



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

Binzmühlestrasse

Birchstrasse bis Schaffhauserstrasse

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Zur Werterhaltung der öffentlichen Infrastruktur muss die Binzmühlestrasse inklusive Werkleitungen und Kanalisation im Abschnitt Therese-Giehse- bis Schaffhauserstrasse erneuert werden. Die Binzmühlestrasse ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen im Gebiet Neu-Oerlikon. Im Sinne des koordinierten Bauens und für die Umsetzung der Behindertengleichstellung gilt es, im gleichen Bauprojekt die Oberfläche den aktuellen Bedürfnissen anzupassen.

1.2 Auftrag

Mit dem vorliegenden Projekt sollen folgende Ziele realisiert werden:

- Instandsetzung der Strasse
- Hindernisfreier Ausbau der Bushaltestellen
- Reduktion der Verlustzeiten der Buslinien durch Realisierung einer separaten Busspur Richtung Oerlikon
- Schaffung attraktiver Fussverkehrsflächen und -verbindungen
- Ausbau der Veloinfrastruktur und Umsetzen der Baustellentag Einhausung Schwamendingen(VVR) auf der Birchstrasse
- Umsetzung Massnahmen zur Hitzeminderung und Alleenkonzentration
- Sanierung/Ausbau diverser Werkleitungen und der öffentlichen Kanalisation

1.3 Defizite / Potenziale

Fussverkehr

Beidseitig der Binzmühlestrasse sind durchgehende Trottoirs vorhanden. Im Abschnitt Birch- bis Therese-Giehse-Strasse besteht auf der Nordseite ein Parallelangebot: Ein Trottoir zwischen Fahrbahn und der begrünten Versickerungsanlage und ein Gehweg entlang des Max-Bill-Platzes. Verkehrszählungen vor Ort haben gezeigt, dass vorwiegend der Gehweg entlang des Max-Bill-Platzes genutzt wird. Der unregelmässige Fussgängerstreifen beim Mascha-Kaléko-Weg (eingetragener Schulweg) weist eine erhöhte Unfallhäufigkeit auf.

Veloverkehr

Die Binzmühlestrasse ist als Velohauptnetzroute klassifiziert. Heute ist keine durchgängige Veloinfrastruktur vorhanden. Zwischen Schaffhauserstrasse und Binzmühlestrasse 70 fehlt sie vollständig. In der Ruedi-Walter- und Therese-Giehse-Strasse verläuft eine regionale Veloroute. Die Birchstrasse ist neu als (VVR) klassiert. Der Knoten Birch-/Binzmühlestrasse entspricht nicht den Anforderungen einer VVR.

Öffentlicher Verkehr

In der Binzmühlestrasse verkehren die Buslinien 64, 75 und 80. Sie weisen in diesem Abschnitt grosse Verlustzeiten auf. Zwischen Birch- und Therese-Giehse-Strasse fehlt eine Busspur. Problematisch sind insbesondere die Rückstaubereiche des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vor den durch Lichtsignalanlagen (LSA) geregelten Knoten, in denen auch der Bus stecken bleibt. Im Projektperimeter befinden sich die Bushaltestellen Max-Bill-Platz. Beide Haltekanten sind nicht hindernisfrei ausgestaltet und nicht für Doppelgelenkbusse ausgelegt.

Hitzeminderung / Grünraum

Im Perimeter kommt es durch die heutigen Asphaltflächen zu sehr grossen Wärmebelastungen. Die bestehende Versickerungsanlage zwischen Birch- und Ruedi-Walter-Strasse soll erhalten und sofern möglich erweitert werden.

Das Alleekonzept der Stadt sieht vor, die bestehende Baumallee von der Therese-Giehse-Strasse bis zur Schaffhauserstrasse zu ergänzen.

2 Zielformulierung

Mit einer integralen Betrachtung des Strassenraums soll die Strategie für eine stadtverträgliche Mobilität umgesetzt werden. Übergeordnetes Ziel ist, die unterschiedlichen Ansprüche an den Strassenraum befriedigen zu können und nicht eine oder sogar mehrere Anforderungen zu missachten. Das heisst, mit den Massnahmen sollen sowohl die verkehrlich-betrieblichen, städtebaulich-gestalterischen, die sicherheitstechnischen wie auch die umweltrechtlichen Ziele bestmöglich umgesetzt werden. Betrieb und Gestaltung müssen in Einklang für alle Nutzenden gebracht werden.

| Ziele | Indikatoren |
|------------------------------------|---|
| Erhalt der Infrastruktur | Erneuerung des Strassenoberbaus und der verlegten Werkleitungen und Kanäle um die Funktionsweise der Infrastruktur zu gewährleisten |
| Erhalt der Leistungsfähigkeit | Leistungsfähigkeit Binzmühlestrasse inkl. Knotenkapazitäten |
| Umsetzung BehiG | Hindernisfreier Ausbau der Bushaltestellen Max-Bill-Platz |
| ÖV fördern | Verlustzeiten minimieren, Zuverlässigkeit steigern |
| Fussverkehr fördern | Dimensionierung, Direktheit, sichere Querungen, Hindernisfreiheit |
| Veloverkehr fördern | Durchlässigkeit, Qualität der Route (Querung) |
| MIV-Erschliessung | Direkte Verbindungen ermöglichen, Zufahrt sicherstellen |
| Hitze mindern / Stadtnatur fördern | Grünvolumen, Entsiegelung, Beschattung, Erhalt Versickerungsanlage |
| Attraktiver Lebensraum | Grösse und Qualität der Aufenthaltsflächen |
| Schutz und Rettung | Rettungsachse anbieten |

3 Variantenstudium

Das Tiefbauamt hat die Gestaltung des Verkehrsraums in einem iterativen Prozess fachübergreifend erarbeitet: Mit einer fundierten Grundlage und Systemdenken wurden die unterschiedlichen Ansprüche an den Strassenraum rational beurteilt. Die komplexe Realität wurde mit einem vereinfachten und nachvollziehbaren Modell (Systems Engineering) abgebildet, um so die Entscheidungsfindung nachvollziehbar zu gestalten und zu dokumentieren.

Das Systems Engineering ist zweistufig durchgeführt worden.

- In einem ersten Schritt sind die Abschnitte auf einer grundsätzlicheren Ebene bezüglich des Normalprofils auf freier Strecke beurteilt worden.
- In einem zweiten Schritt sind die detaillierte Gestaltung der Knoten Birchstrasse und Therese-Giehse-Strasse sowie des Erschliessungsgebiets Jungholz-/Watt-/Schaffhauserstrasse beurteilt worden.

Die einzelnen Stufen wiederum sind schrittweise vertieft und konkretisiert worden.

4 Bestvariante

4.1 Knoten Birchstrasse

Die VVR auf der Birchstrasse ist der massgebende Parameter für die Knotengestaltung. Die Knotengeometrie wird komplett angepasst, sodass die Infrastruktur den Anforderungen der VVR entspricht. Die Trottoirüberfahrt Birchstrasse-Nord wird aufgehoben, das Fahrverbot für den MIV bleibt bestehen. Gleichzeitig wird die Fussgängerquerung beim Mascha-Kaléko-Weg in den östlichen Arm der Binzmühlestrasse verschoben. Um die Leistungsfähigkeit zu erhalten, bleibt die separate Linksabbiegespur in die Birchstrasse für den MIV erhalten.

4.2 Abschnitt Birchstrasse bis Therese-Giehse-Strasse

Neu wird in Fahrtrichtung Oerlikon eine Busspur eingerichtet, um die Verlustzeiten im ÖV zu verringern. Das nördliche Trottoir wird zugunsten der Busspur aufgehoben, da ein attraktives Parallelangebot auf der platzzugewandten Seite der Versickerungsanlage vorhanden ist. Als hitzemindernde Massnahme und für einen konstanten Querschnitt wird mittig in der Fahrbahn ein Grünstreifen angeordnet.

4.3 Knoten Therese-Giehse-Strasse / Bushaltestelle Max-Bill-Platz

Die Bushaltestelle wird an der heutigen Lage hindernisfrei und für Doppelgelenkbusse ausgebaut. Die separate Linksabbiegespur für die VBZ-Busse kann aufgehoben werden. Mit dem Projekt

wird das Verkehrsregime gemäss Sonderbauvorschriften (SBV) Neu-Oerlikon umgesetzt (Fahrverbot für den MIV in der Therese-Giehse-Strasse).

4.4 Abschnitt Therese-Giehse-Strasse bis Jungholzstrasse

Die Strasse wird auf der Südseite verbreitert. Die Busspur von der Birchstrasse wird fortgesetzt. Gegenüber dem Ist-Zustand wird sie mit der MIV-Spur abgetauscht. Die Radstreifen bleiben beidseitig durchgängig. Auf der Nordseite wird eine neue Baumreihe ergänzt. Die Trottoirflächen werden vergrössert.

4.5 Erschliessungsgebiet Jungholzstrasse (inkl. Auswirkungen von/auf SBV Neu-Oerlikon)

Am Knoten Binzmühle-/Jungholzstrasse wird die Linksabbiegespur und das Rechtsabbiegen in die Jungholzstrasse Süd aufgehoben. Damit können durchgehende Velostreifen realisiert werden, unter Berücksichtigung einer optimalen Bewirtschaftung des Verkehrs (Busspur, Leistungsfähigkeit MIV). Die Zufahrt zum Teilgebiet D der SBV Neu-Oerlikon resp. zur Jungholzstrasse Süd ist weiterhin via Watt- und Affolternstrasse gewährleistet. Der verlagerte Verkehr in die Wattstrasse (inkl. der zukünftigen Zusatzbelastung aus der Arealentwicklung im Teilgebiet D) ist gering, kann am Knoten Binzmühle-/Schaffhauserstrasse bewältigt werden und führt zu keiner Überschreitung des Lärmgrenzwerts in der Wattstrasse. Auf die Umsetzung der VVR in der Affolternstrasse haben die geänderten Verkehrsmengen keinen Einfluss.

5 Baudermin

Die Hauptbauarbeiten für das Strassenbauprojekt in der Binzmühlestrasse sind ab der zweiten Jahreshälfte 2025 vorgesehen.

Zürich, 13. Oktober 2022 ano

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel