



## **ERLÄUTERNDER BERICHT**

# **Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz**

**Birmensdorferstrasse**  
Schimmelstrasse bis Grüngasse

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auftrag

Das Projekt wurde durch das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) ausgelöst. Der Strassenbelag in der Birmensdorferstrasse im Abschnitt Schimmelstrasse bis Grüngasse befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand und soll erneuert werden. Zudem soll der Strassenraum zugunsten breiterer Trottoirs, mehr Stadtgrün, einer höheren Aufenthaltsqualität und einer sicheren Veloführung umgestaltet werden. Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) planen einen Gleiserersatz und Anpassungen am Gleisabstand. Weiterhin sollen die Infrastrukturanlagen zur Ver- und Entsorgung, sofern erforderlich, koordiniert mit dem Projekt saniert werden.

## 1.2 Randbedingungen

Die Birmensdorferstrasse befindet sich gemäss Bedeutungsplan in einem Stadtraum von stadtweiter Bedeutung. Sie ist als kommunale Sammelstrasse klassiert. Auf ihr verlaufen eine regionale Veloroute und neu die Velovorzugsroute der Umsetzungsstrecke «Nr. 24, Bullingerplatz - See», die bei der Einmündung Morgartenstrasse auf die Umsetzungsstrecke «Nr. 21, Friesenberg - Stauffacher» trifft. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird im Einrichtungsverkehr stadteinwärts geführt, gleiches gilt für den Veloverkehr mit Ausnahme des Abschnitts zwischen Grüngasse und Morgartenstrasse. Hier werden die Velofahrenden stadtauswärts im Gegenverkehr zwischen dem Tram-Eigentrassee und der Fahrbahn auf einer Mittelinsel geführt. Der Abschnitt Morgarten- bis Baumgartnerstrasse ist Bestandteil der kommunalen Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität zwischen dem südlichen Teil des Quartiers Werd und dem Bahnhof Wiedikon. Die Birmensdorfer- und Werdstrasse werden östlich der einmündenden Grüngasse durch einen Schulweg gequert. In der Birmensdorferstrasse sind auf beiden Strassenseiten publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen vorhanden. In unmittelbarer Nähe befindet sich zudem der Bahnhof Wiedikon, der in Kombination mit dem Busbahnhof und den Tramhaltestellen eine wichtige «Drehscheibe» des öffentlichen Verkehrs von überregionaler Bedeutung darstellt. Das Fussgängeraufkommen in der Birmensdorferstrasse ist entsprechend hoch und es ist mit einer weiteren Zunahme zu rechnen.

Auf der Birmensdorferstrasse verkehren die Tramlinien 9 und 14 sowie der Nachtbus N14 auf einem Eigentrassee in Seitenlage. Das Alleenkonzept sieht im Abschnitt Baumgartner- bis Gartenhofstrasse eine einseitige Baumreihe vor, im Abschnitt Gartenhofstrasse bis Grüngasse ist ein beidseitiger Eintrag vorhanden. Gemäss Fachplanung Hitzeminderung ist die Birmensdorferstrasse Teil des Massnahmengebiets 1.

## 1.3 Defizite / Potenziale

### Defizite

Der heutige Strassenraum der Birmensdorferstrasse ist mit den vorhandenen Fahrspurbreiten, den platzeinnehmenden weissen Parkplätzen in Schräganordnung und der zusätzlichen Links-

abbiegespur in die Grüngasse vorwiegend verkehrsorientiert gestaltet. Die Breiten der Gehflächen und des Velostreifens erfüllen nicht die städtischen Standards, die Veloführung ohne Sicherheitsabstand zur Parkierung sowie die eingeschränkten Sichtverhältnisse der Autolenken beim Ausparkieren stellen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für die Velofahrenden dar. Die Veloführung im Gegenverkehr auf der Mittelinsel ist konfliktrichtig. Ab der Einmündung Morgarten- bis Seebahnstrasse fehlt ein Veloangebot in Richtung stadtauswärts. Ab der Einmündung Baumgartnerstrasse bis zur Einmündung Morgartenstrasse fehlen strassenbegleitende Bäume; aufgrund von Sturmschäden mussten zudem zwei Bäume auf dem chaussierten Platz nordöstlich der Birmensdorferstrasse Nr. 51 gefällt werden. Mit Ausnahme dieses Platzes und der wenigen Baumrabbatten ist die Strassenoberfläche inklusive ÖV-Eigentrassee versiegelt und heizt sich bei Sonneneinstrahlung stark auf.

### **Potentiale**

Insbesondere durch die Neuordnung der Parkplätze im öffentlichen Strassenraum bietet sich mit dem vorliegenden Projekt die Möglichkeit, den frei werdenden Platz zu nutzen, um die richtplanerischen Vorgaben und städtischen Standards für den Fuss- und Veloverkehr so weitgehend wie möglich umzusetzen. Durch ergänzendes Stadtgrün und Entsiegelung von Strassenflächen kann die Aufenthaltsqualität erhöht und zudem ein wichtiger Beitrag zur Hitzeminderung geleistet werden.

## **2 Zielformulierung**

Der Strassenraum in der Birmensdorferstrasse soll zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und eines besseren Stadtklimas umgestaltet werden. Dazu beitragen soll die Kombination aus Verbreiterung der Gehwege und der Veloinfrastruktur, Vergrösserung der entsiegelten Flächen und Pflanzung von zusätzlichen Bäumen.

## **3 Mitwirkung der Bevölkerung**

Das Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz vom 14. Februar bis 16. März 2020 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt 13 Einwendungen eingegangen.

Folgende Anpassungen wurden daraufhin am Projekt vorgenommen:

Auf dem südöstlichen Gehweg der Birmensdorferstrasse entlang den Erdgeschossnutzungen im Abschnitt Birmensdorferstrasse Nrn. 51 bis 67 und somit im Nahbereich zum Bahnhof Wiedikon werden unter Berücksichtigung der bestehenden Grundstückszu- und -ausfahrten und der erforderlichen Sichtweiten bei den Fussgängerstreifen zusätzliche Veloabstellplätze ergänzt.

## 4 Projektbeschreibung

### 4.1 Konzept

Im Zuge der notwendigen Erneuerung des Strassenbelags und der Gleisanlagen wird der Strassenraum der Birmensdorferstrasse umgestaltet. Zukünftig soll die Birmensdorferstrasse in die angrenzenden Tempo-30-Zonen «Elisabethen» oder «Hallwyl» integriert werden. Die schräg angeordneten weissen Parkplätze auf Fahrbahnniveau im Abschnitt Freya- bis Gartenhofstrasse werden neu als Längsparkierung auf Trottoirniveau angeordnet und deren Anzahl gegenüber heute reduziert. Der Vorsortierstreifen für Linksabbiegende in die Grüngasse wird aufgehoben. Das südöstliche Trottoir wird verbreitert und mit einer strassenbegleitenden Baumreihe ergänzt. Beidseits der einmündenden Morgartenstrasse wird das Trottoir als chaussierte Platzfläche mit zusätzlichen Baumgruppen und Sitzelementen aufgewertet. Der Veloverkehr wird stadteinwärts auf verbreiterten Velostreifen im sicheren Abstand zur Längsparkierung geführt. Die Mittelinsel zwischen Tramgleis und Fahrbahn im Abschnitt Grüngasse bis Gartenhofstrasse bleibt zukünftig nur noch dem Veloverkehr in Richtung stadtauswärts vorbehalten. Die restliche zur Verfügung stehende Strassenbreite wird für die Aufweitung des Tramtrassees benötigt, das weiterhin als Eigentrassee in Seitenlage geführt ist, aber grösstenteils entsiegelt wird. Die Beleuchtung wird koordiniert mit dem Fahrleitungskonzept angepasst.

### 4.2 Fussverkehr

Durch die durchgängige Verbreiterung des Gehwegs und die Baumpflanzungen vor den Liegenschaften der Birmensdorferstrasse Nrn. 51 bis 55 wird sowohl die Aufenthaltsqualität vor den Geschäften als auch die Attraktivität als Wegverbindung zwischen Bahnhof Wiedikon und Werdquartier erhöht. Im anschliessenden Einmündungsbereich der Morgartenstrasse wird die südwestlich gelegene Platzfläche vergrössert und nordöstlich eine zusätzliche chaussierte Platzfläche angelegt. Durch Aufhebung der Motorrad-Parkplätze zwischen den bestehenden Bäumen wird die Wunschlinie entlang der Birmensdorferstrasse für den Fussverkehr durchgängig gestaltet und Konflikte mit ein- und ausparkierenden Motorradfahrenden vermieden. In Kombination mit den neuen Bäumen und Sitzgelegenheiten wird ein grosszügiger Aufenthaltsbereich mit hoher Qualität geschaffen. Die Einführung von Tempo 30 wirkt sich zudem positiv auf die Aufenthaltsqualität entlang der Birmensdorferstrasse aus. Der Gehweg auf der nordwestlichen Strassenseite kann mit der Anpassung der Gleise zwischen der Birmensdorferstrasse Nr. 56 und der Gartenhofstrasse verbreitert werden, die Weiterführung der Verbreiterung in Richtung Freyastrasse erfolgt mit dem Anschlussprojekt Baumgartnerstrasse (TAZ Bau-Nr. 17082). Da das flächige Queren der Birmensdorferstrasse mit dem Tram-Eigentrassee nur sehr eingeschränkt möglich ist, sollen aus Sicherheitsgründen die drei bestehenden Fussgängerstreifen über die Birmensdorferstrasse oder über die östlich weiterführende Werdstrasse belassen werden. Die Breite der Streifen wird normgerecht auf 4 m Breite reduziert. Die beiden Fussgängerstreifen im Übergangsbereich der Morgarten- in die Werdstrasse werden aufgehoben und durch Absenkung der Randsteine ein flächiges Queren innerhalb der Tempo-30-Zone ermöglicht. Die Einmündungen Gartenhofstrasse und Grüngasse werden als Trottoirüberfahrt gemäss den städtischen Standards ausgebildet.

### 4.3 Veloverkehr

Der bestehende Velostreifen von Seiten Bahnhof Wiedikon in Richtung Werdstrasse bleibt für den Veloverkehr weiterhin bestehen und wird im Bereich der neuen Längsparkierung unter Berücksichtigung des Sicherheitsabstandes von 0,70 m auf 1,60 m verbreitert. Die neue Velovorzugsroute «Aussersihl» wird entsprechend den vorläufigen städtischen Standards auf einem 2,50 m breiten Velostreifen ab der Morgartenstrasse in die Grüngasse geführt. Auf die ursprünglich geplante Längsanordnung zusätzlicher weisser Parkplätze in diesem Abschnitt wird aus Gründen der Velosicherheit verzichtet. Die Anbindung des Velostreifens an die Grüngasse erfolgt entweder vortrittsberechtigt und direkt mittels einer baulichen Veloweiche und rot eingefärbtem Velostreifen; optional können ungeübte Velofahrende die Werdstrasse indirekt über eine vom Trottoir taktile abgetrennte Velobucht parallel zum Fussgängerstreifen queren. Durch diese neu geschaffenen Abbiegemöglichkeiten ist es möglich, dass im Abschnitt Gartenhofstrasse bis Grüngasse der Veloweg zwischen MIV-Fahrestreifen und dem Tram-Eigentrassee alleine dem Veloverkehr stadtauswärts zur Verfügung steht, wodurch sich der Komfort und die Sicherheit für die Velofahrenden insgesamt erhöht.

Die Lücke für Velofahrende stadtauswärts im Abschnitt Gartenhof- bis Seebahnstrasse kann aus Platzgründen in der Birmensdorferstrasse nicht geschlossen werden. Die Benutzung des Tram-Eigentrassees durch Velofahrende würde den öffentlichen Verkehr behindern und wird auch aus Gründen der Verkehrssicherheit ausgeschlossen. Die nördlich parallel verlaufende Veloroute Zweierstrasse bietet stattdessen einen durchgängigen Velostreifen zur Baumgartnerstrasse mit Zugang zum Bahnhof Wiedikon und weiter bis zur Schmiede Wiedikon. Dem stadtauswärtigen Veloverkehr in Richtung Friesenberg steht die südlich parallel verlaufende zukünftige Velovorzugsroute via Werdstrasse und Bühlstasse zur Verfügung. Mit dem Anschlussprojekt Werdstrasse (TAZ Bau-Nr. 20176) wird für die regionale Veloroute in der Werdstrasse bereits vorgängig der Gegenverkehr für Velofahrende eingerichtet, im vorliegenden Strassenbauprojekt wird der Einmündungsbereich damit koordiniert angepasst.

### 4.4 Öffentlicher Verkehr

Die VBZ erneuert ihre Gleisanlagen und passt die Maststandorte koordiniert mit der öffentlichen Beleuchtung an. Dabei werden sowohl die heute bestehenden Abstände der Gleise zueinander als auch gegenüber der nördlichen Häuserfront vergrössert, wodurch der Gehweg zwischen der Freya- und der Gartenhofstrasse verbreitert werden kann. Südlich der Birmensdorferstrasse Nr. 50 erfolgt ein provisorischer Anschluss an das bestehende Gleis; im Zuge des Anschlussprojekts Baumgartnerstrasse (TAZ Bau-Nr. 17082) wird die Anpassung der Gleisachse bis zur Baumgartnerstrasse vervollständigt. Aufgrund der Entsiegelung des Tram-Eigentrassees kann die Buslinie N14 das Trassee nicht mehr benutzen und wird stadtauswärts neu über die Grüngasse, Zweier- und Baumgartnerstrasse oder stadteinwärts auf der Fahrbahn der Birmensdorferstrasse geführt. Der Gleisanschluss an den Bestand südlich erfolgt provisorisch und koordiniert mit dem Strassenbauprojekt Baumgartnerstrasse (TAZ Bau-Nr. 17082) des Eigentrassees.

## 4.5 Motorisierte Individualverkehr (MIV)

Die Gleisquerungen bei den Einmündungen Freya- und Gartenhofstrasse sowie bei den Grundstückszufahrten erfolgen von Seiten der Birmensdorferstrasse aus Sicherheitsgründen nicht mehr auf Fahrbahnniveau, sondern über erhöhte Mittelinseln, um die Aufmerksamkeit auf herannahende Tramfahrzeuge zu erhöhen. Die Aufhebung des Vorsortierstreifens für linksabbiegende Fahrzeuge in die Grüngasse und der Entzug des Vortrittsrechts für Geradeausfahrende in die Werdstrasse gegenüber dem in die Grüngasse einbiegenden Veloverkehr ermöglicht die standardgemässe Umsetzung der Velovorzugsroute und ist bei dem vorhandenen Verkehrsaufkommen verhältnismässig. Die Einführung von Tempo 30 verstetigt dabei den Verkehrsablauf. Der MIV in der Birmensdorferstrasse bleibt gegenüber dem einbiegenden Verkehr aus der Morgartenstrasse vortrittsberechtigt, die Platzgestaltung und die Abschlusselemente der Einmündung sollen eine angepasste und aufmerksame Fahrweise unterstützen und den MIV erkennbar führen.

## 4.6 Hitzeminderung

Mit dem Projekt werden insgesamt 19 zusätzliche Bäume gepflanzt, womit ein wesentlicher Beitrag zur Beschattung und Hitzeminderung geleistet wird. Die Standortbedingungen der Bäume sollen zudem nachhaltig durch zusätzliche unterirdische Wurzelraumvergrösserung optimiert werden. In Summe wird mit den neuen offenen Baumscheiben, den erweiterten chaussierten Platzflächen, den entsiegelten Parkplätzen und dem mit Rasengittersteinen belegten Tram-Eigentrassee die entsiegelte Fläche von bestehend 150 m<sup>2</sup> auf rund 1850 m<sup>2</sup> erhöht, was über 30 Prozent der Gesamtfläche des Projektperimeters entspricht.

## 4.7 Parkierung

Die schräg angeordneten weissen Parkplätze auf Fahrbahnniveau im Abschnitt Freya- bis Gartenhofstrasse werden neu als Längsparkplätze auf Trottoirniveau angeordnet. Ein Teil der dadurch wegfallenden Kurzzeitparkplätze werden in der Morgartenstrasse zulasten von drei Parkplätzen in der Blauen Zone kompensiert. Weiterhin entfällt aufgrund der Vergrösserung des chaussierten Platzbereichs nordöstlich der Birmensdorferstrasse Nr. 51 ein weisser Parkplatz in der Werdstrasse. In Summe werden mit dem Projekt 14 weisse und 6 Blaue-Zone-Parkplätze zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs, einer höheren Aufenthaltsqualität sowie eines verbesserten Stadtklimas aufgehoben. Im Zuge der Umgestaltung der Trottoirfläche nordöstlich der einmündenden Morgartenstrasse werden die bestehenden 12 Motorrad-Parkplätze zwischen den Bäumen aufgehoben und dafür 10 neue in der Morgartenstrasse auf Fahrbahnniveau erstellt. Das Angebot an Velo-Parkplätzen wird örtlich angepasst und insgesamt um 60 zusätzliche Parkplätze auf dem südlichen Trottoir entlang der Birmensdorferstrasse erhöht. Insbesondere sollen mehr Parkplätze entlang der Erdgeschossnutzungen im Abschnitt Birmensdorferstrasse Nrn. 51 bis 67 und gegenüber dem Bahnhof Wiedikon zur Verfügung stehen.

## 4.8 Anlieferung und Entsorgung

Die Belieferung der über die Birmensdorferstrasse erschlossenen Liegenschaften innerhalb des Projektperimeters ist weiterhin gewährleistet. Es werden weiterhin Güterumschlagplätze im öffentlichen Strassenraum entlang der Birmensdorferstrasse zur Verfügung gestellt, das Angebot wird unter Berücksichtigung der begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen, der örtlichen Bedürfnisse und Entfernungen sowie des vorhandenen Angebots auf Privatgrund angepasst oder reduziert. Der Umschlagplatz vor dem Verwaltungszentrum Werd (Werdstrasse Nr. 75) entfällt ersatzlos, die Anlieferung erfolgt über eigene Zufahrten auf der Parzelle selbst. An den vorhandenen Entsorgungsstellen für die ERZ Container sowie an der Zugänglichkeit zu den Hausbriefkästen werden keine Veränderungen vorgenommen.

## 4.9 Lärmschutz

Das vorliegende Strassenbauprojekt mit den damit einhergehenden baulichen Eingriffen in die Strassenanlage gilt als wesentliche Änderung im Sinne der Lärmschutz-Verordnung. Da durch den Strassenlärm in der Birmensdorferstrasse bei den angrenzenden Liegenschaften im Projektperimeter die Lärmgrenzwerte überschritten werden, muss der betroffene Strassenabschnitt mit dem Strassenbauprojekt lärmsaniert werden. Die Massnahmen zur Strassenlärmsanierung werden detailliert im Bericht zum akustischen Projekt Birmensdorferstrasse behandelt, welches koordiniert mit dem vorliegenden Projekt gemäss § 16 Strassengesetz aufgelegt wird.

Zürich, 15. Dezember 2022 scm

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel