenwahl erfolgt in Absprache mit dem Revierförster. Der Waldersatz wird separat behandelt.
- Kompensation der neu versiegelten Flächen von ca. 415 m² durch ökologischen Ausgleich Tiefbauamts.

5.17 Landschaft und Ortsbild

Das Projekt betrifft keine Schützenswerten Landschaften und Ortsbilder mit Angaben zum Schutzstatus.

5.18 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

Es sind keine archäologischen Zonen oder Denkmalschutzobjekte betroffen. Die Wehntalerstrasse (IVS-Objekt ZH 414.3) und der Burgweg (IVS-Objekt ZH 17.3) sind als historische Verkehrswege mit regionaler Bedeutung vermerkt. Der betroffene Streckenabschnitt wird jedoch nicht gesondert genannt oder eingestuft.

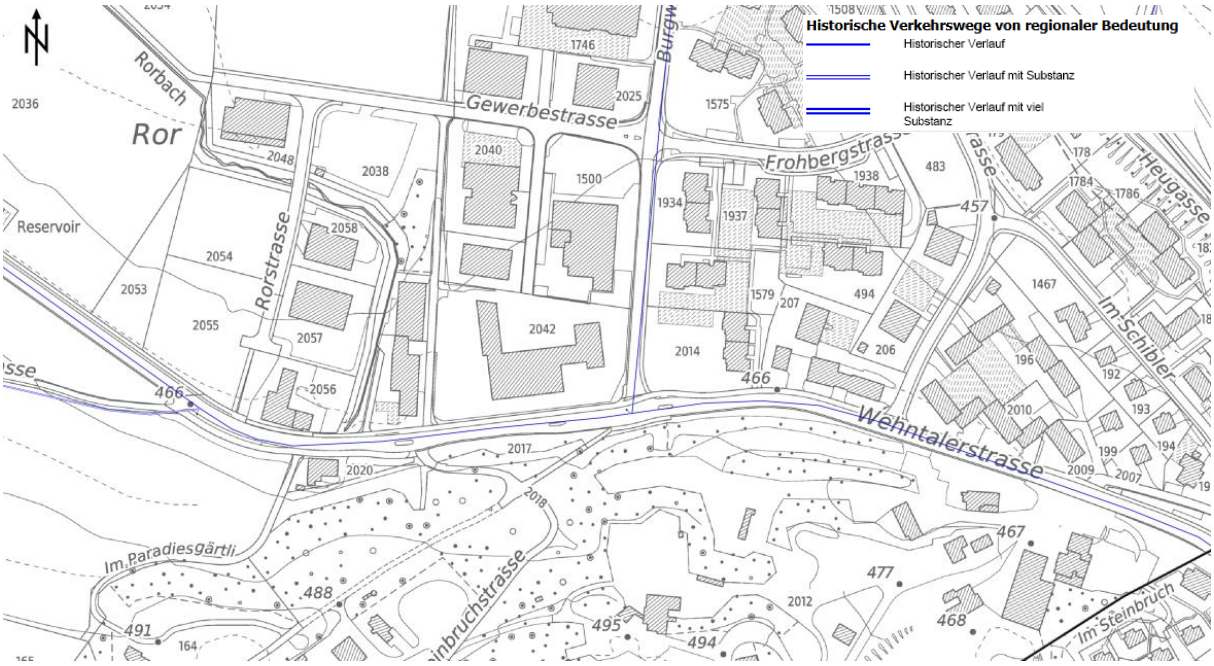


Abbildung 14: Historische Verkehrswege

Projekt

6.1 Projektbeschrieb

Die Wehntalerstrasse in der Gemeinde Steinmaur ist Bestandteil des kantonalen Strassennetzes und wird im Kataster als Hauptverkehrsstrasse (HVS Nr. 17) geführt. Der Burgweg ist als Regionale Verbindungsstrasse (RVS Nr. 568) klassiert.

Wesentliche Projektbestandteile:

- Neubau einer lichtsignalgesteuerten Kreuzung Wehntalerstrasse / Burgweg,
- Erstellung von Fussgängerschutzinseln,
- Erneuerung und Anpassung der öffentlichen Beleuchtung,
- Wiederinstandstellung der privaten und öffentlichen Grundstücke im Projektperimeter.

6.1.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Zufahrt Burgweg wird weiterhin einstreifig geführt. Aufgrund des nördlich verlaufenden kombinierten Rad- und Gehwegs ist für einen leistungsfähigen Verkehrsablauf ein separater Rechtsabbiegestreifen erforderlich. Dadurch können ausreichend lange Grünphasen für den Fuss- und Veloverkehr gewährleistet werden.

Die bestehende Linksabbiegespur auf der Wehntalerstrasse bleibt erhalten.

6.1.2 Öffentlicher Verkehr

Die Buslinie 535 verkehrt im Stundentakt zwischen dem Bahnhof Bülach und dem Bahnhof Oberglatt. Seit Dezember 2024 wird die Linie während der Hauptverkehrszeiten auf dem Teilabschnitt Steinmaur – Oberglatt im Halbstundentakt geführt. Vom Bahnhof Steinmaur kommend biegt der Bus in südlicher Richtung links auf die Wehntalerstrasse in Richtung Dielsdorf ein.
Die Anmeldung an der Lichtsignalanlage erfolgt für die Buslinie 535 mittels RBL-Datenfunkt. Dadurch wird eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs ermöglicht. Die Anmeldungen im Bereich der Wehntalerstrasse und dem Burgweg liegen rund 160 m vor der Lichtsignalanlage.

6.1.3 Veloverkehr

Der Knoten Wehntalerstrasse / Burgweg weist im Bestand erhebliche Sicherheitsdefizite für den Veloverkehr auf und ist als Unfallschwerpunkt bekannt. Die bisherige vortrittsberechtigte Führung wird aufgehoben.
Künftig erfolgt die Querung des Knotens für den Veloverkehr signalgesteuert. Dadurch werden bestehende Konfliktpunkte eliminiert und die Sicherheit für den Veloverkehr massgeblich erhöht.

6.1.4 Fussgängerverkehr

Zur sicheren Querung der Strasse wird die Fussgängerquerung mit einer Fussgängerschutzinsel, einem Fussgängerstreifen und einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Die bestehenden Konfliktpunkte werden damit aufgehoben und die Sicherheit massgeblich verbessert.

6.2 Projektierungselemente

6.2.1 Linienführung

Die horizontale Linienführung wird an den Bestand angepasst und orientiert sich am nördlichen Strassenrand.
Die vertikale Linienführung wird ebenfalls dem Bestand angepasst. Da das Längsgefälle weniger als 0.5 % beträgt, ist zur Sicherstellung der Entwässerung ein künstliches Randgefälle auszubilden.

6.2.2 Querschnitt (Normalprofil)

Die Spurbreiten der Kreuzung werden gemäss VSS-Norm 40 262 (Knoten in einer Ebene) festgelegt. Die Durchfahrtsbreite im Bereich der Fussgängerschutzinseln wird auf 4.50 m bestimmt. Die Fahrbahnbreiten in Richtung Bahnhof Steinmaur wurde anhand einer Schleppkurvenprüfung mit einem Sattelzug dimensioniert.

Das Quergefälle ist auf der Wehntalerstrasse meist in eine Richtung. Der Drehpunkt bei Verwindungen befindet sich in der Achse. Die bestehende Querneigung wird so gut wie möglich übernommen, sodass ein geringer Einschnitt in die bestehende Fundation entsteht.

Nordseitig der Strassenaufweitung wird die bestehende Natursteinmauer entsprechend dem neuen Strassenverlauf versetzt. Südseitig ist im Bereich des bestehenden Erdwalls auf Grundstück Kat.-Nr. 2014 ebenfalls eine Böschungssicherung mittels Natursteinmauer vorgesehen, um den Eingriff in den Erdwall möglichst gering zu halten. Die Mauern weisen eine Höhe von ca. 1.0 m auf und werden aus unverfugten Natursteinquadern erstellt.

6.2.3 Fahrbahnoberbau

Der Oberbau der Kreuzung Wehntalerstrasse / Burgweg wird auf die Verkehrslastklasse T4 und die Tragfähigkeitsklasse des Baugrundes S2 mit besonderer Beanspruchung ausgelegt. Es ist ein Ersatz der Deck-, Binder- und Tragschicht geplant.

Deckschicht	AC 8 H	PmB 45/80-80		3.0	cm
Binderschicht	AC B 22 H	PmB 45/80-80		8.0	cm
Tragschicht	AC T 22 H	PmB 45/80-65		8.0	cm
Fundation	Kiessand bestehend		ca.	50.0	cm

6.2.4 Entwässerung

Durch den Ausbau der Fahrbahnbreiten für die neuen Abbiegespuren ist eine Anpassung der bestehenden Strassenentwässerung an den neuen Strassenrand erforderlich. Die Querneigung bleibt dem Bestand ähnlich und dadurch muss die Strassenentwässerung nicht konzeptionell überarbeitet werden.

6.3 Sicherheitsaudit bei Strassenverkehrsanlagen (RSA)

6.4 Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA)

6.4.1 Öffentliche Beleuchtung (OeB)

Die öffentliche Beleuchtung muss auf die neuen Gegebenheiten abgestimmt werden. Insbesondere im Bereich der Fussgängerübergänge und der Strassenaufweitung wird die Beleuchtung angepasst. Die EKZ hat ein detailliertes Beleuchtungsprojekt erarbeitet, das auf die Lichtsignalanlage abgestimmt und in das Bauprojekt integriert wurde.

6.4.2 Lichtsignalanlage (LSA)

Das Projekt umfasst den Neubau einer Lichtsignalanlage (Nr. 378) am Knoten Wehntalerstrasse / Burgweg. Die Lichtsignalanlage wird hierbei auf die neue Knotengeometrie und die daraus resultierenden Schleppkurven abgestimmt.

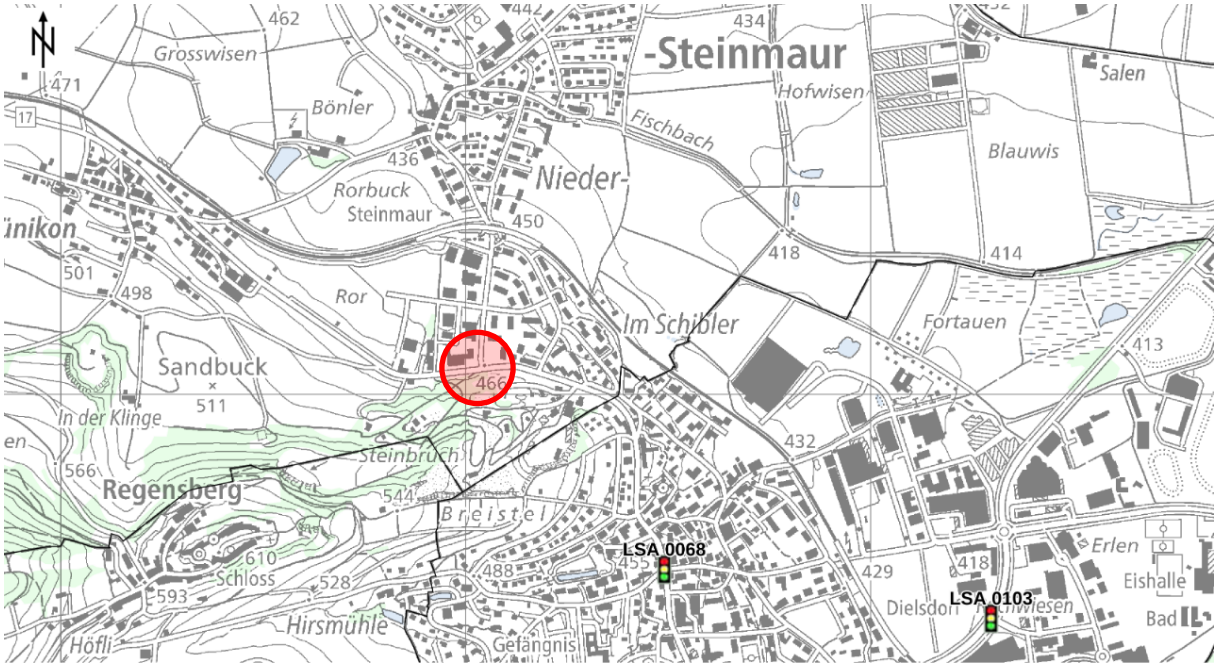


Abbildung 15: Standort der neu geplanten LSA 378

Die Lichtsignalanlage wird mit LED-Signalgeber bestückt und in der 40 Volt-Technologie ausgeführt. Für die Logik der Lichtsignalanlage wird das FESA Steuerverfahren angewendet.
Für die Steuerung der Lichtsignalanlage ist ein Steuergerät notwendig. Bei der Anordnung wird darauf geachtet, dass der Knoten vom Standort aus gut überblickbar ist, diese die Sicht nicht behindern und das LSA-Steuergerät an einem sicheren und gut zugänglichen Ort steht. Es ist grundsätzlich jeweils ein dreiteiliger Steuergeräteschrank vorgesehen, welcher auf einem Chromstahlfundament mit eingebautem Vorschacht platziert wird. Bei der Anordnung der Masten wird darauf

geachtet, dass sie, wenn möglich in der Nähe der Strasse und bei Fussgängerübergängen auf der Mittelachse der Fussgängerstreifen platziert werden.
Für die Mobilitätsbehinderten und die Unterhaltsfahrzeuge muss auf dem Trottoir und auf der Mittelinsel genügend Platz zur Verfügung stehen.
Für sämtliche Fahrzeug- und Fussgänger-Signalgeber kommen 3-Kammer-Signalgeber zum Einsatz.

Für die verkehrsabhängige Steuerung des Verkehrs an Lichtsignalanlagen müssen die Verkehrsdaten bei den verschiedenen Knotenzufahrten erfasst und ausgewertet werden. Die Erfassung der Fahrzeuge erfolgt mittels Induktionsschleifen, welche in die Fahrbahn eingefräst und vergossen sind. Zur Anmeldung des motorisierten Individualverkehrs werden im Zufahrtsbereich im Allgemeinen folgende Schleifen angeordnet:

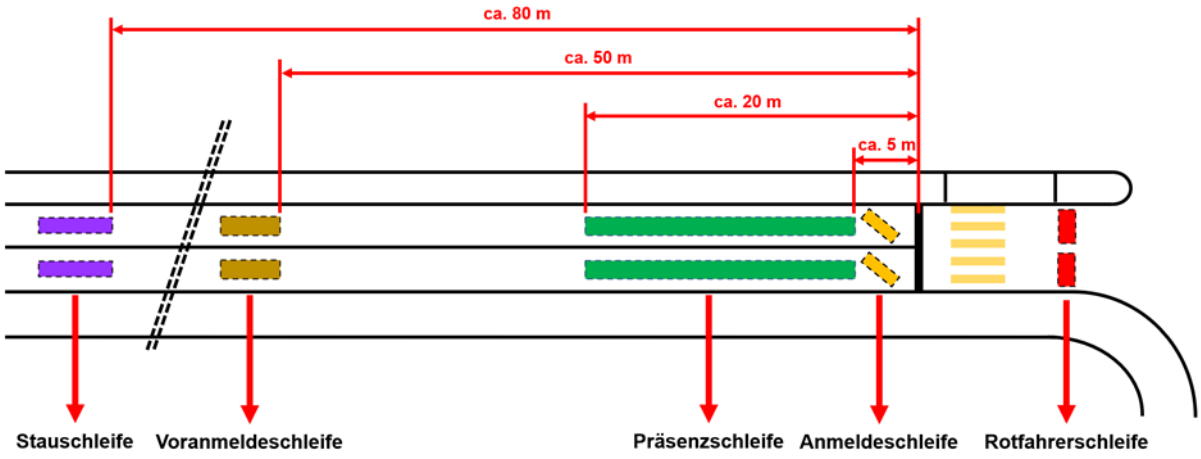


Abbildung 16: Prinzipschema für Induktionsschleifen im Zufahrtsbereich des Knotens

Alle Fussgängeranmeldemittel werden mit Drückern mit Sensortaster, Rückmeldelampe und entsprechend dem Behindertengesetz mit dem System Vibra mit Blindenanmeldetaster und Summer-Signal ausgerüstet. Sie sollten so angebracht sein, dass sie leicht zu finden und gut zugänglich sind. Auf der Mittelinsel sind zwei Fussgängerdrücker vorgesehen.

Ein Schleichverkehr über die Frohberg- und Lägernstrasse aufgrund der LSA-Steuerung ist zu vermeiden. Schleichverkehr durch proaktive Verkehrsteilnehmer, welche auch bei geringem Rückstau frühzeitig die Alternativroute nehmen, kann nicht ausgeschlossen werden.

6.4.3 Verkehrszählstellen (VDE)

Keine Verkehrszählstellen im Perimeter. Die nächste Messstelle Nr. 1086 befindet sich auf der Wehntalerstrasse im Dorfkern Dielsdorf.

6.4.4 Kabelrohr- und Schachtanlagen für BSA

Im Zuge der neuen LSA Steuerung werden Leerrohranlagen entlang der Wehntalerstrasse und Burgweg erstellt. Eine erste Linienführung hat die Marty + Partner AG erstellt. Diese definiert das neue Elektrotrasse, Schlaufen, Detektoren und Schächte.

6.4.5 Lichtwellenleiter (LWL)

Der Bedarf einer Leerverrohrung wurde mit der Abteilung Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen des Tiefbauamtes abgeklärt. Eine Leerverrohrung mit 2 x 120 mm PE-Rohren und den dazugehörigen Schächten ist über den gesamten Projektperimeter im Gehwegbereich vorgesehen.

6.5 Projektrisiken

Folgende Risiken sind im vorliegenden Projekt zu beachten:

- Verkehrsführung während der Realisierung

6.6 Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG

Im Rahmen des Vorprojekts erfolgte die Mitwirkung der Bevölkerung mit der öffentlichen Planauflage vom 23. Januar bis 23. Februar 2026, gemäss §13 des Strassengesetzes (StrG). Ausserdem wurde das Projekt den kantonalen Ämtern zur Äusserung von Begehren gemäss §12 des Strassengesetzes zugestellt.
Im Rahmen der Mitwirkung gemäss § 13 des Strassengesetzes sind keine Einwendungen aus der Bevölkerung eingegangen.

7 Verkehrsführung während Ausführung

7.1 Verkehrskonzept

Während der Bauphase ist vorgesehen, den Verkehr im Bereich des Knotens mittels einer temporären Lichtsignalanlage (LSA) zu regeln. Die Verkehrsführung erfolgt abschnittsweise über eine einspurige Engstelle. Gemäss der verkehrstechnischen Vorprüfung ist eine solche Engpassregelung grundsätzlich machbar, jedoch mit Einschränkungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit.

Massgebend für die Dimensionierung der Lichtsignalsteuerung ist die Abendspitzenstunde, während welcher das Verkehrsaufkommen aus Richtung Dielsdorf deutlich höher ausfällt. Die Morgenspitzenstunde ist demgegenüber weniger kritisch. Aufgrund der unterschiedlichen Lastrichtungen sind für die Morgen- und Abendspitzenstunden separate Signalprogramme vorzusehen.

Während der Bauphase ist entsprechend mit Verkehrsbehinderungen und zeitweisen Wartezeiten zu rechnen.

Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften und Gewerbebetriebe ist während der gesamten Bauzeit sicherzustellen. Dies betrifft insbesondere die Zu- und Wegfahrten zu privaten Parkplätzen sowie die Anlieferungsmöglichkeiten. Je nach Bauphase erfolgt die Erschliessung teilweise im Einbahnregime oder über rückwärtige Zufahrten durch die Quartierstrassen. Die entsprechenden Verkehrsführungen und Zufahrtsmöglichkeiten sind im Rahmen der detaillierten Bauphasenplanung festzulegen.

Dem Fuss- und Veloverkehr ist während der Bauarbeiten angemessen Rechnung zu tragen. Sichere Verbindungen sind nach Möglichkeit aufrechtzuerhalten oder durch geeignete Umleitungen sicherzustellen. Die Querung im Knotenbereich muss aus Kapazitätsgründen gemeinsam mit einer Fahrbeziehung des motorisierten Verkehrs freigegeben werden. Eine separate Fuss- und Veloverkehrsphase ist aufgrund der begrenzten Leistungsfähigkeit nicht möglich. Um eine geschützte Querung zu gewährleisten, ist vorgesehen, das Linksabbiegen von Sünikon in Richtung Burgweg während der Bauarbeiten temporär zu untersagen. Das betroffene Verkehrsaufkommen ist mit rund 20 bis 30 Fahrzeugen während der Spitzenstunden vergleichsweise gering.

Bei einer angenommenen Baustellenlänge von rund 60 m ergibt sich ein lichtsignalgeregelter Bereich von ungefähr 80 m. Die genaue Anordnung der Lichtsignalanlage sowie die Verkehrsführung sind auf die jeweiligen Bauabschnitte abzustimmen.

Die Ausführungszeitpunkte weiterer kantonaler Bauvorhaben sind mit dem vorliegenden Projekt zu koordinieren, um zusätzliche Verkehrsbehinderungen und gegenseitige Beeinträchtigungen möglichst zu vermeiden.

Die definitive Verkehrsführung, der Steuerungsablauf, die Signalprogramme, die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften sowie die erforderlichen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sind im Rahmen der weiteren Projektierung und der detaillierten Bauphasenplanung zu konkretisieren.

7.2 Etappierung

Eine detaillierte Etappierung wird in der weiteren Projektbearbeitung festgelegt.

7.3 Fussgängerführung / Schulwegsicherung

Es ist sicherzustellen, dass die Fussgänger den Baustellenbereich gefahrenlos passieren können.

7.4 Veloführung, Umleitungen

Die Alltagsroute 07_111 soll während der Ausführung über die Lägernstrasse / Frohbergstrasse / Gewerbestrasse / Mülliweiherstrasse umgeleitet werden.

8 Koordination

8.1 Projektkoordination mit den möglichen involvierten Stellen

- Gemeinde Steinmaur
- Werkleitungseigentümer (inkl. Strassenentwässerung TBA, Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen)
- Kantonspolizei Zürich
- Forst
- Busbetreiber (Postauto)

9 Erwerb von Grund und Rechten

Durch die vorgesehenen Projektmassnahmen sind mehrere Parzellen vom Erwerb von Grund und Rechten betroffen. Der erforderliche Landerwerb ist im Landerwerbsplan sowie in der zugehörigen Landerwerbstabelle dargestellt. Die gesamte Fläche der erforderlichen Landabtretung beträgt ca. 640 m2.

10 Kosten

10.1 Grundlage Kostenermittlung

Der Kostenvoranschlag wurde auf Bearbeitungsstufe Bauprojekt berechnet (Genauigkeit +/- 10%). Details sind dem Kostenvoranschlag (Beilage 3) zu entnehmen.

10.2 Kostenrisiken

- Es sind keine Risiken erkennbar.

10.3 Kostenbeteiligung Dritter / Agglomerationsprogramm

Der Bund beteiligt sich finanziell an kantonalen Verkehrsinfrastrukturprojekten. Das vorliegende Vorhaben ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 5. Generation und befindet sich derzeit in der Prüfung durch den Bund.

11 Terminplan

Vorgesehene Meilensteine für das Bauvorhaben:

- Äusserung von Begehren §12 / Mitwirkung der Bevölkerung §13 StrG	abgeschlossen
- Öffentliche Planauflage §16 in Verbindung §17 Abs. 2 StrG	13.11.2026
- Festsetzung §15 StrG Projekt und Kreditbewilligung	2. Quartal 2027
- Baubeginn (Abhängigkeit zu den umliegenden Projekten)	2. Quartal 2028
- Bauende	4. Quartal 2028

12 Verschiedenes

Der Nachweis der Befahrbarkeit wurde im Bauprojekt mittels Schleppkurven erbracht (vgl. Plan Nr. 5).

13 Fotodokumentation



















14 Inhaltsverzeichnis Projektmappe

1	Plan-Nr.	Übersichtsplan 1:5'000	09.11.2026
2	Bericht-Nr.	Technischer Bericht	09.11.2026
3	Tabellen-Nr.	Kostenvoranschlag	09.11.2026
4	Plan-Nr.	Situation 1:200 (Werkleitungen)	09.11.2026
5	Plan-Nr.	Situation 1:200 (Schleppkurvenprüfung)	09.11.2026
6	Plan-Nr.	Normalprofil 1:50	09.11.2026
7	Plan-Nr.	Längenprofil 1:200/50, Wehntalerstrasse	09.11.2026
8	Plan-Nr.	Längenprofil 1:200/50, Burgweg	09.11.2026
9	Plan-Nr.	Querprofile 1:100	09.11.2026
10	Plan-Nr.	Landerwerbsplan 1:200	09.11.2026
11	Tabellen-Nr.	Landerwerbstabelle	09.11.2026
12	Plan Nr.	Signalisations- und Markierungsplan 1:200	09.11.2026
13	Plan-Nr.	Rodungsplan 1:200 / 1:25’000	09.11.2026
14	Gesuch	Rodungsgesuch	09.11.2026
15	Plan-Nr.	Anhang: LSA 378, Elektroplan 1:500	09.11.2026

15 Anhänge

15.1 LSA 378. Elektroplan 1:500, Marty + Partner