



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Projekt Triemlistrasse

In der Ey bis Birmensdorferstrasse

Bau Nr. 08119

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite / Potenzial	3
2	Zielformulierung	4
3	Mitwirkung der Bevölkerung	5
4	Projektbeschrieb	6
4.1	Konzept	6
4.2	Fussverkehr	6
4.3	Veloverkehr	6
4.4	Öffentlicher Verkehr	7
4.5	Hitzeminderung	7
4.6	Lärmschutz	7
4.7	Parkierung	7
4.8	Anlieferung und Entsorgung	7

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Das Projekt wurde durch das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) ausgelöst. Der Strassenoberbau an der Triemlistrasse, Abschnitt In der Ey bis Birmensdorferstrasse, ist in einem schlechten Zustand und muss saniert werden. Gleichzeitig werden im Projektperimeter die Entwässerungsanlagen und Leitungen der Werke erneuert. Mit der Erneuerung der Infrastruktur sollen zudem der regionale Radweg umgesetzt und Lücken in der bestehenden Baumreihe geschlossen werden.

1.2 Randbedingungen

Die Triemlistrasse befindet sich gemäss Bedeutungsplan in einem Stadtraum von quartierweiter Bedeutung. Sie ist als kommunale Sammelstrasse klassiert. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird im Gegenverkehr geführt. Die Zufahrt zum Knoten Birmensdorferstrasse ist, um einen Konflikt zwischen den rechtsabbiegenden Fahrzeugen und dem geradeausfahrenden Veloverkehr zu vermeiden, zweistreifig ausgeführt (geradeaus und rechts). Bezüglich des Temporegimes ist der STRB Nr. 1217/2021 zum Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe zu berücksichtigen, der Einführung von Tempo 30 vorsieht. Für die Velofahrenden steht in Richtung Triemli bis zur Rossackerstrasse ein Velostreifen und anschliessend bis zur Einmündung in die Birmensdorferstrasse ein Veloweg zu Verfügung. Die Triemlistrasse wird auf Höhe der Haus Nr. 140 durch einen Schulweg gequert. Im betrachteten Strassenabschnitt der Triemlistrasse befinden sich vorwiegend Wohngebäude. Die Ausnahmen bilden die gewerbliche Erdgeschossnutzung im Kreuzungsbereich mit der Strasse In der Ey und der Pavillon an der Triemlistrasse 210, der zurzeit als Café genutzt wird. Auf der Triemlistrasse verkehren die Buslinien 33 und 80 sowie die Nachtbusse N8 und N9. In unmittelbarer Nähe befindet sich zudem der Triemliplatz mit den Endhaltestellen der Tramlinien 9 und 14 sowie der Anbindung diverser Postautolinien. Das Alleenkonzert sieht in der Triemlistrasse eine einseitige Baumreihe vor.

1.3 Defizite / Potenzial

Der heutige Strassenraum der Triemlistrasse bedarf keiner weitreichenden Anpassungen der Oberfläche. Umzusetzen ist eine Velomassnahme talwärts in Richtung Püntstrasse, ohne dabei die bestehende Baumreihe zu tangieren. Sofern es möglich ist, soll diese zusätzlich durch Baumpflanzungen und weitere hitzemindernde Massnahmen ergänzt werden.

Der bestehende Konflikt am Knoten Birmensdorferstrasse zwischen dem Veloverkehr auf dem geradeausführenden Velostreifen und den rechtsabbiegenden Fahrzeugen muss entschärft werden. Gleichzeitig ist eine Schutzinsel als Querungshilfe zu erstellen, damit die Zufussgehenden nicht wie bis anhin zwei Fahrstreifen queren müssen.

2 Zielformulierung

Der Strassenraum in der Triemlistrasse soll zugunsten der Umsetzung der regionalen Veloroute in Fahrtrichtung In der Ey und Anpassung der Veloroute Richtung Birmensdorferstrasse umgestaltet werden. Um das Stadtklima weiter zu verbessern, sollen Lücken in der bestehenden Baumreihe durch Neupflanzungen geschlossen werden. Zusätzliche hitzemindernde Massnahmen werden geprüft.

Das TAZ plant, mit dem Projekt den Strassenoberbau zu erneuern. Dabei soll als Beitrag zur Strassenlärmsanierung ein lärmarmes Belag zum Einsatz kommen. Gleichzeitig beabsichtigen Entsorgung + Recycling Zürich, die Wasserversorgung, die Dienstabteilung Verkehr und die Energie 360° AG ihre sanierungsbedürftigen Kanalisations- und Werkleitungen zu erneuern. Ebenfalls werden die Elektrizitätswerke der Stadt Zürich eine Anpassung der öffentlichen Beleuchtung vornehmen.

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz vom 14. Februar 2020 bis 16. März 2020 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt fünf Einwendungen mit total sechs unterschiedlichen Anträgen eingegangen. Keiner der Anträge wird berücksichtigt.

An der Einführung von Tempo 30 wird festgehalten. Die Grundlage dazu bildet der STRB Nr. 1217/2021 zum Gesamtkonzept Strassenlärmsanierung dritte Etappe. Die Einführung einer Kernfahrbahn (Strasse ohne Leitlinie in der Mitte) ist die einzige Möglichkeit, eine durchgängige Veloinfrastruktur anzubieten. Einwendungen, die Massnahmen ausserhalb des Projektperimeters betreffen, können nicht berücksichtigt werden.

Der ausführliche Bericht zu den Einwendungen wurde im Mai 2022 veröffentlicht.

4 Projektbescrieb

4.1 Konzept

Zeitgleich mit der notwendigen Sanierung des Strassenkörpers und der Erneuerung der Werkleitungen werden Gestaltungsarbeiten an der Oberfläche vorgenommen. Die bestehende Baumreihe und das im Bestand bereits schmale Trottoir schränken den Handlungsspielraum ein. Um den zur Verfügung stehenden Strassenraum optimal zu nutzen, wird eine Kernfahrbahn eingeführt, das heisst, die markierte Richtungstrennung zwischen den Fahrstreifen wird aufgehoben. Dank dieser Massnahme können neu in beide Fahrrichtungen Velostreifen markiert werden. Im oberen Abschnitt (Triemlistrasse 153 bis Birmensdorferstrasse) wird aufgrund des Rückstaus vor dem Knoten Triemli und der damit verbundenen potenziellen Überstellung des Velostreifens auf eine Kernfahrbahn verzichtet. Dies führt dazu, dass auf der angrenzenden Parzelle ein Landerwerb von zirka 18 m² notwendig ist.

Um die Lärmbelastung der Anwohnenden zu reduzieren, gilt auf der Triemlistrasse neu Tempo 30. Diese Massnahme verbessert zusätzlich die Sicherheit im Strassenverkehr und die Aufenthaltsqualität.

4.2 Fussverkehr

Mit der Einführung von Tempo 30 ist ein flächiges Queren der Triemlistrasse möglich und zugelassen. Der Fussgängerstreifen auf Höhe Rossackerstrasse wird daher aufgehoben. Der Fussgängerstreifen auf Höhe der Einmündung In der Ey bleibt aufgrund der bestehenden Schulwegverbindung erhalten. Am Knoten Birmensdorferstrasse ermöglicht eine neue Schutzinsel das etappenweise Queren der zweistreifigen Knotenzufahrt.

4.3 Veloverkehr

Im bestehenden Strassenraum ist nur bergwärts ein Veloangebot vorhanden. Mit dem Projekt wird der geplante regionale Radweg in beide Fahrrichtungen umgesetzt. Die Einführung der Kernfahrbahn und die Aufhebung des Fussgängerübergangs Rossackerstrasse schaffen Raum für beidseitige, durchgängig markierte Velostreifen mit einer Breite von 1,50 m. Im Einmündungsbereich In der Ey / Triemlistrasse werden die Velostreifen unterbrochen. Stattdessen wird zwischen den Fussgängerschutzinseln eine Aufstellfläche markiert, die den Velofahrenden das Abbiegen erleichtert.

Beim Knoten Birmensdorferstrasse wird die bestehende dreieckige Fussgängerschutzinsel verkleinert. Dadurch wird erreicht, dass der Velostreifen in Richtung Triemli mit einer Breite von 1,80 m bis an den Knoten herangeführt werden kann. Vor der Knoteneinfahrt wird der Fahrbahnrand mittels Verschwenkung zu einer Trottoirnase ausgebildet. Auf diese Weise werden die rechtsabbiegenden Fahrzeuge auf

den potenziellen Konflikt mit den geradeausfahrenden Velos hingewiesen. Für zusätzliche Sicherheit wird der Velostreifen im Verflechtungsbereich rot eingefärbt.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Es befinden sich keine Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im Projektperimeter. Die Triemlistrasse wird weiterhin von den Buslinien 33, 80, N8 und N9 befahren.

4.5 Hitzeminderung

Die bestehende Baumreihe auf der nordöstlichen Strassenseite bleibt erhalten und wird um einen zusätzlichen Baum ergänzt. Um die Standortbedingungen der Bäume zu verbessern, werden die Baumgruben durch den Einbau von zusätzlichem Wurzelraums substrat unterirdisch miteinander verbunden. Wo aufgrund der privaten Zufahrten möglich, wird zudem ein Teil des Trottoirs entsiegelt.

4.6 Lärmschutz

Das Umweltschutzgesetz (USG) und die Lärmschutzverordnung (LSV) des Bundes, verpflichten die Stadt Zürich zur Lärmsanierung der Strassenabschnitte mit zu hoher Lärmbelastung. Vor diesem Hintergrund hat der Stadtrat beschlossen, dass er auf den Strassen der Stadt Zürich weitgehend Tempo 30 einführen will. Im Dezember 2021 hat er diesen Grundsatz mit dem Konzept zur dritten Etappe Strassenlärmsanierung konkretisiert (STRB Nr. 1217/2021). Dieses sieht für die Triemlistrasse die Einführung von Tempo 30 vor.

Da im Projektperimeter trotz der Einführung von Tempo 30 weiterhin die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, kommt ein lärmarmere Belag (LaB – SDA 4) zum Einsatz.

4.7 Parkierung

Es befindet sich keine öffentliche Parkierung im Projektperimeter.

4.8 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung und Entsorgung kann wie bis anhin erfolgen. Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften bleibt gewährleistet.

Zürich, 5. April 2023 weg/zea

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

