



Öffentliche Planauflage gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Erläuternder Bericht

Triemlistrasse
Pünktstrasse bis In der Ey

Bau Nr. 13080

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 Ausgangslage	6
4.1 Konzept	6
4.2 Fussverkehr	6
4.3 Veloverkehr	7
4.4 Öffentlicher Verkehr	7
4.5 Hitzeminderung	8
4.6 Lärmschutz	8
4.7 Parkierung	8
4.8 Anlieferung und Entsorgung	8
4.9 Bilanzen	9

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Projektauslöser ist der schlechte Strassenzustand und die hydraulische Überbelastung des Mischabwasserkanals von ERZ Entsorgung + Recycling Zürich. Der Kanal soll erneuert und im Zuge dessen die Abflusskapazität erhöht werden. Für die Bachdurchlässe des Breitloobachs, des Läufebachs und dem Hagenbuchrainbächli sind ebenfalls eine Vergrösserung der Abflusskapazität vorgesehen.

Das Tiefbauamt sieht in der Triemlistrasse eine Erneuerung der Strasse vor. Gleichzeitig werden klimatische Massnahmen an der Oberfläche umgesetzt. Zudem sollen die Bushaltestellen «Goldackerweg» oder «In der Ey» hindernisfrei ausgebaut werden.

Im Sinne des koordinierten Bauens beteiligen sich weitere Werke am Projekt.

1.2 Randbedingungen

Die Triemlistrasse ist von quartierweiter Bedeutung und ist als kommunale Sammelstrasse mit Tempo 50 klassiert. Die Buslinie Nr. 80 verkehrt im Projektperimeter und bedient die Bushaltestellen «Goldackerweg» und «In der Ey». Im regionalen Richtplan ist ein Veloweg geplant. Ausserdem ist die Triemlistrasse als Hauptnetz der «Velostrategie 2030» ausgewiesen. Im Abschnitt befindet sich auch das öffentliche Schulhaus Triemli, weshalb diverse Schulwege entlang der Triemlistrasse verlaufen.

1.3 Defizite / Potenzial

Die Triemlistrasse ist auf ihre Funktion hinsichtlich Parkierung und den Betrieb der Buslinie hin gestaltet und ausgebildet. Im Bestand dominieren die nördliche Baumallee und die Parkfelder der Blauen Zone das Strassenbild. Aufenthaltsmöglichkeiten sind nur in angrenzenden Bereichen, auf Höhe Pünstrasse oder bei der Kreuzung der Triemlistrasse und In der Ey vorhanden.

Aufgrund der materialtechnischen Untersuchungen ist ein kompletter Ersatz des Strassenoberbaus vorgesehen.

In der Triemlistrasse entsprechen die heutigen Bushaltestellen «Goldackerweg» und «In der Ey» nicht den Anforderungen für einen hindernisfreien Ausbau. Ebenso gibt es in der Triemlistrasse keine Velostreifen. Das kann verbessert werden, indem die Triemlistrasse mittels Kernfahrbahn mit angrenzenden Velostreifen ausgebildet wird. Gleichzeitig wird dadurch der Erhalt der bestehenden Baumreihe sichergestellt.

2 Zielformulierung

Mit dem Bauvorhaben werden die nachfolgenden Ziele für den Strassenraum verfolgt:

- Erneuerung des Strassenoberbaus
- Umsetzung des regionalen Velowegs und Hauptnetz der «Velostrategie 2030»
- Verbesserungen für den Fussverkehrs
- Gewährleistung von sicheren Schulwegen und Querungen
- Hindernisfreier Ausbau und Erneuerung der Wartehallen der Bushaltestellen «Goldackerweg» und «In der Ey»
- Umsetzung von hitzemindernden Massnahmen:
 - Erhalt der bestehenden Bäume
 - Pflanzung von Bäumen
 - Entsiegelung von Belagsflächen
 - Neue Versickerungsflächen schaffen
- Erneuerung und Kapazitätsvergrösserung der Kanalisation und der Bachdurchlässe
- Erneuerung der Werkleitungen

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz vom 12. Juni bis 13. Juli 2020 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt 129 Einwendungen mit total 152 Anträgen eingegangen, wobei die Anträge teilweise einen identischen oder ähnlichen Wortlaut hatten und zusammengefasst werden konnten. Daraus ergaben sich 20 unterschiedliche Anträge, wovon 4 Anträge ganz und 2 Anträge teilweise berücksichtigt wurden.

Zu den wesentlichsten Anträgen, welche im Projekt berücksichtigt und in das vorliegende Bauprojekt eingearbeitet wurden, gehören:

- Verbreiterung der Velostreifen von 1,35 m auf 1,50 m

Der ausführliche Bericht zu den Einwendungen, gemäss § 13 des Strassengesetztes des Kantons Zürich (StrG), wurde vom 5. Mai bis 3. Juli 2023 öffentlich aufgelegt.

Link zum Bericht zu den Einwendungen: [Planauflagen-Archiv | Stadt Zürich](#)

4 Ausgangslage

4.1 Konzept

Für den Erhalt der Parkplätze müsste ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zum Velostreifen eingeführt werden, um sogenannte Dooring-Unfälle mit Autotüren zu verhindern. Aufgrund der beschriebenen Zielformulierung (vgl. Kap. 2) wurde beschlossen, die Parkplätze der Blauen Zone im Perimeter zu Gunsten der neuen Velostreifen und der Breite des südlichen Trottoirs aufzuheben.

Das nördliche Trottoir wird bis auf geringfügige Anpassungen belassen. Die bestehenden Parkplätze der Blauen Zone werden zu Gunsten eines neuen Velostreifens aufgehoben. Die Unterschiede zwischen projektiertem und bestehendem Strassenraum werden anhand der Tabelle unten veranschaulicht.

	Bestand	Projektiert
Nördliches Trottoir	~ 3,50 m	~ 3,50 m
Parkplatz	1,90 m	-
Velostreifen	-	2 x 1,50 m
(Kern-) Fahrbahn	~ 6,50 – 6,60 m	5,40 m
Südliches Trottoir	~ 1,95 – 2,05 m	~ 2,05 – 2,10 m
Total	~ 14,00 m	~ 14,00 m

Die bestehende Baumallee nördlich der Strasse wird nach Möglichkeit erhalten, ausser für den hindernisfreien Ausbau der Bushaltestellen. Um die bestehenden Bäume zu schützen, werden die bestehenden Pflästerungen und Randsteine im Baumgrubenbereich möglichst belassen. Wo möglich, wird die bestehende Baumallee ergänzt.

Die bestehenden Kandelaber werden in Koordination mit dem Projekt zur Elektrifizierung der Buslinie Nr. 80 angepasst. Die Beleuchtung wird mehrheitlich an die VBZ-Abspannmasten mittels Ausleger montiert.

4.2 Fussverkehr

Die Breiten der Trottoirs entsprechen mehrheitlich dem Bestand und werden nur südlich leicht verbreitert. Bei der Ausbildung der hohen Bushaltekante werden die Breiten der Trottoirs lokal angepasst.

4.3 Veloverkehr

Für den Veloverkehr wird neu beidseitig ein Velostreifen mit einer Breite von 1,50 m markiert. Aufgrund des Baus des «Schulhaus Triemli» wird die kommunale Veloroute in diesem Bereich mittelfristig unwesentlich verlegt.

4.4 Öffentlicher Verkehr

In der Triemlistrasse werden die Bushaltestellen «Goldackerweg» und «In der Ey» für die Umstellung der Buslinie 80 auf Doppelgelenkbusse ausgelegt und hindernisfrei ausgebaut.

Die Haltestelle «In der Ey», Fahrtrichtung Bahnhof Oerlikon, weist eine durchgehend 22 cm hohe Haltekante von 25 m auf.

Die Haltestelle «In der Ey», Fahrtrichtung Stadtspital Triemli, liegt im Anfahrtsbereich in einer leichten Kurve und weist keine ausreichend lange gerade Anfahrt zur Haltekante auf. Daher kann eine 22 cm hohe Haltekante aus fahrtechnischen Gründen ausschliesslich über eine Länge von 10 m umgesetzt werden. Andernfalls können die erforderlichen Spaltabstände gemäss BehiG nicht eingehalten werden und die Karosserie des Busses könnte bei der Anfahrt beschädigt werden.

Die Haltestelle «Goldackerweg», Fahrtrichtung Bahnhof Oerlikon, liegt im Anfahrtsbereich ebenfalls in einer leichten Kurve und weist keine genügend lange gerade Anfahrt zur Haltekante auf. Die 22 cm hohe Haltekante kann aus fahrtechnischen Gründen somit ausschliesslich über eine Länge von 18 m umgesetzt werden. Ansonsten können die Spaltabstände gemäss BehiG nicht eingehalten werden und es könnte die Gefahr einer Karosseriebeschädigung bei der Anfahrt bestehen.

Bei der Haltestelle «Goldackerweg», Fahrtrichtung Stadtspital Triemli, befindet sich eine private Ein-/Ausfahrt. Diese erfordert eine Trottoirabsenkung im hinteren Haltestellenbereich. Somit kann die 22 cm hohe Haltekante ausschliesslich über eine Länge von 16 m ausgebildet werden. Eine Verschiebung der Bushaltekante weiter Richtung Goldackerweg wurde geprüft. Aufgrund des Fahrverhaltens der Busse bei der Wegfahrt müsste die Fussgängerschutzinsel merklich Richtung der bestehenden Baumallee verschoben werden, was zu einem unstetigen Strassenverlauf führen, eine zusätzliche Gefährdung eines Baumes verursachen und die Trottoirbreite erheblich reduzieren würde.

Bei der Bestimmung der Haltekantenlängen wird für den Regelbetrieb darauf Rücksicht genommen, dass die Türen nicht im Rampenbereich zu liegen kommen.

Mittelfristig soll die Haltestelle «In der Ey», Fahrtrichtung Stadtspital Triemli, weiter Richtung In der Ey verschoben und gegenüber der Haltestelle in entgegengesetzter Fahrtrichtung zu liegen kommen. Dies soll zu einem späteren Zeitpunkt und in Koordination mit dem angrenzenden Hochbauvorhaben umgesetzt werden.

4.5 Hitzeminderung

In der Triemlistrasse wird als hitzemindernde Massnahme, wo möglich, die asphaltierte Oberfläche entsiegelt und die Baumgruben vergrössert, unterirdische Substratverbindungen eingebracht und vereinzelt neue Bäume gepflanzt.

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.

Die Verkehrsvorschriften (Amtliche Mitteilung Nr. 2023/0407) zur Änderung des Geschwindigkeitsregimes wurden durch das Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich am 21. Juni 2023 bereits publiziert und sind mittlerweile rechtskräftig.

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

4.7 Parkierung

Sämtliche 64 Parkfelder der Blauen Zone werden zu Gunsten des Velostreifens aufgehoben.

4.8 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung der über die Triemlistrasse erschlossenen ist weiterhin gewährleistet. Es werden drei neue Güterumschlagplätze in den Querstrassen entlang der Triemlistrasse zur Verfügung gestellt.

An den vorhandenen Entsorgungsstellen für die ERZ Container sowie an der Zugänglichkeit zu den Hausbriefkästen werden keine oder nur geringfügige Veränderungen vorgenommen.

4.9 Bilanzen

Parkplatz-Bilanz	Parkplatz "Blaue Zone"			Güterumschlag		
	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.
Triemlistrasse	63	0	-63	0	1	+1
In der Wässeri*	2	1	-1	0	1	+1
Total	65	1	-64	0	2	+2

*Einmündungsbereich Triemlistrasse

Baum-Bilanz	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Bäume	57	7	5	55	-2
Baumersatz Privatgrund	---	8	6	---	-2

Bilanz Flächennutzung

Nutzungs-Bilanz		Bestehend	Projektiert	Differenz
Öffentlicher Verkehr	Bus-/Trameigentrassee Haltflächen Bus (Betonplatte) Warteflächen Fahrgäste	250 m ²	350 m ²	+100 m ²
Veloverkehr	Velostreifen / -wege Parkierung Mischflächen Fuss/Velo: 50%	0 m ²	1 900 m ²	+1 900 m ²
Fussverkehr	Gehwege Andere Fusswege / Platzflächen Mischflächen Fuss/Velo: 50%	4 170 m ²	3 900 m ²	-270 m ²
Begegnungszone		0 m ²	0 m ²	-
MIV	Fahrstreifen ≥T30 Fahrbahn Zone 30 Parkierung, Ladezonen Verkehrsinseln	6 570 m ²	4 550 m ²	-2 020 m ²
Keine Nutzung	keine verkehrliche Nutzung z.B. Grünflächen	310 m ²	600 m ²	+290 m ²

Flächenbilanz

Flächen-Bilanz		Bestehend	Projektiert	Differenz
Grünflächen	Baumscheiben offen / geschlossen Rasen / Wiese / Magerwiese Kies- / Schotterrasen	390 m ²	660 m ²	+270 m ²
Entsiegelte Flächen	Natursteinbeläge ungebunden Chaussierungen Drainasphalt	0 m ²	0 m ²	-
Versiegelte Flächen	Asphalt / Beton Natursteinbeläge gebunden	10 910 m ²	10 640 m ²	-270 m ²

Leiter Planung + Projektierung

Jesel
Thomas

Digital signiert von Jesel
Thomas
DN: cn=Jesel Thomas
Datum: 2025.09.16 15:30:46
+02'00'

Thomas Jesel

Stadt Zürich
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
T+ 41 44 412 50 99
tiefbauamt@zuerich.ch
stadt-zuerich.ch/tiefbauamt