



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss § 13 Strassen- gesetz

Luegislandstrasse

Abschnitt Saatlen- bis Herzogenmühlestrasse

Bau Nr. 18095

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Defizite / Potenziale	4
2	Zielformulierung	7
3	Variantenstudium	8
3.1	Variantengenerierung und -entscheid	8
3.2	Fazit	9
4	Bestvariante	10
4.1	Konzept	10
4.2	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	10
4.3	Parkierung	11
4.4	Anlieferung und Entsorgung	11
4.5	Hitzeminderung	11

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Der Auslöser für das vorliegende Projekt ist die notwendige Erneuerung der Verteilleitung und Hausanschlüsse der Wasserversorgung Zürich im Bereich der Luegislandstrasse. Im Rahmen dieser Infrastrukturerneuerung sind weitere Sanierungsarbeiten vorgesehen, darunter verschiedene Massnahmen der ERZ-Fernwärme, die Arbeiten am Fernwärmekanal umfassen.

Parallel dazu stehen städtebauliche Entwicklungen an, die durch die Einhausung des Autobahnabschnitts zwischen Schöneichtunnel und der Verzweigung Aubrugg sowie den darauf entstehenden Überlandpark angestossen wurden. Insbesondere im nördlichen Abschnitt der Luegislandstrasse ist in den kommenden Jahren mit einer intensiveren Bautätigkeit und zunehmender Verdichtung zu rechnen. Diese Entwicklungen erfordern eine Anpassung der aktuellen Funktionen und der Gestaltung der Strasse. Die Luegislandstrasse ist weiter Teil der geplanten Velovorzugsroute (VVR) Schwamendingen – Irchel – Hottingen – Stadelhofen – Bellevue, was Änderungen des Strassenquerschnitts zugunsten des Veloverkehrs notwendig macht.

1.2 Auftrag

Besondere Aufmerksamkeit gilt der geplanten VVR, der Schulwegsicherheit sowie der Durchwegung des Quartiers und den für den Fussverkehr wichtigen Querungsstellen über die Luegislandstrasse. Zudem sollen Massnahmen zur Hitzeminderung und Baumpflanzungen in Abstimmung mit den angrenzenden, teils geplanten Grünräumen auf Privatgrund realisiert werden. Innerhalb des Projektperimeters befindet sich auch der Knoten Saatlen-/Luegislandstrasse, der ebenfalls angepasst werden soll.

Im Zuge der geplanten Sanierung des Freibads Auhof soll auch die angrenzende Eingangssituation sowie die Parkierungsanlage an der Luegislandstrasse saniert und neugestaltet werden. Gegenüber dem Freibad, nördlich der Luegislandstrasse, sind ebenfalls Planungen vorgesehen. Auf dem Grundstück neben der Schulschwimmanlage soll bis etwa 2026/27 die temporäre Schulanlage Aubrücke mit sogenannten Züri-Modulen errichtet werden. Die Schulschwimmanlage selbst, soll bis 2032 instandgesetzt werden. Diese Projekte werden eng mit dem Strassenbauprojekt Luegislandstrasse abgestimmt.

1.3 Defizite / Potenziale

Defizite

Die Strasse befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand. Die derzeitige Gestaltung des Strassenraums ist stark monofunktional und bietet nur eine geringe Aufenthaltsqualität. Der Raum dient überwiegend als Verbindungsweg und Parkfläche, während es an städtischem Grün fehlt. Die Trottoirs sind deutlich zu schmal.



Abbildung 1: Luegislandstrasse, Blickrichtung Saatlenstrasse (Quelle: Rombo GmbH, 2023)

Die mit Lichtsignalen ausgestatteten Fussgängerquerungen am Knoten Saatlen-/Luegislandstrasse stellen für Schüler*innen eine besondere Herausforderung dar. Die übrigen Übergänge werden als grundsätzlich geeignet betrachtet, sollten jedoch hinsichtlich ihrer Lage optimiert werden.

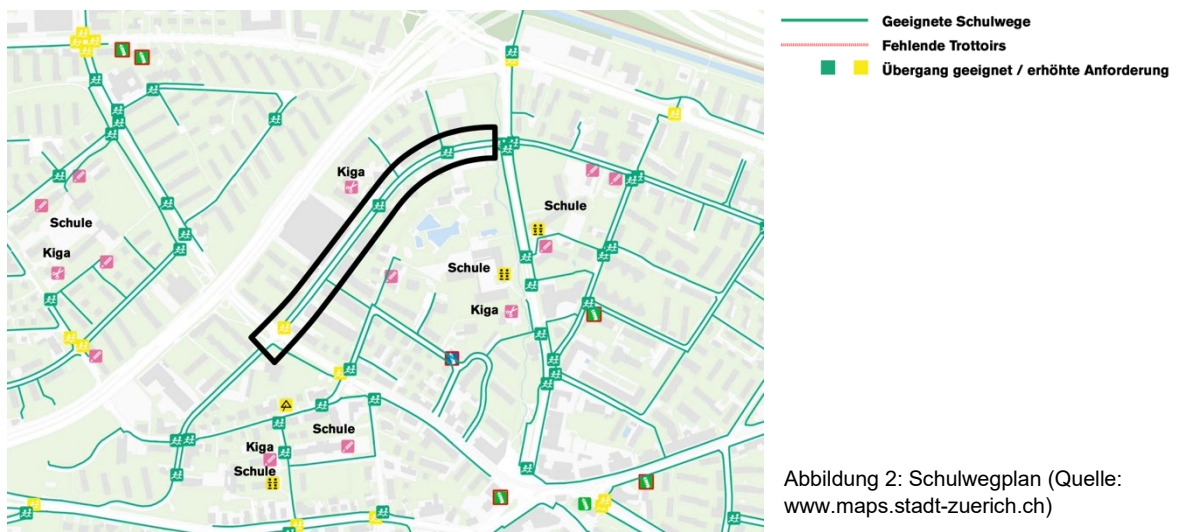
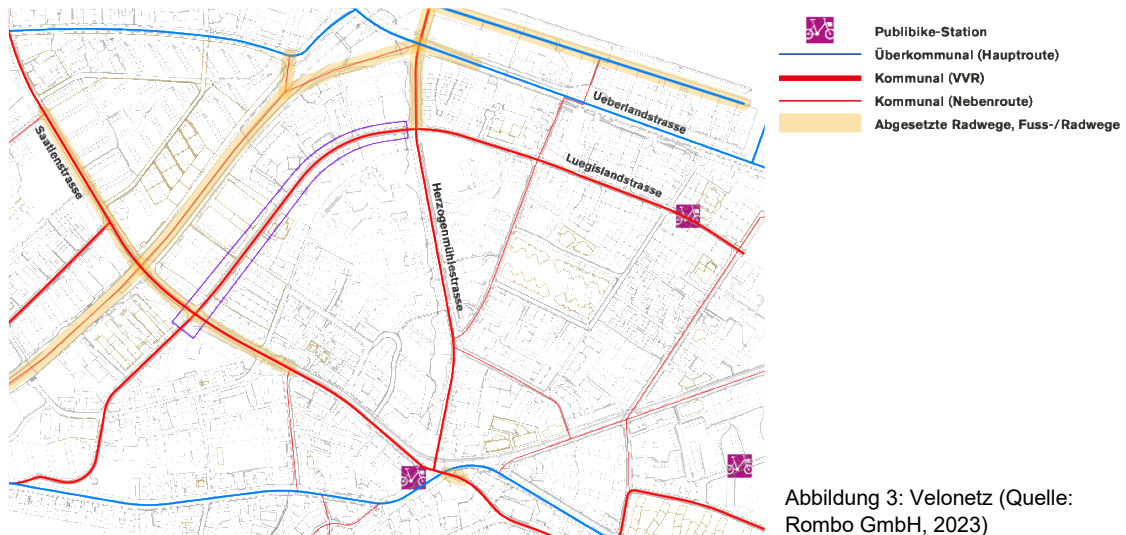
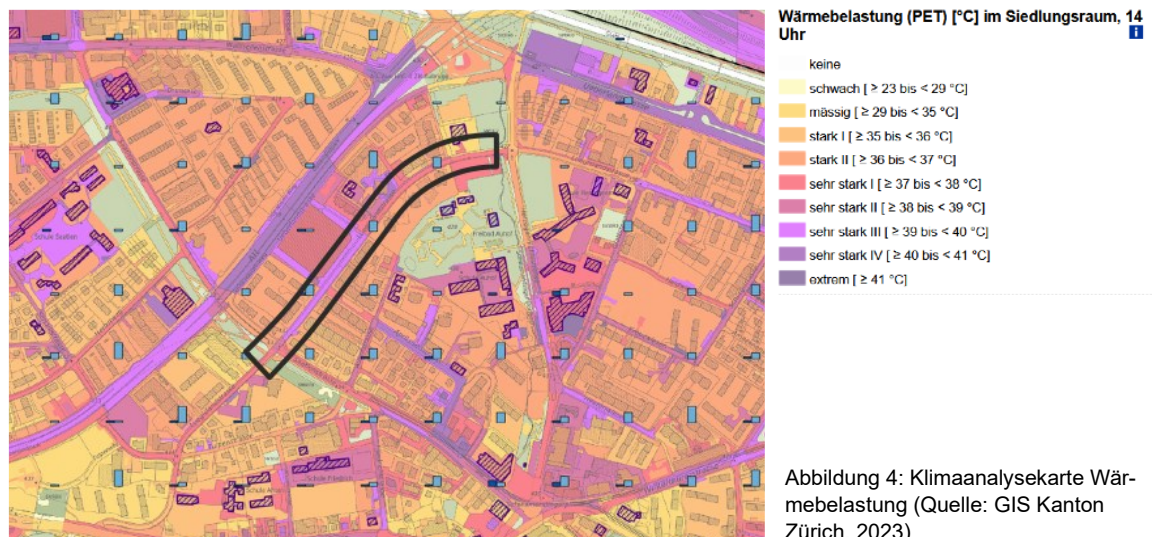


Abbildung 2: Schulwegplan (Quelle: www.maps.stadt-zuerich.ch)

Die VVR ist bislang nicht umgesetzt. Insgesamt bietet die Luegislandstrasse aufgrund der zahlreichen parkierten Fahrzeuge nur wenig Qualität, Sicherheit und Komfort für den Veloverkehr.



Die Wärmebelastung entlang der Luegislandstrasse ist aufgrund der ausgedehnten, versiegelten Asphaltflächen hoch bis sehr hoch im Vergleich zu entsiegelten Flächen.



Potenziale

Die Luegislandstrasse bietet grosse Potenziale zur Aufwertung des öffentlichen Raums. Durch die Begrünung und die Schaffung von Aufenthaltsflächen kann die Strasse an Attraktivität gewinnen und gleichzeitig zur Hitzeminderung beitragen. Die Schulwegsicherheit lässt sich durch breitere Trottoirs und sichere Querungshilfen deutlich verbes-

sern, wovon nicht nur die Schüler*innen, sondern alle Zufussgehenden profitieren können. Zudem eröffnet die Integration der VVR die Möglichkeit, den Veloverkehr in Schwamendingen zu stärken, indem wichtige Zielorte wie das Freibad Auhof besser an das Veloroutennetz angebunden werden.

Ein weiteres Potenzial liegt in den zahlreichen geplanten Neubauten (Anschlussprojekte) entlang der Luegislandstrasse. Durch eine Abstimmung mit diesen Entwicklungen, insbesondere in Bezug auf die Gestaltung der Aussenräume, können Synergien genutzt werden, um die Attraktivität und Aufenthaltsqualität des Stadtraums insgesamt zu steigern.

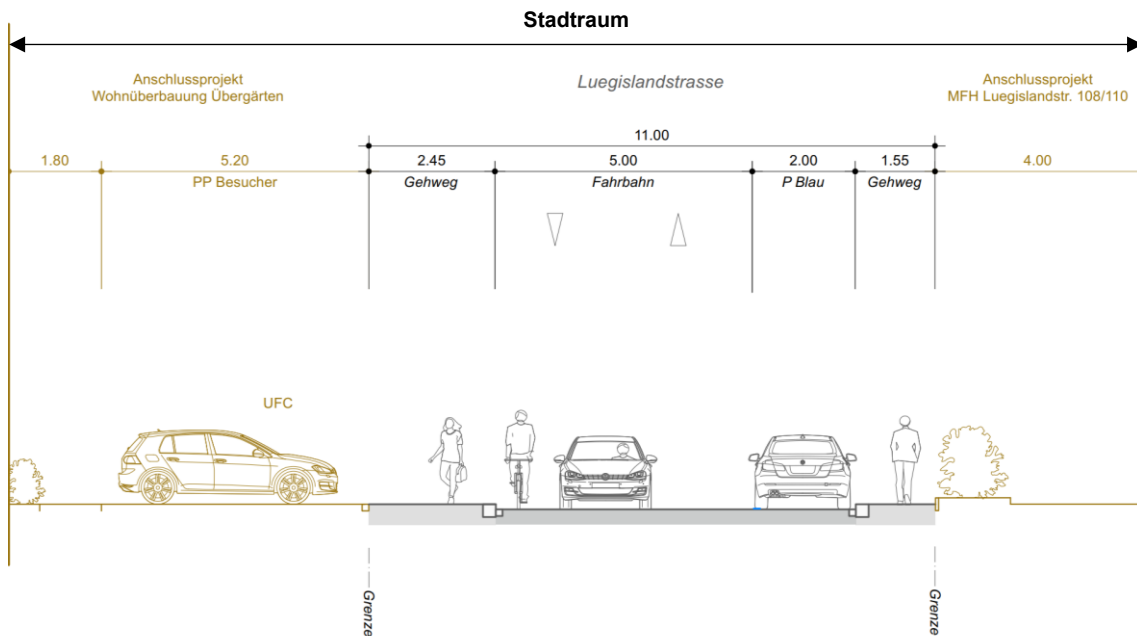


Abbildung 5: Schematischer Schnitt, Strassenraum, Stadtraum und geplante Projekte auf Privatgrund (Stand 2024)

2 Zielformulierung

Die Luegislandstrasse soll zu einem attraktiveren und grüneren Stadtraum transformiert werden. Es sollen Massnahmen ergriffen werden, die sowohl den Fuss- und Veloverkehr fördern als auch die Verkehrssicherheit allgemein und insbesondere für Schulkinder erhöhen. Die Neugestaltung muss zudem eng mit den geplanten Ersatzneubauten auf Privatgrund abgestimmt werden, um einen funktionalen und harmonischen Stadtraum zu gewährleisten.

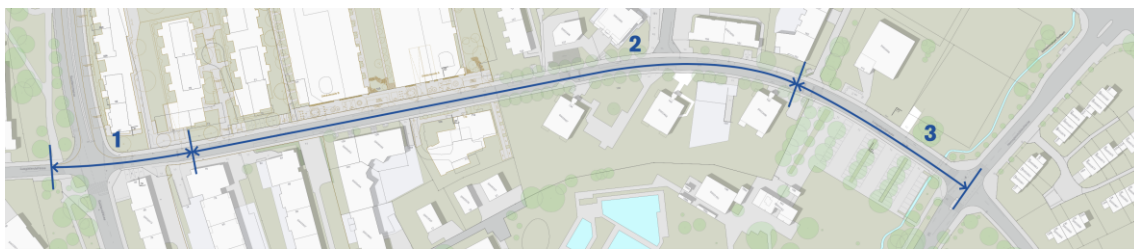
Die Ziele im Überblick:

- **Stadtgerechte Mobilität**
Die Hauptziele sind die Umsetzung der VVR, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verbesserung der Fussgängerfreundlichkeit. Dazu gehören eine an die Anforderungen der VVR angepasste Fahrbahn, breitere Trottoirs sowie gut platzierte und sichere Fussgängerquerungen.
- **Positive Umweltauswirkungen**
Angesichts der Herausforderungen durch die Hitzebelastung wird die Neugestaltung auch Massnahmen zur Hitzeminderung umfassen. Dazu gehören entsiegelte Flächen, schattenspendende Bäume, die Vernetzung der Grünräume und nachhaltige Lösungen für die Strassenentwässerung.
- **Attraktiver Lebensraum**
Die Luegislandstrasse soll durch den Einsatz von mehr Stadtgrün sowie Sitzgelegenheiten attraktiver werden und so auch Raum für soziale Interaktion und Aufenthalt bieten.
- **Koordination mit Nachbargrundstücken**
Eine enge Koordination mit dem Ersatzneubau der Schulanlage ist essenziell, um Synergien zu nutzen und eine ganzheitliche Entwicklung des Umfelds zu gewährleisten.

3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung und -entscheid

Durch die Analyse verschiedener Varianten konnte die bestmögliche Lösung identifiziert werden, die den Anforderungen an die VVR sowie an Attraktivität, Fussgängerfreundlichkeit und Verkehrssicherheit gerecht wird. Nach einer fundierten Situationsanalyse wurde die Luegislandstrasse in drei Abschnitte unterteilt. Für die Abschnitte 1 und 2 wurden anschliessend Konzeptvarianten und Querschnitte entwickelt, um den Umgang mit dem angrenzenden Stadtraum und weiteren übergeordneten Themen zu definieren. Abschnitt 3 gilt als Drittprojekt, das zu einem späteren Zeitpunkt in Abstimmung mit den erwähnten städtischen Projekten auf den angrenzenden Parzellen entwickelt werden soll.



	1 Knoten	2 Quartierstrasse	3 Freibad, Schulschwimmanlage
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Bedeutung: quartierweit • > 3'000 MIV-Fahrten pro Werktag • Kreuzung zweier VVR • VBZ Linienbus • Grüner Korridor 	<ul style="list-style-type: none"> • Bedeutung: nachbarschaftlich • Erschliessung 	<ul style="list-style-type: none"> • Bedeutung: quartierweit • Ankunftsort • Viele Kinder • Zufahrt Auhof, Badi
Priorität	<ul style="list-style-type: none"> • Funktionalität 	<ul style="list-style-type: none"> • Funktionalität 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufenthaltsqualität
Ansatz	<ul style="list-style-type: none"> • VVR • sichere Querungsmöglichkeiten • Tempo 30 	<ul style="list-style-type: none"> • VVR • Begrünung und Entsiegelung • sichere Querungsmöglichkeiten • Tempo 30 	<ul style="list-style-type: none"> • Begrünung, Entsiegelung und Möblierung • Verkehrsreduzierung • Einbahn, Sperrung • Begegnungszone

Abbildung 6: Abschnittsbildung (Quelle: Rombo GmbH)

Im zweiten Schritt wurde auf Basis der ausgewählten Konzepte und Querschnitte die Bestvariante für die Abschnitte 1 und 2 erarbeitet. Aufgrund der sehr beengten Platzverhältnisse wurden zunächst auch Varianten mit einem Landerwerb in Erwägung gezogen, letztlich aber verworfen. Durch eine Aufhebung der Blauen-Zone-Parkplätze und die Abstimmung mit den Drittprojekten kann ausreichend Platz geschaffen werden, um alle Anforderungen zu erfüllen. Für den weiteren Planungsverlauf entschied man sich schliesslich für eine Variante, die sowohl für den Velo- als auch Fussverkehr ideal ist, und einseitig Platz für Baumpflanzungen zulässt.

3.2 Fazit

Die favorisierte Variante ermöglicht die bestmögliche Erreichung der formulierten Ziele. Die 4,80 Meter breite Fahrbahn bietet ausreichend Platz für Begegnungen zwischen zwei Velos und einem Fahrzeug. Durch die reduzierte Fahrbahnbreite und einer Aufhebung der Blauen-Zone-Parkplätze entsteht Raum für breitere Trottoirs sowie die Umsetzung einer einseitigen Baumreihe.

Die schmalere Fahrbahn bringt auch in Bezug auf die Verkehrssicherheit Vorteile: Sie verkürzt die Querungsdistanzen für Zufussgehende und trägt zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten bei, was das Verkehrsaufkommen entschleunigt und die Sicherheit erhöht.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Das Konzept für die Umgestaltung der Luegislandstrasse basiert auf dem Paradigmenwechsel von einem funktionalen Verkehrsraum hin zu einem multifunktionalen Stadtraum. Es folgt somit die Idee, den Strassenraum nicht länger primär für den ruhenden Verkehr (Parkierung) zu nutzen, sondern ihn für vielfältige Funktionen zu öffnen. Dadurch entstehen Räume für Begegnung, Aufenthalt und Begrünung, die den Stadtraum sozial und ästhetisch aufwerten.

Der Strassenraum wird dabei so gestaltet, dass er die Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit für Menschen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, priorisiert. Die Strasse wird für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer und gerecht nutzbarer gemacht. Zudem wird der Stadtraum durch die Begrünung, das gewählte Entwässerungskonzept und die Abstimmung mit dem bestehenden und geplanten privaten Aussenräumen ökologisch aufgewertet.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Um Zufussgehenden mehr Bewegungsraum zu geben und Konflikte zu vermeiden, werden die Trottoirs auf beiden Seiten der Fahrbahn mit mindestens 2,20 Meter maximal verbreitert. Die heutige 1,05 Meter breite Engstelle auf der Höhe der Luegislandstrasse 66 wird behoben. Alle Querungen werden hindernisfrei und sicher gestaltet mit abgesenkten Randsteinen und bei Bedarf auch mit taktilen Elementen für sehbeeinträchtigte Personen. Eine verbesserte Beleuchtung, insbesondere bei den Querungen, erhöht das subjektive Sicherheitsgefühl und verbessert die Sichtbarkeit auch in den Abendstunden. Das Anlegen von kleinen Aufenthaltsbereichen mit Sitzmöglichkeiten und Begrünung in Abstimmung mit den bestehenden und geplanten Aussenräumen stärkt die Aufenthaltsqualität und Attraktivität des gesamten Stadtraums im Sinne des Fussverkehrs.

Die Fahrbahnbreite wird auf 5,10 oder 4,80 Meter reduziert und die geplante VVR gemäss den Velostandards eingerichtet. Die gewählte Fahrbahnbreite ermöglicht es Velofahrenden, in beide Richtungen nebeneinander zu fahren und sicher Personenwagen, Lieferfahrzeuge oder Lastwagen zu kreuzen. Am Knoten Saatlen-/Luegislandstrasse sorgen bauliche Massnahmen für eine erhöhte Verkehrssicherheit. Allerdings konnte die im vorliegenden Projekt (Bau Nr. 18095) geplante VVR noch nicht mit der über die Saatlenstrasse führenden, geplanten Velovorzugsroute (VVR 5, Bau Nr. 23070) abgestimmt werden, da sich die Projekte in unterschiedlichen Planungsstadien befinden. Entsprechend ist die Gestaltung des Knotens derzeit noch nicht auf die beiden VVR ausgerichtet. Diese Anforderung der optimalen Abstimmung soll in der nächsten Projektierungsphase berücksichtigt werden.

4.3 Parkierung

Von den 37 Blaue-Zone-Parkplätze innerhalb des Projektperimeters werden 30 aufgehoben. Der heute auf öffentlichem Grund markierte rollstuhlgerechte Parkplatz auf der Höhe der Luegislandstrasse 134 entspricht nicht der Norm und wird aufgehoben. Die Aufhebung von Parkplätzen und die Umgestaltung des Strassenraums zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs tragen dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und damit die Strasse sicherer zu gestalten.

4.4 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung und Entsorgung sowie die Zugänge zu den Grundstücken und die Anforderungen für Blaulichtorganisationen sind mit dem neu gestalteten Strassenraum weiterhin gewährleistet.

4.5 Hitzeminderung

Es wird ein umfassendes Begrünungs- und Entwässerungskonzept realisiert, das zur Reduktion von Hitzebelastungen und zur ökologischen Aufwertung des Strassenraums beiträgt. Aktuell sind im öffentlichen Raum der Luegislandstrasse keine Bäume vorhanden. Im Zuge der geplanten Umgestaltung werden 27 neue Bäume in offenen, miteinander verbundenen Baumscheiben mit einer Breite von 1,80 Metern gepflanzt. Diese Baumscheiben bieten nicht nur optimale Wachstumsbedingungen für die Bäume, sondern verbessern auch die Versickerung und tragen zur Abkühlung der Umgebung bei.

Ergänzend werden, wo immer möglich, in der Verlängerung der Baumscheiben ebenfalls 1,80 Meter breite, sickerfähige Beläge angelegt. Diese Beläge und die Baumscheiben ermöglichen eine kontrollierte Versickerung eines Teils des anfallenden Regenwassers. Bei stärkeren Niederschlägen wird das Wasser zunächst in den Baumscheiben temporär gespeichert (Retention) und anschliessend nach und nach versickert. Dieses Konzept entlastet die Kanalisation und fördert durch Verdunstung die Abkühlung, was sich positiv auf das lokale Mikroklima auswirkt.

Zürich, 14. Januar 2025 mut/erm

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

