



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

Birchstrasse / Birchplatz
Regensberg- bis Binzmühlestrasse

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Die Birchstrasse ist eine Hauptverkehrsstrasse gemäss kantonalem Richtplan. Im städtischen Netz stellt die Birchstrasse die Nord-Süd-Verbindung zwischen der Binzmühle-, Regensberg- und Wehntalerstrasse dar. Gleichzeitig war die Birchstrasse gemäss Masterplan Velo als Velo-Hauptroute klassiert. Während der Projektbearbeitung wurde die Velostrategie 2030 verabschiedet und der kommunale Richtplan Verkehr im Gemeinderat beraten. Im Abschnitt Regensberg- bis Binzmühlestrasse ist die Birchstrasse neu als Velovorzugsroute vorgesehen.

Für die gesamte Birchstrasse wurde 2015 eine Machbarkeitsstudie durch das Planungsbüro KONTEXTPLAN AG erstellt. Mit der Machbarkeitsstudie wurden anhand eines Variantenstudiums Verbesserungsvorschläge für den Veloverkehr gegenüber der heutigen Situation erarbeitet. Mit dem vorliegenden Projekt sind die Studienergebnisse zu konkretisieren und die Velorouten umzusetzen.

1.2 Auftrag

Mit der Vorstudie Birchstrasse, Abschnitt Regensberg- bis Binzmühlestrasse, soll die Umsetzung der Velorouten unter Berücksichtigung der übrigen Verkehrsteilnehmenden ermöglicht werden. Zusätzlich ist der Nachweis der Leistungsfähigkeit gemäss Kantonsverfassung (Art. 104, Abs. 2bis) zu erbringen.

1.3 Defizite

Stadtgrün:	Geplante Baumreihe gemäss Alleenkonzept Grün Stadt Zürich entlang der Birchstrasse im gesamten Projektperimeter.
Fussverkehr:	Trottoir im Abschnitt Binzmühle- bis Affolternstrasse nur einseitig vorhanden.
Veloverkehr:	Keine separate Veloführung (regionale Veloroute sowie Velovorzugsroute) im Abschnitt Langwiesstrasse bis Birchplatz.

2 Zielformulierung

Aufgrund der Situationsanalyse sowie den übergeordneten Vorgaben leiten sich für das vorliegende Projekt folgende Ziele und Indikatoren ab:

Ziele	Indikatoren
Fussverkehr fördern	Dimensionierung, Direktheit, Wartezeiten
Veloverkehr fördern	Durchlässigkeit, Qualität der Route
ÖV-Nutzung fördern	Störungsarmer Betrieb
MIV-Erschliessung sicherstellen	Erhalt praktische (heutige) Leistungsfähigkeit
Hitze mindern / Stadtnatur fördern	Umsetzung Alleenkonzept, Anteil versiegelter Flächen
Attraktiver Lebensraum fördern	Grösse und Qualität der Aufenthaltsflächen
Projektrisiken minimieren	Eingriffe in Drittgrundstücke

3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung und Variantenanalyse

Aufgrund der kurzen Distanz zwischen den Knoten Affoltern-/Birchstrasse und Birch-/Regensbergstrasse wurden Varianten erarbeitet, die die Ausgestaltung beider Knoten beinhalten. Folgende drei Lösungsvarianten wurden vertieft untersucht und bewertet:

Variante B1/A1: Birchplatz Kreisel / Affoltern-/Birchstrasse ungesteuerter Knoten

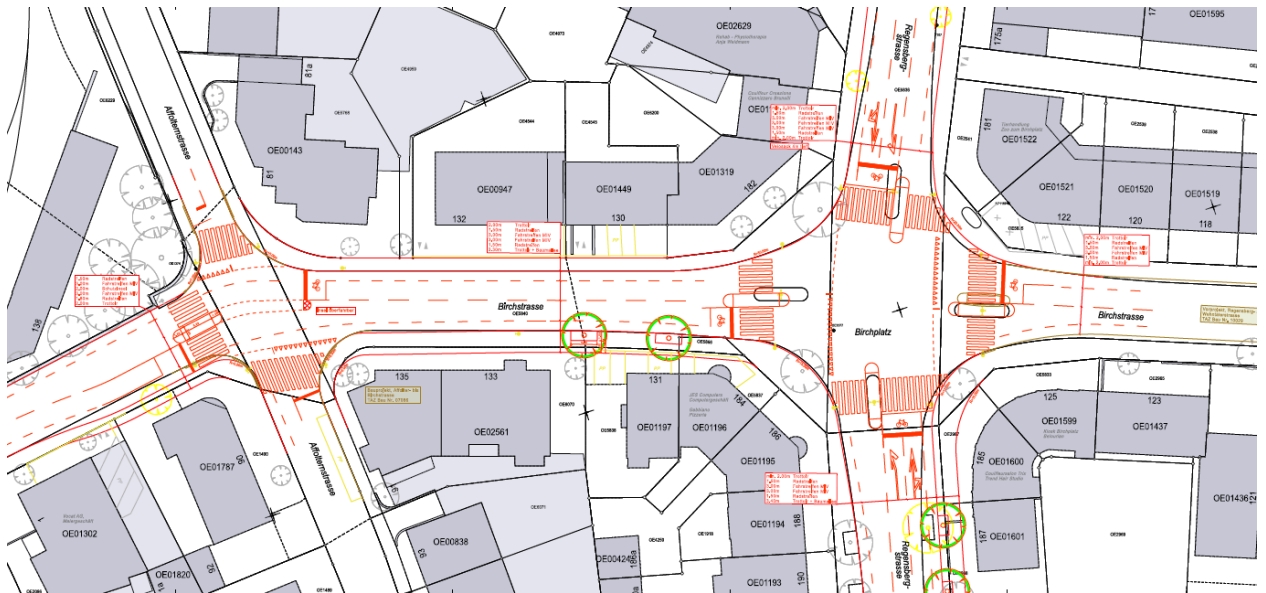
Im gesamten Abschnitt werden beidseitig Radstreifen markiert, ausser unmittelbar im Knotenbereich Birchplatz. Der Knoten Birchplatz wird als Kreisel angeordnet. Der Knoten Affoltern-/Birchstrasse wird als ungesteuerter Knoten mit einer Trottoirüberfahrt aus der Affolternstrasse und beidseitigen Radstreifen entlang der Birchstrasse ausgestaltet. Zudem wird auf der Birchstrasse ein Mehrzweckstreifen als Abbiege- und Querungshilfe angebracht.



Situationsplan der Variante B1/A1

Variante B2.1/A2: Birchplatz LSA-gesteuert und mit Spurabbau Einfahrt Nord / Affoltern-/Birchstrasse LSA-gesteuert

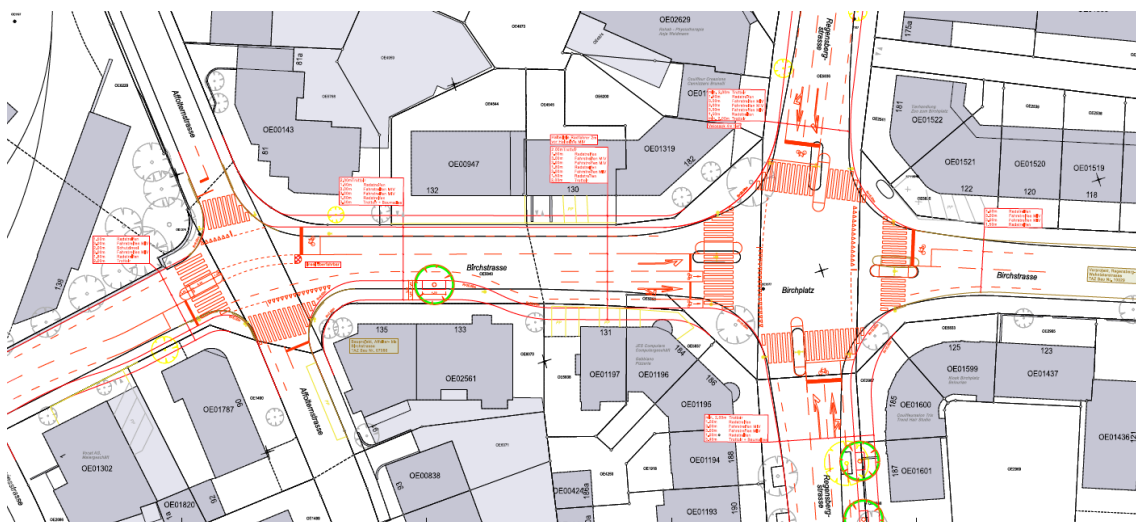
Beide Knoten werden weiterhin mit einer Lichtsignalanlage (LSA) betrieben. Am Knoten Birchplatz wird die Linksabbiegespur der Birchstrasse Nord abgebaut und mit der Geradeaus- und Rechtsabbiegespur zusammengelegt. Im gesamten Abschnitt werden beidseitig Radstreifen markiert. Am Knoten Affoltern-/Birchstrasse wird die Birchstrasse Nord auf eine Spur reduziert.



Situationsplan der Variante B2.1/A2

Variante B2.2/A2: Birchplatz LSA-gesteuert / Affoltern-/Birchstrasse LSA-gesteuert

Beide Knoten werden weiterhin mit einer Lichtsignalanlage betrieben. Im gesamten Abschnitt werden beidseitig Radstreifen markiert. Zudem ist am Knoten Birchplatz bei der Einfahrt Birchstrasse Nord ein zusätzlicher Radstreifen für die linksabbiegenden Radfahrerinnen und -fahrer vorgesehen. Am Knoten Affoltern-/Birchstrasse wird die Birchstrasse Nord auf eine Spur reduziert. Ebenso ist ein Mehrzweckstreifen als Abbiegehilfe vorgesehen.



Situationsplan der Variante B2.2/ A2

3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Ziele	Ist-Zustand	B1/A1	B2.1/A2.2	B2.2/A2.1
Fussverkehr fördern	o	+	o	o
Veloverkehr fördern	o	+	+	+
ÖV-Nutzung fördern	o	-	o	o
MIV-Erschliessung sicherstellen	B	B	E	D
Hitze mindern / Stadtnatur fördern	o	+	o	o
Attraktiver Lebensraum	o	++	-	--
Projektrisiko minimieren	o	o	-	--

Verkehrsqualitätsstufe (LOS) A sehr gut B gut C zufriedenstellend D ausreichend E instabil F ungenügend

Bewertungsskala -- sehr schlecht - schlecht o neutral + gut ++ sehr gut

Als Bestvariante und für die Weiterbearbeitung empfohlen wird die Variante B1/A1 mit einem Kreisel am Birchplatz. Mit der Führung des Veloverkehrs durch den Kreisel werden gegenüber einer Lichtsignalanlage Konflikte zwischen unterschiedlichen Abbiegespuren motorisierter Individualverkehr (MIV) und Velo vermieden. Die einstreifigen Kreiselfahrten reduzieren den Landbedarf für eine separate Veloführung auf das notwendige Minimum. Mit dem Kreisel können die Geschwindigkeiten reduziert und der Verkehr verflüssigt werden, was sich positiv auf die Luft- und Lärmsituation sowie die Aufenthaltsqualität auswirkt.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Der Knoten Birch-/Regensbergstrasse wird neu als 4-Arm-Kreisel ausgestaltet. Die erwartete Verflüssigung der Verkehrsabläufe ermöglicht den Verzicht auf eine Lichtsignalsteuerung auch am Knoten Birch-/Affolternstrasse.

Für einen möglichst störungsfreien Busbetrieb auf der Achse Regensbergstrasse werden auf den andern beiden Kreiselfahrten, derjenigen der Birchstrasse, Lichtsignalanlagen angeordnet. Nähert sich ein Bus dem Kreisel schalten die Lichtsignale auf Rot und ermöglichen so eine bevorzugte Durchfahrt der Busse.

Mit einem Kreiseldurchmesser von 28 Metern entspricht der Flächenbedarf der Fahrbahnen im unmittelbaren Knotenbereich in etwa der heutigen Ausdehnung. Neu kann eine grüne Mittelinsel mit Baum umgesetzt werden. Die heute zweispurigen Knotenzufahrten können mit dem Kreisel jeweils auf einen Fahrstreifen reduziert werden, womit Radstreifen im bestehenden Strassenquerschnitt möglich werden.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Die Fussverkehrsquerungen am Birchplatz erfolgen weiterhin über vier Fussgängerstreifen bei den Knotenzufahrten. Gegenüber der bestehenden Lichtsignalanlage ermöglicht der Kreisel den Fussgängerinnen und Fussgänger Querungen ohne Wartezeiten.

Die Veloführung erfolgt mit Radstreifen. Für ein durchgängiges Routennetz verläuft die Velovorzugsroute im Projektperimeter auf der kantonalen Hauptverkehrsstrasse. Die Anforderung nach einer grundsätzlich vom motorisierten Individualverkehr freien Routenführung kann damit in diesem Abschnitt nicht erfüllt werden.

Eine Veloführung mit seitlichen, getrennten Radwegen – wie für die Velovorzugsroute anzustreben - wird aufgrund der örtlichen Situation als nicht zweckmässig beurteilt. Für separate Radwege entlang der Birchstrasse müsste der Strassenquerschnitt verbreitert werden. Mit den sehr schmalen Vorgartenbereichen von teilweise nur 2 Meter Breite sowie den seitlichen Stützmauern würden Radwegen massive Eingriffe bei den privaten Grundstücken erfordern.

Im Kreisel erfolgt keine separate Veloführung – das Velo fährt im Kreisel in der Fahrbahnmitte. Mit dem Kreisel können sämtliche Verkehrsbeziehungen des Veloverkehrs weiterhin angeboten werden. Wichtige Voraussetzung für die Funktionalität eines Kreisels für den Veloverkehr ist die Fahrgeschwindigkeit. Mit den geplanten Ablenkwinkeln durch die Mittelinsel kann eine tiefe Fahrgeschwindigkeit erwartet werden. Weiter wird die Reduktion der signalisierten Fahrgeschwindigkeit auf Tempo 30 im Rahmen der Strassenlärmsanierung zurzeit geprüft. Als Alternative mit deutlich tieferem Verkehrsaufkommen steht die Umfahrung des Kreisels via Affoltern- und Oleanderstrasse zur Verfügung.

Würde die Lichtsignalanlage am Birchplatz beibehalten, wären zur Umsetzung der Velorouten die richtungsgetretenen Fahrstreifen der Knotenzufahrten mit Radstreifen zu ergänzen. Dies hätte einen grösseren Ausbau der Fahrbahnflächen zur Folge. Aufgrund der engen Bebauung um den Birchplatz und der zahlreichen, gewerblichen Parterrenutzungen wird ein Strassenausbau als ungeeignet erachtet.

4.3 Hitzeminderung

Zwischen Regensberg- und Affolternstrasse können neu drei Bäume gemäss dem Alleenkonzept gepflanzt werden. Zusammen mit dem Baum auf der Mittelinsel des Kreisels werden die Sonneneinstrahlung sowie die daraus resultierende Erwärmung gemindert.

Im Abschnitt Affoltern- bis Sophie-Teuber-Strasse kann aufgrund der knappen Platzverhältnisse keine Baumreihe realisiert werden. Mit der angrenzenden Arealentwicklung soll die Umsetzung des Alleenkonzepts aber erneut geprüft werden.

Zwischen der Sophie-Täuber- und der Binzmühletrasse bestehen Grünflächen mit Hecken. Diese werden durch eine Baumreihe ersetzt. Die Grünflächen werden nach den Prinzipien der «Schwammstadt» ausgestaltet. Durch die Verdunstungsleistung der Bäume verstärkt sich der Kühlungseffekt nochmals spürbar.

Zürich, 28. September 2021 / lia

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel