Stadt Zürich
Tiefbauamt

Strassenbauprojekt

Bericht zu den Einwendungen

Luegislandstrasse
Abschnitt Saatlen- bis Herzogenmühlestrasse

Bau Nr. 18095

Auflageexemplar
Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, Juni 2026 / Laurence Sottas, Carla Nägeli

Inhalt

1 Vorbemerkung **3**
1.1 Mitwirkung der Bevölkerung 3
1.2 Projektbeschreibung 3

2 Einwendungen **4**

3 Schlussbemerkungen **10**

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 18095 in der Luegislandstrasse mit dem geplanten Abschnitt Saatlen- bis Herzogenmühlestrasse wurde vom 31. Januar bis 3. März 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 19 Einwendungen eingegangen, davon 11 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als eine Einwendung gezählt). Von den somit 8 vorliegenden Einwendungen wird eine Einwendung berücksichtigt. 7 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:

Die Luegislandstrasse wird für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer gemacht und der Strassenraum neu gestaltet. Der Stadtraum wird ökologisch aufgewertet, indem die geplante Begrünung im Strassenraum auf die privaten Aussenräume abgestimmt und ein Entwässerungskonzept im Sinne der Schwammstadt umgesetzt wird.

Um Zufussgehenden mehr Bewegungsraum zu geben und Konflikte zu vermeiden, werden die Trottoirs auf beiden Seiten der Fahrbahn verbreitert, die Beleuchtung verbessert, die Querungen hindernisfrei und sicher gestaltet und kleine, Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöglichkeiten und Begrünung geschaffen. Auf der Luegislandstrasse wird ein erster Abschnitt der geplanten Velovorzugsroute «Schwamendingen – Irchel – Bellevue» eingerichtet. Da die bestehende Fahrbahnbreite gemäss Velostandards der Stadt Zürich keinen ausreichenden Sicherheitsabstand zu einer Längsparkierung zulässt, ohne das Trottoir merklich zu verschmälern, werden die Blaue-Zone-Parkplätze, sowie ein rollstuhlgerechter Parkplatz im Projektperimeter aufgehoben. Anlieferung, Entsorgung und der Zugang für Blaulichtorganisationen bleiben trotz Umgestaltung gewährleistet. Die Gestaltung des Knotens Saatlen-/Luegislandstrasse wird in der nächsten Projektphase mit der geplanten Velovorzugsroute «Schwamendingen – Irchel – Bellevue» abgestimmt. Mit 26 neuen Bäumen, offenen Baumscheiben und sickerfähigen Belägen entsteht ein umfassendes Begrünungs- und Entwässerungskonzept, das Hitze mindert, Regenwasser zurückhält und das Mikroklima verbessert.

2 Einwendungen

Einwendung 1:

Auf den Abbau von 30 Parkplätzen sei zu verzichten. Nur wenige Häuser in dieser Strasse verfügten über Tiefgaragen und deshalb seien einige Mieter auf Parkplätze im öffentlichen Raum angewiesen. Der Abbau öffentlicher Parkplätze führe zu mehr privaten Parkierungsanlagen und damit zu einem Verlust an Grünräumen auf privatem Grund.

Stellungnahme:

Die Parkierung im öffentlichen Strassenraum stellt kein dauerhaft garantiertes Angebot dar und unterliegt einer Abwägung zwischen unterschiedlichen Nutzungsansprüchen. Der Strassenraum dient ebenso der sicheren Erschliessung, der Aufenthaltsqualität, der Klimaanpassung sowie dem Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr. Es besteht somit weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkfelder und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Die Stadt ist also nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer*innen und Gewerbetreibende sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für Zufussgehende sowie für Beschäftigte und Besucher*innen auf ihren Grundstücken zu errichten.

In der Luegislandstrasse sind Blaue-Zone-Parkplätze markiert und auf den angrenzenden Privatgrundstücken bestehen bereits heute zahlreiche Parkierungsmöglichkeiten. Mit den in Realisierung befindlichen und geplanten Ersatzneubauten entstehen in Tiefgaragen weitere Pflichtparkplätze, welche den künftigen Parkplatzbedarf abdecken werden. Die Blaue-Zone-Parkplätze stellen damit bereits heute und auch künftig ein ergänzendes Angebot zum bestehenden privaten Parkplatzangebot dar. Trotzdem werden Blaue-Zone-Parkplätze nur dann aufgehoben, wenn dadurch anderen Bedürfnissen Rechnung getragen werden kann. Im vorliegenden Fall sollen richtplanerische Vorgaben, Normen und Strategien zur Umsetzung des Volksentscheids «Sichere Velorouten für Zürich» umgesetzt werden. Ebenso erhöhen verbreiterte Trottoirs die Sicherheit und Attraktivität für den Fussverkehr, insbesondere für Schulkinder.

Die Aufhebung der Blaue-Zone-Parkplätze in der Luegislandstrasse schafft die notwendigen Voraussetzungen für die Umsetzung einer sicheren Veloinfrastruktur gemäss den Anforderungen an eine Velovorzugsroute (VVR). Gleichzeitig können ausreichend breite Trottoirs erstellt und eine einseitige Baumreihe gepflanzt werden. Die Fahrbahn wird gemäss Velostandards der Stadt Zürich neu auf eine Breite von 4.80 m festgelegt. Die bestehende Fahrbahnbreite ist nicht ausreichend, um Konflikte zwischen dem Veloverkehr und parkenden Autos zu verhindern. Mit der neuen Aufteilung des Strassenraums werden die heute teilweise zu schmalen Trottoirs auf eine Mindestbreite von 2.20 m verbreitert.

Ein direkter Zusammenhang zwischen dem Abbau von Blaue-Zone-Parkplätzen und dem Bau zusätzlicher privater Parkierungsanlagen mit entsprechendem Verlust an

Grünflächen lässt sich nicht belegen, zumal Tiefgaragen in der Regel unter den vorgesehenen Ersatzneubauten realisiert werden. Neubauten und Parkierungsanlagen unterliegen den geltenden bau- und planungsrechtlichen Vorgaben, welche Lage, Umfang und Ausgestaltung der Parkierung sowie Versiegelungsgrad regeln und den Flächenverbrauch begrenzen.

Der Projektperimeter liegt in einem Gebiet mit ausgewiesenem Handlungsbedarf hinsichtlich der Hitzeminderung. Innerhalb des Perimeters bestehen heute keine Strassenbäume. Die vorgesehenen Grünflächen und Baumpflanzungen bilden daher einen zentralen Bestandteil der klimatischen Aufwertung, da Bäume nachweislich das wirksamste Element zur Reduktion von Hitzebelastung darstellen. Zugleich ermöglichen grosszügige Baumgruben sowie entsiegelte Flächen zwischen den Baumgruben eine Regenwasserbewirtschaftung nach dem Schwammstadtprinzip. Entsprechend den Vorgaben der Stadt Zürich wird das Niederschlagswasser möglichst lokal zurückgehalten, wo es den Pflanzen zur Verfügung steht, versickern kann oder verdunstet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2:

Auf den Einbau von Belagsrampen sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die vorgesehenen Belagsrampen sind die Abschlüsse von angehobenen Querungsstellen für den Fussverkehr. Kombiniert mit der Markierung von Fussgängerstreifen sind diese ein zentrales Element zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Schulwegsicherheit. Belagsrampen resp. die angehobene Fahrbahn (Vertikalversatz) bewirken eine optische und bauliche Hervorhebung der Querungsstellen und reduzieren die gefahrene Geschwindigkeit. Aus fachlicher Sicht stellen diese Elemente somit ein bewährtes und verhältnismässiges Mittel der Verkehrsberuhigung dar. Sie sind geeignet, um die Einhaltung von Tempo 30 zu unterstützen und das Unfallrisiko insbesondere für Kinder auf dem Schulweg zu reduzieren.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 3:

Die beiden Knoten und der sie verbindende Strassenabschnitt seien als VVR auszuführen. Es seien zusätzliche Massnahmen zur Eindämmung des Autoverkehrs und insbesondere des Durchgangsverkehrs (der DTV betrug 2019 über 2000) auf der VVR zu realisieren. Velovorzugsrouten dürften nur in klar definierten Ausnahmefällen, etwa für Anwohnende, Gewerbe, Blaulichtdienste und mobilitätsbehinderte Personen, befahren werden. Zudem verpflichte der angenommene Gegenvorschlag zur Zukunfts-

Initiative die Stadt, innerhalb von zehn Jahren rund 462 000 m² Strassenfläche dem Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr zuzuweisen. Das blosse Aufbringen von Velopiktogrammen ohne Einschränkung des Autoverkehrs genüge diesen Vorgaben nicht. Daher seien zusätzliche Massnahmen erforderlich, um den Autoverkehr auf Ausnahmefälle zu begrenzen. Als mögliche Lösung wurde der Einsatz versenkbarer Poller genannt, die nur von berechtigten Nutzenden geöffnet werden könnten.

Stellungnahme:

Im vorliegenden Projekt wird eine Teilstrecke der Velovorzugsroute «Schwamendingen - Irchel - Bellevue» baulich vorbereitet. Die Fahrbahn ist gemäss den Velostandards dimensioniert, wobei die entsprechenden Markierungen mit der Umsetzung der Velovorzugsroute auf der ganzen Länge aufgebracht werden. Um zu beurteilen, ob Durchgangsverkehr vorhanden ist, und wie damit umgegangen werden kann, ist eine grossräumige Betrachtung des Verkehrs erforderlich. Diese wird im Rahmen des VVR-Projekts «Schwamendingen - Irchel - Bellevue» durchgeführt und auch allfällige Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs werden dort definiert. Das Strassenbauprojekt an der Luegislandstrasse ist mit allfälligen künftigen Anpassungen des Verkehrsregimes kompatibel.

Aus verkehrlicher Sicht ist weiter festzuhalten, dass Massnahmen zur Verkehrsreduktion immer kontextsensibel umzusetzen sind. So sind beispielsweise Massnahmen, die den Quell- und Zielverkehr der Luegislandstrasse auf benachbarte Quartierstrasse verlagern, zu vermeiden. In der Luegislandstrasse werden mit der Projektumsetzung 20 Blaue-Zone-Parkplätze aufgehoben und damit Qualitäten geschaffen (breitere Trottoirs, Baumreihen, definierte Veloführung), die den Veloverkehr stärken, die Verkehrssicherheit erhöhen und die Dominanz des motorisierten Verkehrs im Interesse der örtlichen Nutzungen reduzieren. Dies entspricht dem städtischen Konzept der Velovorzugsrouten und den Zielsetzungen der Velostrategie 2030.

Auf die Wahl des Projektperimeters wird in der Stellungnahme zur Einwendung 6 eingegangen.

Die Einwendung nicht berücksichtigt.

Einwendung 4:

Der Abschnitt sei für den motorisierten Verkehr als Einbahn zu führen.

Stellungnahme:

Es wird auf die Stellungnahme zu Einwendung 3 verwiesen. Mit den vorgesehenen Massnahmen wird die Dominanz des motorisierten Verkehrs bereits wirksam reduziert. Weitergehende Einschränkungen wie die Führung der Luegislandstrasse als Einbahn können zu einer Verlagerung des Verkehrs auf benachbarte Quartierstrassen – unter anderem auf die benachbarte Velovorzugsroute – führen und dort zu unerwünschten

Mehrbelastungen führen. Allfällige Änderungen des Verkehrsregimes sind mit der geplanten Fahrbahnbreite möglich, doch werden diese im Projekt der Velovorzugsroute «Schwamendingen - Irchel - Bellevue» geprüft.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 5:

Am Knoten Saatlen-/Luegislandstrasse sei auf der Saatlenstrasse ein geschützter Mittelbereich in Abstimmung mit der Umsetzung der VVR vorzusehen.

Stellungnahme:

Die Ausgestaltung des Knotens Luegisland-/Saatlenstrasse sowie die Frage eines geschützten Mittelbereichs auf der Saatlenstrasse stehen in engem Zusammenhang mit der Umsetzung der VVR «Stettbach - Oerlikonerstrasse» (Bau Nr. 23070) entlang der Saatlenstrasse und des bereits abgeschlossenen Projekts Bau Nr. 21632. Im Rahmen der VVR «Stettbach - Oerlikonerstrasse» ist eine Reduktion der Verkehrsmenge auf der Saatlenstrasse vorgesehen. In der Unterführung der Saatlenstrasse wird in Richtung Norden ab dem Knoten Saatlen-/Luegislandstrasse eine Umweltspur für Busse und Velos eingeführt. Der motorisierte Individualverkehr kann dort nur noch in Richtung Süden verkehren. Mit dieser Reduktion der Verkehrsmenge ist ein geschützter Mittelbereich für Velofahrende zum Queren der Saatlenstrasse nicht mehr erforderlich. Weiter wird der Knoten im vorliegenden Projekt etwas enger gestaltet, was die Aufmerksamkeit erhöht, und eine Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs bewirkt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 6:

Der Projektperimeter sei um die beiden Knoten Luegisland-/Saatlenstrasse und Luegisland-/Herzogenmühlestrasse zu ergänzen. Gemäss aktuellem Stand der Planungstechnik seien Strassenbauprojekte von den Knoten her zu planen und nicht von den Verbindungsstücken her. Die Luegislandstrasse sei Teil einer Velovorzugsroute und die sie kreuzenden Saatlen- und Herzogenmühlestrasse ebenfalls. Die Gestaltung dieser Knoten sei schon beim vorliegenden Projekt zu berücksichtigen.

Stellungnahme:

Hinsichtlich des Knotens Luegisland-/Saatlenstrasse wird auf die Stellungnahme zu Einwendung 5 verwiesen. Die weitere Ausgestaltung dieses Knotens erfolgt in Abstimmung mit den Nachbarprojekten und wird im vorliegenden Strassenbauprojekt umgesetzt.

Der Abschnitt beim Knoten Luegisland-/Herzogenmühlestrasse wurde seit der Auflage des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 StrG aus dem vorliegenden Projektperimeter herausgelöst und wird nun in einem separaten Projekt behandelt. Dieser Bereich steht in engem funktionalem und zeitlichem Zusammenhang mit mehreren benachbarten Projekten, namentlich der Sanierung des Freibads Auhof inklusive Parkierungsanlage, der Sanierung der Schulschwimmanlage Aubrücke sowie dem Neubau der Schule Aubrücke. Eine sachgerechte Planung dieses Abschnittes inklusive Knoten erfordert eine koordinierte Betrachtung dieser Projekte, weshalb eine isolierte Bearbeitung im Rahmen des vorliegenden Strassenprojekts nicht zweckmässig wäre.

Die Luegislandstrasse ist Teil einer Velovorzugsroute, ebenso die sie kreuzenden Saatlen- und Herzogenmühlestrasse. Dieser Umstand wird im vorliegenden Projekt berücksichtigt. Die verschiedenen Projekte werden eng aufeinander abgestimmt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 7:

Die Blaue-Zone-Parkplätze im Bereich des Freibads Auhof seien ebenfalls aufzuheben. An dieser Stelle seien hitzemindernde Massnahmen vorzusehen. Die schmalen Parkplätze und die Einfahrten zum Schwimmbad führten zu unübersichtlichen Situationen und beeinträchtigten die Sicherheit für Velos. Weil die Parkfelder zu klein seien, würde häufig falsch parkiert, was die Lage weiter verschlechtere.

Stellungnahme:

Der angesprochene Abschnitt im Bereich des Freibads Auhof liegt ausserhalb des vorliegenden Projektperimeters. Wie bereits in der Stellungnahme zu Einwendung 6 ausgeführt, wurde der betroffene Bereich bewusst aus dem vorliegenden Projekt herausgelöst. Eine isolierte Bearbeitung der Parkierung in diesem Bereich wäre fachlich nicht angebracht.

Die in der Einwendung angesprochenen Aspekte werden in einem separaten Projekt geprüft. Dabei werden neben den erwähnten Parkplätzen sowohl die Anforderungen an Velovorzugsrouten als auch die klimatischen Zielsetzungen der Stadt Zürich berücksichtigt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 8:

Die Wertstoffsammelstelle vor der Liegenschaft Luegislandstrasse 173 solle verschoben werden, z. B. in den Bereich der PP des Freibads. Es müsse davon ausgegangen werden, dass die Wertstoffsammelstelle weiterhin MIV anziehen und zu kurzeitigem

(illegalen) Parkieren führen und dadurch die Funktion der Luegislandstrasse als VVR beeinträchtigen würde.

Stellungnahme:

Die Lage und Ausgestaltung der Wertstoffsammelstelle bei der Liegenschaft Luegislandstrasse 173 steht in engem Zusammenhang mit der Organisation der Parkierung und der Erschliessung im Umfeld der Schulschwimmanlage, des Schulhauses Aubrücke und des Freibads Auhof. Dieser Bereich liegt somit ausserhalb des vorliegenden Projektperimeters und ist Gegenstand des benachbarten Projekts. Im vorliegenden Projekt wird die Wertstoffsammelstelle daher nicht verlegt. Da sich das gesamte Gelände des Freibads Auhof inklusive der Parkplätze im Inventar der schützenswerten Gärten und Anlagen befindet, kann die Wertstoffsammelstelle voraussichtlich nicht dorthin verschoben werden.

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 (Planauflage- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.

Direktorin

Digital signiert von Rangosch Simone
DN: cn=Rangosch Simone
Datum: 2026.06.26 12:49:09 +02'00'

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