



Öffentliche Planaufgabe gemäss § 13 Strassengesetz

Erläuternder Bericht

Passerelle Juchstrasse

09094

Zürich, Dezember 2025 taz/thm

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Randbedingungen	3
2	Zielformulierung	4
2.1	Allgemeine Ziele	4
2.2	Spezifische Randbedingungen / Ziele	4
3	Variantenstudium	5
3.1	Übersicht	5
4	Bestvariante	9
4.1	Konzept	9
4.2	Beleuchtungskonzept	10
4.3	Bilanzen	10

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Die Nationalstrasse A01 trennt in der Einfallsachse nach Zürich die Quartiere nördlich (Grünau) und südlich der Nationalstrasse. Insbesondere das südlich der Nationalstrasse liegende Quartier ist nicht optimal an die Tram- und Bushaltestelle «Werdhölzli» angebunden. U.a. sind die Swiss Life Arena und das neu geplante Recyclingzentrum Juch-Areal nur über Umwege von der Haltestelle «Werdhölzli» her zu erreichen.

Es ist im kommunalen Richtplan festgehalten, dass im Bereich der Swiss Life Arena eine Fussverbindung über die Nationalstrasse zu erstellen ist. 2019 entstand eine Vorstudie zur Passerelle, die als Grundlage für das vorliegende Projekt dient.

1.2 Auftrag

Eine Querung der Nationalstrasse A1H soll im Raum der Swiss Life Arena und des Recyclingzentrum Juch-Areal geplant werden. Die Abgänge und deren Anschlüsse an die Stadtebene sind aufwertend zu gestalten. Die neue Querung soll primär dem Fussverkehr dienen.

1.3 Randbedingungen

Aufgrund verschiedener angrenzender Drittprojekte sowie Schnittstellen zu bestehenden Bauten und Anlagen sind vielfältige Randbedingungen bezüglich der neuen Passerelle Juchstrasse vorhanden, die wichtigsten sind im folgenden Kapitel aufgeführt.

2 Zielformulierung

2.1 Allgemeine Ziele

Die Stadt Zürich verfolgt mit dem vorliegenden Projekt die nachfolgenden allgemeinen Ziele:

- Direkter Anschluss zwischen Tram- und Bushaltestelle «Werdhölzli», Swiss Life Arena, Recyclingzentrum Juch-Areal und Vulkanstrasse, generell Verbindung nördlich und südlich der Nationalstrasse auf Höhe der Swiss Life Arena
- Ökologisch optimiertes Tragwerk
- Selbstverständliches Einfügen der Passerelle ins Stadtbild
- Gewährleisten der sozialen Sicherheit
- Lichte Breite der Passerelle von 6.00 m

2.2 Spezifische Randbedingungen und Ziele

Grünraum / GSZ

- Versiegelte Flächen sind zu minimieren und nur dort zu planen, wo sie unbedingt notwendig sind.
- Der Baumbestand im Bereich des Juch-Areals soll möglichst nicht tangiert werden.
- Neu gepflanzte Bäume sollen in grossen, unversiegelten Bereichen und nicht in einzelnen Baugruben gepflanzt werden. Eine Begrünung von Wänden wird begrüsst.

Swiss Life Arena

- Die Schlepplinien auf dem Areal der Swiss Life Arena sind einzuhalten, ebenso die Sichtweiten bei der Ausfahrt von der Parzelle der Swiss Life Arena auf die Bernerstrasse Süd.
- Vor dem Abgang Süd muss genügend Platz für temporäre Massnahmen der Polizei (z.B. Zaun mit Sichtschutz) bei einer Veranstaltung in der Swiss Life Arena vorhanden sein. Damit soll ein direkter Sichtkontakt der Fanströme vermieden werden. Auf der Passerelle sind solche Massnahmen auch denkbar. Darüber hinaus ist der Fluchtplan der Swiss Life Arena zu berücksichtigen.

Verkehr Nationalstrasse

- Die Lichtraumprofile der Nationalstrasse, sowie der Bernerstrasse Nord und Bernerstrasse Süd sind einzuhalten.
- Die Grünstreifen der Nationalstrasse sollen möglichst nicht tangiert werden.
- Ein Abwurfschutz ist vorzusehen, um die untenliegenden Strassen zu schützen.

Recyclingzentrum Juch-Areal

- Der verfügbare Platz auf dem Grundstück des Juch-Areals soll maximiert werden.
- Die «Grüne Promenade» und der Zugang zum Areal sind gut an die Passerelle und deren Umfeld anzubinden.

3 Variantenstudium

3.1 Übersicht

Für die Passerelle Juchstrasse wurde auf mehreren thematischen und geographischen Ebenen ein Variantenstudium durchgeführt:

3.1.1 Standort

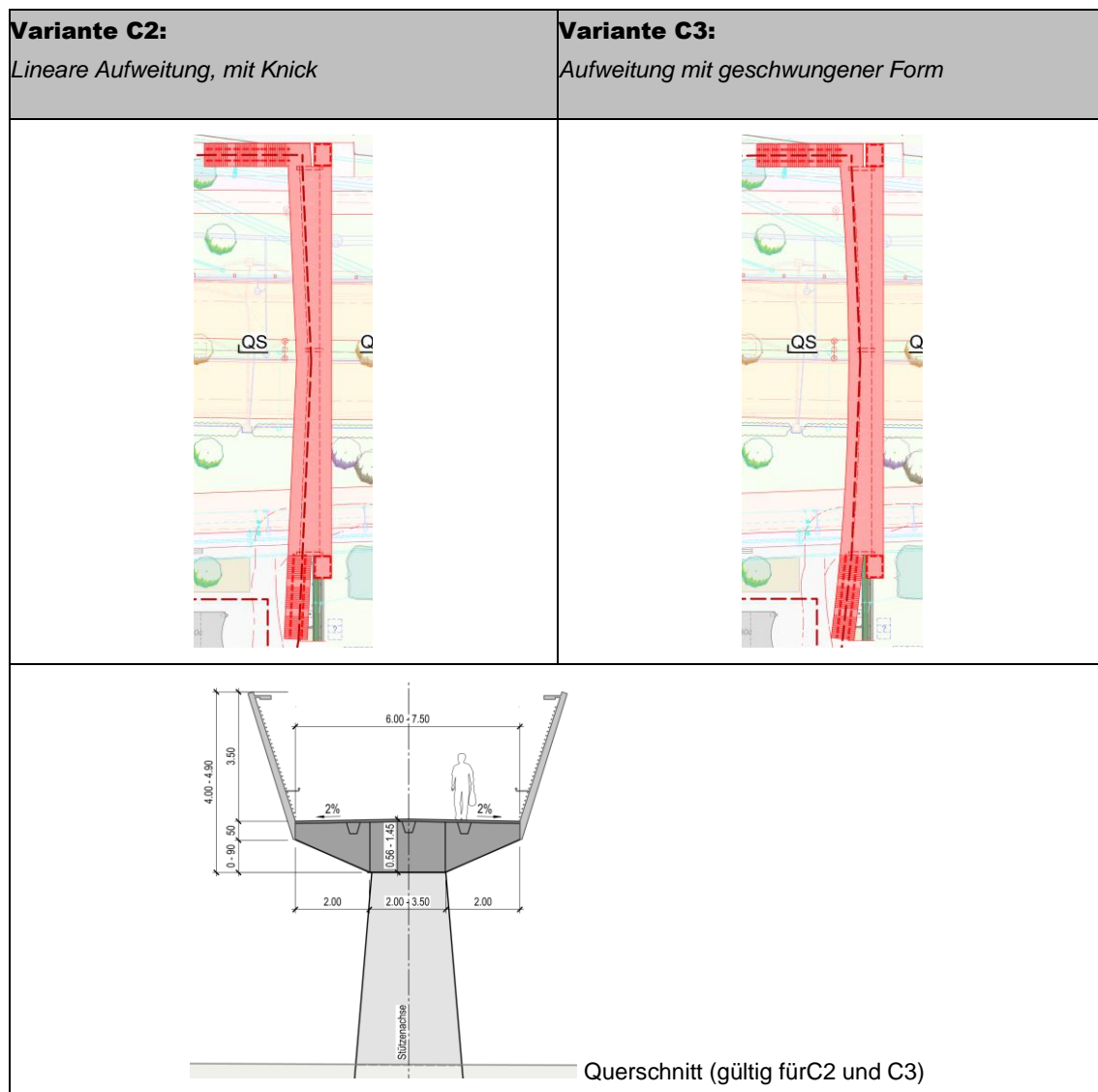
- Es wurden drei Standorte untersucht. Einer westlich und zwei östlich der Swiss Life Arena.
- Eine der beiden östlichen Varianten wurde mit langen Rampen vorgeschlagen, welche auch von Velofahrenden genutzt werden könnten.
- Gewählt wurde die östliche Variante ohne Rampen, mit Lift und Treppenanlage. Die Querung wurde gegenüber der Vorstudie leicht in Richtung Westen verschoben, so dass diese zentraler an der Nord-Süd Verbindung respektive der Haltestelle «Werdhölzli» und der Vulkanstrasse liegt und die Einsehbarkeit der Zugänge zwecks sozialer Sicherheit verbessert wurde. Die Lösung mit langen Velorampen wurde aufgrund von zu engen Platzverhältnissen auf dem Areal der Swisslife Arena verunmöglicht. Stadträumliche Argumente sprachen ebenfalls dagegen.

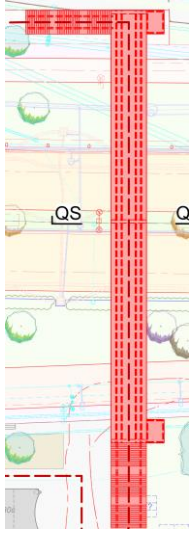
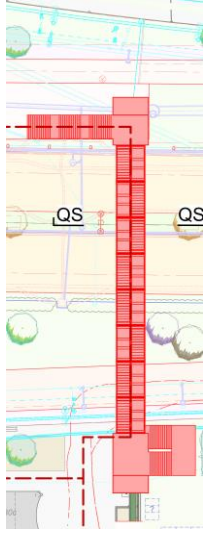
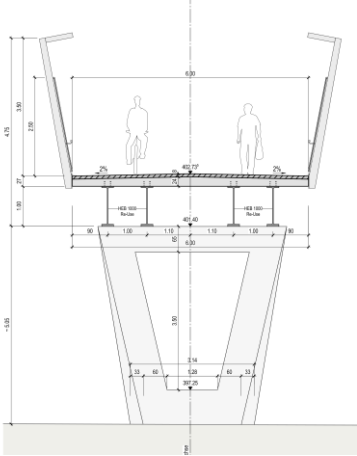
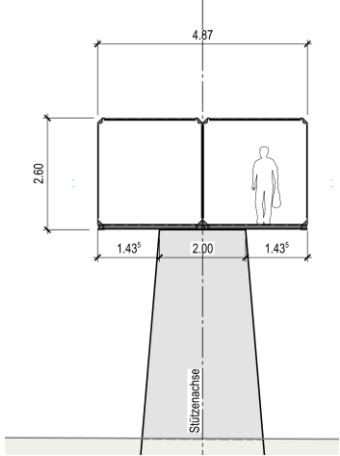
3.1.2 Passerellenlänge – Position Abgang Nord

- In der Vorstudie wurde der Abgang Nord im Grünstreifen zwischen Bernerstrasse Nord und Nationalstrasse angeordnet. Dies führte zu einer ungünstigen zusätzlichen Strassenquerung für die Nutzenden der Passerelle, einer indirekten Wegführung zur Haltestelle «Werdhölzli» und einer erschwerten Auffindbarkeit des Zugangs zur Passerelle von Norden her. Zudem wurde der Grünstreifen durchbrochen und die angrenzende Umzäunung des Absetzbeckens des Bundesamts für Strassen (ASTRA) wurde als suboptimal bewertet, da der Raum beim Abgang Nord dadurch beengt würde.
- Die Passerelle wirkte im Strassenraum zu kurz, da sie nicht alle Fahrspuren überspannte.
- Gewählt wurde die längere Brückenvariante mit dem Zugang hinter dem Trottoir entlang der Bernerstrasse Nord, einer direkteren Anbindung an die Haltestelle «Werdhölzli» und einem attraktiven, mit Bäumen bepflanzten Zugang zur Passerelle.

3.1.3 Querschnitt und Form

Es wurden unterschiedliche Tragsysteme und Querschnitte des Überbaus untersucht. Nebst einer geraden Variante wurden zwei Varianten mit einer im Grundriss variablen Breite entwickelt (C2 und C3). Dies erlaubt, im Süden Treppe und Lift stirnseitig anzuordnen. Ausserdem wurden zur Reduktion des ökologischen Fussabdrucks der Passerelle zwei Varianten mit wiederverwendeten Bauteilen erarbeitet (C4 und C5). Die Variante C1 wurde im vorhergehenden Variantenstudium zur Brückenlänge untersucht. Sie hat denselben Querschnitt wie Variante C2 und C3, der aber in der Breite nicht variabel ist.



Variante C4: Verbundträger mit wiederverwendeten HEB1000-Trägern	Variante C5: Wiederverwendete Schiffscontainer
	
	

In diesem Variantenstudium wurden die Entwurfssituation und der Querschnitt separat bewertet. Bezüglich Form wurde die Variante C2 aufgrund des befremdlich erscheinenden Knicks in der Mitte verworfen, ebenso diejenige aus Containern (C5), da städtebaulich problematisch und konstruktiv heikel. Die übrigen Entwurfssituationen sollen in einem Variantenstudium zum Abgang Süd mit dem Querschnitt von Variante C4 beurteilt werden. Dabei wurde schlussendlich die Variante mit einer zweiläufigen Treppe gegen Süden gewählt.

Bezüglich Querschnitt wurde die Verwendung von Re-Use Stahlträgern vom Typ HEB1000 aufgrund der besseren Ökobilanz als beste Lösung gewählt. Die übrigen Varianten (C2 und C3) funktionieren auch mit diesem Querschnitt.

3.1.4 Abgang Süd

- In der Vorstudie war der Abgang Süd noch nicht angemessen gelöst. Die engen Platzverhältnisse in den Bereichen der Swiss Life Arena und des Recyclingzentrums Juch-Areal, eine eingeschränkte soziale Sicherheit im Treppenbereich und die Ausrichtung der Treppenanlage wurden kritisch hinterfragt.
- Die möglichen Optimierungen der Treppenanlage und das Potential für eine attraktive Gestaltung des neuen Ankunftsortes beim Stadion wurde erkannt.
- ➔ Gewählt wurde ein zweiläufiger Treppenlauf, der gegen Süden dreht und direkt an den Platz entlang der Swiss Life Arena anschliesst. Der Vorbereich des Lifts auf der Stadtebene befindet sich unter der Brücke und ist dadurch attraktiv und witterungsgeschützt.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Die Passerelle überspannt alle Fahrspuren von Nationalstrasse, Bernerstrasse Nord und Bernerstrasse Süd und fügt sich damit selbstverständlich ins Stadtbild ein. Die Zugänge nördlich und südlich der Bernerstrasse sind gut an die bestehenden Wege der beiden Quartiere angebunden. Die Lage der Passerelle neben der Swiss Life Arena ist optimal auf die Bedürfnisse der Sportveranstaltungen, des Recyclinghofes und der Quartierbewohnenden abgestimmt. An der Nordseite führt der Treppenabgang direkt auf eine neu gestaltete und mit Bäumen bepflanzte Platzsituation. Der Abgang auf der Südseite knüpft an den Aussenraum der Swiss Life Arena und die «Grüne Promenade» entlang des Recyclingzentrums Juch-Areal an. Die gute Einsehbarkeit der Zugänge zur Passerelle und die Transparenz aller mit Netzen versehenen Geländern vermitteln ein gutes Sicherheitsgefühl - am Tag wie auch in der Nacht. Flächen werden nur wo unbedingt nötig versiegelt.

Die Platzverhältnisse auf der sechs Meter breiten Brücke sind grosszügig und der nach aussen geneigte Abwurfschutz vermeidet ein beengendes Gefühl. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden auf den untenliegenden Strassen wird mit ebendiesem Abwurfschutz sichergestellt. Der hindernisfreie Zugang zur Passerelle wird über zwei Lifte gewährleistet.

Das Tragwerk wird in Stahl und Beton im Verbund konzipiert. Dies ermöglicht die Wiederverwendung von Stahlträgern, die im Projekt *Querung Grüze* als Lehrgerüstträger keine Verwendung mehr finden. Dadurch wird die Ökobilanz des Tragwerks wesentlich verbessert. Die einzelne Abstützung in der Mitte sorgt dabei für einen minimalen Eingriff in den Bereich der Nationalstrasse. Abgeschlossen wird die Passerelle beidseitig mit je einer 4 Meter breiten Treppe und je einem Lift. Velos können im Lift transportiert werden.



Abbildung 1: Visualisierung Abgang Süd, Blickrichtung Nordost



Abbildung 2: Visualisierung Abgang Süd mit Blickrichtung Nord

4.2 Beleuchtungskonzept

Die öffentliche Beleuchtung besteht aus wechselseitig angeordneten Kandelabern mit einer Lichtpunkthöhe von fünf Metern. Die Kandelaber werden gestalterisch in das Raster der Masten des Abwurfschutzes integriert, die nur wo nötig erhöht werden. Zusammen mit Bewegungssensoren wird nach dem Prinzip «Licht bei Bedarf» ein energieoptimierter Betrieb gewährleistet.

Die Passerelle wird in den [«Plan Lumière»](#) eingebunden. Die vorgesehene Beleuchtung hebt die Passerelle im Stadtraum hervor. Hierzu wird das Netz des Abwurfschutzes mit einer Beleuchtung aus LED's aufgehell. Gleichzeitig wird die Aussenkante des Abschlussblechs am unteren Rand der Passerelle angeleuchtet.

4.3 Bilanzen

Baum-Bilanz	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Bäume	4	4	5	1	+1

Parkplätze werden keine tangiert.

Leiter Werterhaltung

Hannes Schneebeil

Stadt Zürich
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
T+ 41 44 412 50 99
tiefbauamt@zuerich.ch
stadt-zuerich.ch/tiefbauamt