Stadt Zürich
Tiefbauamt

Öffentliche Planauflage gemäss § 13 Strassengesetz

Erläuternder Bericht

Albulastrasse, Luggwegstrasse Mürtschenstrasse bis Baslerstrasse

Bau Nr. 24119

Zürich, Oktober 2026 / Esther Hächler PL

Inhalt

1 Ausgangslage 3
1.1 Auftrag 3
1.2 Randbedingungen 3
1.3 Defizite / Potenziale 3

2 Zielformulierung 5

3 Variantenstudium 6
3.1 Variantengenerierung 6
3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid 7
3.3 Fazit 7

4 Bestvariante 9
4.1 Konzept 9
4.2 Fussverkehr 9
4.3 Veloverkehr 9
4.4 Öffentlicher Verkehr 9
4.5 Hitzeminderung 10
4.6 Parkierung 10
4.7 Anlieferung und Entsorgung 10
4.8 Bilanzen 10

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Das Projekt Albulastrasse, Luggwegstrasse wurde ausgelöst durch ewz mit dem Ziel, den Perimeter mit Fernwärme zu erschliessen. Der Perimeter umfasst die Albulastrasse und einen Teilabschnitt der Luggwegstrasse.

Zusätzlich zur Fernwärmeerschliessung soll ein Teil der bestehenden Kanalisation sowie der Trinkwasserleitung erneuert werden.

Hinzu kommen ein Ersatz des Strassenbelags, Entsiegelungsmassnahmen, Massnahmen zum Tempo-30-konformen Ausbau der Strasse für die Schulwegsicherung sowie der Schutz der bestehenden Baumreihe.

1.2 Randbedingungen

Für die Projektumsetzung sind folgende Randbedingungen zu beachten:

- Die bestehende Baumreihe muss geschützt und erhalten werden.
- Die Strasse muss für die Befahrung durch Sattelschlepper ausgelegt werden.

1.3 Defizite / Potenziale

Der Projektperimeter weist die folgenden Defizite und Potenziale auf:

Defizite

- Fehlende bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen
- Durchgangsverkehr zwischen Mürtschenstrasse und Luggwegstrasse und überhöhte Geschwindigkeiten
- Nicht gewollte Auffahrt von der Albulastrasse zur Europabrücke durch Privatgrundstück
- Untermassige Trottoirinfrastruktur, inkl. Abschnitte mit nur einseitigem Trottoir
- Wenig attraktiver Strassenraum mit versiegelten Flächen

Potentiale

- Möglichkeiten zur Umsetzung verkehrsberuhigender Massnahmen
- Entsiegelung von ungenutzten Strassenflächen
- Schulwegquerung an der Albulastrasse

Impressionen der aktuellen Albulastrasse

Einmündung Albulastrasse, Blickrichtung Europabrücke

Albulastrasse, Blickrichtung Mürtschenstrasse

Albulastrasse, Blickrichtung Mürtschenstrasse

Albulastrasse, Blickrichtung Luggwegstrasse

Albulastrasse, Blick in Richtung Mürtschenstrasse

Einmündungsbereich Mürtschenstrasse/Albulastrasse

2 Zielformulierung

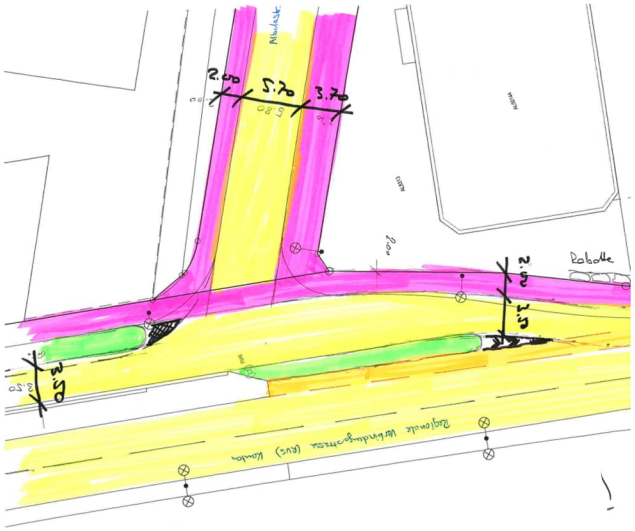
Mit dem vorliegenden Projekt sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Neubau von Fernwärmeleitungen für die Fernwärmeerschliessung
- Ersatz von Werkleitungen (Kanalisation, Wasserversorgung, öffentliche Beleuchtung)
- Strassenbelagsersatz
- Erstellung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Schulwegsicherung
- Schutz bestehender Bäume
- Begrünungsmassnahmen

3 Variantenstudium

Insgesamt wurden zwei Varianten mit Trottoirüberfahrt wie folgt überprüft:

Variante 1: Einengung Luggwegstrasse im Bereich Europabrücke auf Seite Gebäude



Variante 2: Einengung Luggwegstrasse im Bereich Europabrücke auf Seite Brücke

3.1 Variantengenerierung

Beide Varianten betreffen in erster Linie die Ausgestaltung des Knotens Albulastrasse/Luggwegstrasse. Die derzeit überbreite Fahrbahn an der Luggwegstrasse soll verschmälert und die Restfläche entsiegelt werden. Bei beiden Varianten wurden in der Albulastrasse Horizontal- und Vertikalversätze als verkehrsberuhigende Massnahmen geprüft.

Horizontalversätze sind örtliche Einengungen der Fahrbahn und können je nach Ausführung als Querungshilfe dienen, indem sie die Querungsdistanz für Zufussgehende reduzieren. Bei einer Ausgestaltung als Querungshilfe handelt es sich gleichzeitig um eine punktuelle Verbreiterung des Trottoirs, die auch die Sichtverhältnisse verbessert.

Bei Vertikalversätzen handelt es sich um punktuelle Erhöhungen der Fahrbahn. Sie werden gemäss VSS SN 40 213 zur örtlichen Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und zur Verbesserung der Sicherheit von Fahrbahnquerungen für den Fuss- und Veloverkehr eingesetzt. Zudem können Fussgänger*innen hier komfortabler queren.

3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Bei der Variantenbewertung wurde unter anderem der Tatsache Rechnung getragen, dass die Albulastrasse sowohl Wohn- als auch Gewerbenutzungen dient. Die Strasse muss daher weiterhin gut mit Sattelschleppern befahren werden können. Die Varianten wurden hinsichtlich Sicherheit, Schleppkurven, Fahrbeziehungen sowie gestalterischen Aspekten überprüft.

3.3 Fazit

Als Bestvariante wurde Variante 1 gewählt mit Trottoirüberfahrten sowohl bei der Einmündung Luggwegstrasse/Albulastrasse als auch bei der Einmündung Mürtschenstrasse/Albulastrasse mit Vertikalversätzen in der Albulastrasse als verkehrsberuhigende Massnahme.

Folgende Kriterien sprachen für Variante 1:

- Der Grünstreifen neben dem Trottoir Luggwegstrasse hat eine abtrennende Wirkung zwischen Fussverkehr und Strassenverkehr und erhöht somit die Fussgängersicherheit und Aufenthaltsqualität.

- Der Grünstreifen neben dem Velostreifen soll das illegale Auffahren von motorisiertem Individualverkehr auf die Europabrücke verhindern.

- Durch die Verengung der Fahrbahn werden Massnahmen zur Temporeduktion ergriffen.

- Mit den zusätzlichen Grünflächen werden hitzemindernde Massnahmen umgesetzt.

Für die verkehrsberuhigenden Massnahmen wurden Vertikal- anstelle von Horizontalversätzen gewählt aufgrund des Gewerbeverkehrs mit Sattelschleppern.

Trottoirüberfahrten begünstigen die klare Regelung der Vortrittsverhältnisse.

Gegen Variante 2 sprach, dass der Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Europabrücke keine Erhöhung der Sicherheit für den Fussverkehr bietet. Zudem wird der Grünflächenunterhalt um einiges aufwendiger, da dazu die Fahrbahn gesperrt werden müsste.

4 Bestvariante

Neben den unter Punkt «3 Variantenstudium» aufgeführten Merkmalen der Bestvariante (Variante 1) beinhaltet diese die nachfolgenden Aspekte.

4.1 Konzept

Die Albulastrasse hat gemäss Bedeutungsplan eine nachbarschaftliche, die Luggwegstrasse eine stadtweite Bedeutung. Der Perimeter weist eine Mischzone aus Wohnen und Gewerbe aus.

Entlang der Albulastrasse besteht eine Baumreihe aus japanischen Schnurbäumen, ansonsten gibt es keine weiteren Grünflächen im öffentlichen Raum. Der Projektperimeter ist nicht ausgelegt für Aufenthalte, es sind keine Sitzgelegenheiten vorhanden. Eine Strassenbeleuchtung ist vorhanden. Entlang der Luggwegstrasse wird der ungenutzte Fahrstreifen in eine Grünfläche umgewandelt, um die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit für den Fussverkehr zu erhöhen.

Die Albulastrasse ist eine Tempo-30-Zone mit Verkehr in beiden Richtungen. Ein offizieller Schulweg quert die Albulastrasse. Der Übergang wird als geeignet klassiert.

4.2 Fussverkehr

Im Richtplan ist keine Fusswegverbindung eingetragen. Zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgängerquerungen wurden Vertikalversätze vorgesehen. Einer von diesen Vertikalversätzen liegt im Bereich des Schulweges.

4.3 Veloverkehr

Die Luggwegstrasse ist im regionalen Richtplan als bestehender Radweg festgeschrieben; dieser wird in der städtischen Hierarchie als Hauptroute klassiert. Im restlichen Perimeter befindet sich keine klassierte Veloroute. Mit dem Projekt wird eine vereinfachte und direkte Verbindung zwischen Albulastrasse und Luggwegstrasse für den Veloverkehr umgesetzt.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Auf der Luggwegstrasse/Europabrücke verkehrt die Regionalbuslinie 485. Es sind keine Haltestellen im Projektperimeter vorhanden. Für die ÖV-Benutzung gibt es in diesem Projekt keine Änderungen.

4.5 Hitzeminderung

Gemäss Baumgutachten darf die Umfassung der Baumrabatten im Bestand nicht tangiert werden, entsprechend sind keine Erweiterungen der Baumrabatten machbar. Hingegen sind in der ungenutzten Fahrbahnfläche in der Luggwegstrasse weitere Grünflächen mit insgesamt vier Baumpflanzungen vorgesehen. Regenwasser wird wo möglich in die Grünrabatten versickert.

4.6 Parkierung

Im Perimeter sind keine öffentlichen Parkplätze vorhanden.

4.7 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung und Entsorgung werden durch dieses Projekt nicht tangiert.

4.8 Bilanzen

Parkplatz-Bilanz	Parkplatz weiss / gebührenpflichtig			Parkplatz "Blaue Zone"			Velo-Parkplatz		
	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.
Albulastrasse	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Luggwegstrasse	0	0	0	0	0	0	0	6	6
Total	0	0	0	0	0	0	0	6	6

Baum-Bilanz	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Bäume	16	0	4	20	4
Baumersatz Privatgrund	0	0	0	0	0

Nutzungs-Bilanz		Bestehend	Projektiert	Differenz
Öffentlicher Verkehr	Bus-/Trameigentrassee Haltflächen Bus (Betonplatte) Warteflächen Fahrgäste	0 m^2	0 m^2	0 m^2
Veloverkehr	Velostreifen / -wege Parkierung Mischflächen Fuss/Velo: 50%	100 m^2	100 m^2	0 m^2
Fussverkehr	Gehwege Andere Fusswege / Platzflächen Mischflächen Fuss/Velo: 50%	1905 m^2	2110 m^2	205 m^2
Begegnungszone				
MIV	Fahrstreifen ≥T30 Fahrbahn Zone 30 Parkierung, Ladezonen Verkehrsinseln	2930 m^2	2610 m^2	-320 m^2
Keine Nutzung	keine verkehrliche Nutzung z.B. Grünflächen	103 m^2	194 m^2	91 m^2

Flächen-Bilanz		Bestehend	Projektiert	Differenz
Grünflächen	Baumscheiben offen / geschlossen Rasen / Wiese / Magerwiese Kies- / Schotterrasen	103 m^2	194 m^2	91 m^2
Entsiegelte Flächen	Natursteinbeläge ungebunden Chaussierungen Drainasphalt	0 m^2	0 m^2	0 m^2
Versiegelte Flächen	Asphalt / Beton Natursteinbeläge gebunden	4935 m^2	4820 m^2	-115 m^2

Leiter Planung + Projektierung

Jesel Thomas

Digital signiert von Jesel Thomas
DN: cn=Jesel Thomas
Datum: 2026.10.07 18:00:33 +02'00'

Thomas Jesel

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