



# **ERLÄUTERNDER BERICHT**

## **Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz**

### **Ueberlandstrasse**

Schwamendingenstrasse bis Riedgrabenweg

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auslöser

Im Zuge der Bauarbeiten für die Einhausung der Autobahn in Schwamendingen (EHS) sollen im kurzen Anschlussstück der Ueberlandstrasse bis zur Kreuzung mit der Schwamendingenstrasse die Strassenbeläge und die Werkleitungen erneuert werden.

## 1.2 Auftrag

- Belagsersatz in der Fahrbahn und im Trottoir
- Erstellung der Veloinfrastruktur zur Lückenschliessung zwischen der EHS und der Kreuzung mit der Schwamendingenstrasse
- Erneuerung der Verteilleitung der Wasserversorgung Zürich (WVZ) sowie stellenweise der Hausanschlussleitungen
- Leitungsbauten am Verteilnetz von ewz und den Verkehrsregelungsanlagen

## 1.3 Defizite / Potenziale

Mit dem Bau der EHS entsteht für die Autobahnausfahrt ein Tunnelportal. Die Schörlistrasse mündet seitlich vom Tunnelportal in die Ueberlandstrasse und erhält mit der EHS ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge, mit Ausnahme für die öffentlichen Dienste und den anstossenden Liegenschaften. Wie bisher führen zwei Fahrspuren in Richtung Schwamendingenstrasse. Auf der Autobahnüberdeckung entsteht der Ueberlandpark. Eine Fuss- und Velorampe verbindet den Park mit der Ueberlandstrasse. Die Schörlistrasse wie auch die Rampe sind kommunale Veloverbindungen. Infolge der fehlenden Veloinfrastruktur in der Ueberlandstrasse entsteht mit der Fertigstellung der EHS eine Lücke in der Veloinfrastruktur. Zudem sollen gemäss Fachplanung Hitzeminderung Massnahmen zur Verbesserung der bioklimatischen Situation am Tag umgesetzt werden.

# 2 Zielformulierung

- Erneuerung der Infrastruktur
- Lückenschluss der Veloinfrastruktur
- Hitzeminderung
- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems
- Sicherstellung der Verkehrssicherheit

## 3 Variantenstudium

### 3.1 Variantengenerierung

Als Grundlage für die Varianten diente die mit der EHS bewilligte Verkehrsführung. Darauf aufbauend wurden folgende Projektmerkmale genauer untersucht:

- Angebot einer Velospur in Richtung Schwamendingenstrasse inkl. Anpassung der Verkehrsregelungsanlage.
- Möglicher Fahrstreifenabbau der Schörlistrasse vor der Querung Riedgrabenweg und Einleitung des Verkehrs in die Fahrspur der Autobahnausfahrt
- Qualität und Regelung der Fusswegquerung Riedgrabenweg
- Veloführung von und zur Rampe Ueberlandpark
- Veloquerung auf Höhe Magdalenenstrasse
- Steuerung der Verkehrsregelungsanlagen und Berechnung der Rückstaulängen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit sowie der Verkehrssicherheit im Tunnelbereich
- Entsiegelung der Oberfläche und zusätzliche Baumstandorte

### 3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Die Varianten wurden bezüglich der Zielerreichung untersucht und ausgewertet.

### 3.3 Fazit

Die Verkehrsführung kann so optimiert werden, dass der Veloverkehr auf einer separaten Spur bis zur Kreuzung Ueberland-/Schwamendingenstrasse geführt werden kann. Aufgrund der sehr geringen Verkehrsmenge aus der Schörlistrasse kann dieser Verkehr in die Fahrspur der Autobahnausfahrt geleitet werden. So entsteht Platz für eine zusätzliche Velospur. Aus Sicherheitsgründen und um einen Rückstau bis auf die Autobahn zu vermeiden, muss die Querung Riedgrabenweg weiterhin geregelt sein und zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit braucht es ab der Querung Riedgrabenweg in Richtung Schwamendingenstrasse weiterhin zwei Fahrspuren.

## 4 Bestvariante

Neben den unter Punkt «3 Variantenstudium» aufgeführten Merkmalen beinhaltet die Bestvariante nachfolgende Aspekte.

## 4.1 Konzept

Die Ueberlandstrasse ist eine wichtige Verkehrsachse und mit dem Riedgrabenweg quert ein Fuss- und Wanderweg den Strassenraum. Die südlich und nördlich angrenzenden Bauten werden mehrheitlich direkt über die Ueberlandstrasse erschlossen. Der Hauptverkehrsstrom erfolgt von der Autobahnausfahrt in Richtung Schwamendingenstrasse. In der Gegenrichtung bildet die Ueberlandstrasse eine Stichstrasse mit wenig Verkehr. Mit dem vorliegenden Projekt wird dieses Verkehrssystem beibehalten. Die Fahrspur aus der Schörlistrasse wird auf Höhe Ueberlandstrasse Nr. 58 abgebaut und die separate Rechtsabbiegespur in die Schwamendingenstrasse wird zugunsten einer Velospur aufgehoben. Der Rechtsabbiegeverkehr kann zusammen mit dem Verkehr in Richtung Winterthurerstrasse auf der selben Spur geführt werden. Die Verkehrsregeregelung gewährleistet eine konfliktfreie Führung zwischen einem geradeaus fahrenden Velo und einem rechts abbiegenden Fahrzeug.

## 4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Die beidseitigen Trottoirbereiche werden verbreitert und bieten damit mehr Platz für den Fussverkehr und zusätzliche Baumstandorte. Die Länge der Fusswegquerung Riedgrabenweg wird von heute 13,05 m auf neu 10,4 m Länge verkürzt. Die Fussgängerschutzinsel wird verbreitert und nur noch die nördliche Fahrspurquerung benötigt eine Verkehrsregelung.

Aus der Schörlistrasse wird der Veloverkehr in Richtung Magdalenen- und Schwamendingenstrasse in einer 1,80 m breiten Velospur geführt. In der Gegenrichtung wird der Veloverkehr, aufgrund der geringen Verkehrsmenge, zusammen mit dem MIV geführt. Von der Rampe Ueberlandpark bis zur Querung Riedgrabenweg wird für den Veloverkehr ein Radweg erstellt. Dieser ermöglicht dem Veloverkehr aus dem Ueberlandpark eine sichere Überquerung der Autobahnausfahrt. Auf Höhe der Magdalenenstrasse muss der Veloverkehr in Richtung Ueberlandpark zwei Fahrspuren überqueren. Als Querungshilfe wird hier eine Mittelinsel erstellt.

## 4.3 Hitzeminderung

Zur Hitzeminderung wird die bestehende Baumallee mit zusätzlich 13 Bäumen ergänzt. Vor der Liegenschaft Ueberlandstrasse Nr. 50 muss für den Zugang zur Rampe Ueberlandpark ein Baum gefällt werden. Die Baumbilanz erhöht sich damit von heute 16 auf neu 28 Bäume. Die bestehenden Baumrabatten werden vergrössert und ermöglichen den bestehenden Bäumen bessere Lebensbedingungen.

## 4.4 Parkierung

Entlang dem südlichen Fahrbahnrand bestehen heute 15 Blaue-Zone-Parkplätze. Die angrenzenden Liegenschaften besitzen mehrheitlich eigene Parkieranlagen. Zugunsten breiterer Fusswege, grösserer Baumrabatten und der neuen Veloinfrastruktur werden die Parkplätze abgebaut.

## 4.5 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung und Zufahrt zu den Liegenschaften bleibt mit Ausnahme der Liegenschaften Ueberlandstrasse Nrn. 40 und 42 im heutigen Umfang erhalten. Aufgrund des Radwegs in der Fahrbahnmittle kann künftig nicht mehr direkt aus der Autobahnausfahrt links zu den Liegenschaften Ueberlandstrasse Nrn. 40 und 42 abgebogen werden. Die Zufahrt erfolgt neu über einen U-turn beim Riedgrabenweg und die Wegfahrt gebündelt vor der Liegenschaft Ueberlandstrasse Nr. 50. Aufgrund der veränderten Verkehrsführung ist im Bereich der heutigen Parkierung noch der Standort für ein Umzugsfahrzeug oder für die Abfallentsorgung zu prüfen.

Zürich, 13. Januar 2022 str

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel