

ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

Baslerstrasse

Flurstrasse bis Herdernstrasse

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Das Tiefbauamt hat das Projekt aufgrund des schlechten Zustands des Strassenbelags ausgelöst.

1.2 Auftrag

Neben einer Belagserneuerung werden im Projekt die Abwasserkanäle ersetzt, die Werkleitungen von ewz sowie der Wasserversorgung Zürich erneuert, das thermische Netz angepasst und diverse Umgestaltungsmassnahmen umgesetzt.

1.3 Defizite / Potenziale

An der Baslerstrasse sind die Lärmschutzgrenzwerte überschritten. Der Projektperimeter liegt in einem stark überhitzten Gebiet und es fehlen öffentliche Grünräume und strassenbegleitendes Grün. Der Strassenraum ist für eine Quartierstrasse sehr breit und bietet somit Möglichkeiten zur Gestaltung. Etliche Hochbauprojekte sind bereits in der Umsetzung oder für die nächsten Jahre geplant.

1.4 Einordnung ins Betriebs- und Gestaltungskonzepts

Dieses Projekt ist Bestandteil eines übergeordneten Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) für die Basler- und die Bullingerstrasse, Abschnitt Altstetterstrasse bis Bullingerplatz. In diesem BGK wurde für die gesamte Achse aus städtebaulichen und verkehrlichen Gesichtspunkten ein Konzept erstellt. Dieses Konzept wurde in der vorliegenden Vorstudie vertieft und Massnahmen konkretisiert.

2 Zielformulierung

Für die Umgestaltung der Baslerstrasse werden die folgenden Ziele gesetzt:

- Aufwertung für Fuss- und Veloverkehr
- Umsetzung Velovorzugsroute
- Erschliessung für Motorisierten Individualverkehr (MIV) sicherstellen, kein Durchgangsverkehr in der Baslerstrasse
- Grünstrukturen schaffen
- Entsiegelung
- Klare, einfache und durchgängige Gestaltung
- Verkehrslärm reduzieren
- Gewährleistung des Betriebs von VBZ (Ein- und Ausfahrtsroute), des Letziparks, des Letzigrunds und weiteren gewerblichen Nutzungen im Perimeter
- Stadträumliche Aufwertung

3 Entwurf

Das Tiefbauamt hat den Entwurfsprozess für das Projekt aus Sicht Freiraum, Städtebau und Verkehr in einem iterativen Prozess fachübergreifend erarbeitet. Auf Basis einer umfassenden Analyse wurden städtebauliche Thesen formuliert, welche die angestrebten räumlichen, funktionalen und atmosphärischen Qualitäten der Bullinger-/Baslerstrasse umschreiben.

Für die Entwicklung des Auflageprojekts wurden die Thesen zusammen mit Überlegungen zum Verkehr, zur Hitzeminderung, zur Adressbildung der angrenzenden Liegenschaften und des baulichen Potenzials schrittweise vertieft und konkretisiert.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Die Basler- und Bullingerstrasse bilden zusammen das grüne Rückgrat des Quartiers Hard. Im Gegensatz zu den räumlich stark gefassten, sehr urbanen Achsen der Badener- und Hohlstrasse wird der Quartierbezug und die vielseitige Gestalt der Baslerstrasse hervorgehoben. Mit dem Bild eines langgezogenen Grünraums, entsteht eine Parkstrasse, die von Fassade zu Fassade geplant wird und auch strassenbegleitende Grünräume einbezieht.

Im Strassenraum werden je nach Platzverhältnissen, angrenzender Nutzung und baulichem Kontext drei gestalterische Elemente eingesetzt:

- Das grösste Element ist das **Parkband**, das von einem entsiegelten Fussweg durchgangen wird. Ein möglichst breiter Grünstreifen vereint Bodenvegetation, Stauden, Bäume und punktuelle Aufenthaltsflächen. Wenn möglich, werden angrenzende private Grünflächen auch in das Parkband integriert. Dieses dient als Schattenspender und Feuchtigkeitsspeicher, der Hitzeminderung und zur Retention von Regenwasser. Aufenthaltsorte und der integrierte Fussweg machen den Strassenraum auch für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiv. Private Zugänge und Zufahrten über das Parkband sind gewährleistet.
- Als zweites, bereits bekanntes und in der Stadt verbreitetes Element, verbindet der **Multifunktionsstreifen** Standorte von Bäumen und Nutzungen (z. B. Veloabstellplätze) im Strassenraum. Der Multifunktionsstreifen liegt zwischen der Fahrbahn und einem Trottoir und ist durchgehend unversiegelt, d.h., das Regenwasser kann vor Ort versickern.
- Da nicht auf der gesamten Länge der Basler- und Bullingerstrasse der Platz für Bäume im öffentlichen Raum vorhanden ist, wird als drittes Element die **Vertikalbegrünung** eingeführt. In Form von bewachsenen Infrastrukturelementen (etwa Kandelaber, Stelen und Bushäuschen) und Fassaden kann auch an Engstellen der grüne Charakter sichergestellt werden.

Auch aus verkehrlicher Sicht grenzt sich die Quartierachse Basler- und Bullingerstrasse von der Badenerstrasse als kommunale Sammelstrasse und der Hohlstrasse als regionale Hauptverkehrsstrasse ab. Mit der teilweise bereits umgesetzten Velovorzugsroute soll der Fokus auf dem Velo- und Fussverkehr sowie der lokalen MIV-Erschliessung und Anlieferung liegen. Die Ein- und Ausfahrtsrouten für die Busse der VBZ müssen gewährleistet bleiben. Mit abschnittswisen Einbahnstrassen wird der reine Durchgangsverkehr auf die Parallelachsen verlagert. Die Geschwindigkeit wird auf 30 km/h gesenkt.

Das flächige Queren der Strasse für Fussgängerinnen und Fussgänger wird mit der tieferen Geschwindigkeit, schmaleren Strassenquerschnitten und einem Randsteinanschlag von nur 5 cm gefördert. Im Abschnitt Flur- bis Freihofstrasse wird ausserdem ein Mehrzweckstreifen markiert, auf dem wichtige Querungsstellen mit einem Poller geschützt sind. An der Kreuzung Basler-/Freihofstrasse wird die Lichtsignalanlage aufgehoben und der Rechtsvortritt zugunsten der Baslerstrasse entzogen.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Durch die starke Begrünung der Baslerstrasse wird die Nutzung dieser Achse für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende deutlich attraktiver gestaltet. Entlang der Strasse stehen auf einer Strassenseite ein mindestens 2,5 m breites Trottoir mit einem konventionellen Strassenbelag zur Verfügung, auf der gegenüberliegenden Seite entweder ebenfalls ein Trottoir oder ein mindestens 2 m breiter, entsiegelter Fussweg durch das Parkband. Die Querung der Strasse ist bei der Flurstrasse wie bis anhin über den lichtsignalgesteuerten Fussgängerstreifen möglich. Im restlichen Abschnitt ist das flächige Queren Standard, d.h., die Strasse darf an jeder Stelle gequert werden. Bei den Ein- und Ausgängen des Letziparks sind die Fussgängerquerungen durch einen abgesenkten Randstein angezeigt und mit einem Poller auf dem Mehrzwecksteifen gesichert. Auch bei der Kreuzung Basler-/Freihofstrasse sowie Basler-/Bullinger-/Herdernstrasse werden die Querungsstellen durch einen abgesenkten Randstein verdeutlicht.

Aufgrund der durch das Projekt «Velovorzugsroute Baslerstrasse» umgesetzten Anpassungen des Verkehrsregimes, der dadurch geringeren Verkehrsmenge und der tiefen Geschwindigkeit wird auf eine separate Veloinfrastruktur verzichtet. Einzig bei der Zufahrt zum Lichtsignal Basler-/Flurstrasse wird ein Velostreifen markiert (Ausfahrt Parkgarage Letzipark).

4.3 Hitzeminderung

Im Strassenraum sind bis anhin ausser im Abschnitt Hardgut- bis Herdernstrasse keine Bäume vorhanden. Um die Vision des längsten Parks der Schweiz umzusetzen, werden möglichst viele weitere Bäume gepflanzt. Die im Projekt dargestellten Bäume sind als Konzept zu betrachten. Zusätzlich zu den Bäumen werden Sträucher und der Nutzung angepasste Bodenvegetationen eingesetzt.

Sowohl die Grünflächen als auch die Flächen für den ruhenden Verkehr werden entsiegelt. Überall wo es die gesetzlichen Rahmenbedingungen erlauben, werden Systeme zur Regenwasserversickerung eingesetzt.

4.4 Parkierung

Das Projekt weist eine für den MIV negative Parkplatzbilanz aus. Im Abschnitt Flur- bis Freihofstrasse werden von den bestehenden 14 Blaue-Zone-Parkplätzen 10 Parkplätze abgebaut. Von den bestehenden 8 weissen Parkplätzen werden 6 Stück aufgehoben.

Im Abschnitt Hardgut- bis Herdernstrasse bleiben die bestehenden LKW- und Car-Parkplätze bestehen. Vor dem Letzipark werden drei Mal 16 Veloabstellplätze, zwei Anlieferungsfelder für Lieferwagen, zwei Taxistellplätze sowie eine Züri-Velo-Station vorgesehen.

4.5 Veranstaltungen im Letzigrund

Für Veranstaltungen im Letzigrund werden bereits heute im gesamten Quartier temporäre Verkehrsmassnahmen ergriffen. Die notwendigen baulichen Elemente werden im Projekt wiederhergestellt und die Organisation ist mit den zuständigen Fachpersonen abgesprochen und mit dem Projekt weiterhin möglich.

Zürich, 17. März 2021 fet

Leiter Planung + Projektierung

Jesel Thomas
Digital unterschrieben von
Jesel Thomas
Datum: 2021.03.17 16:28:50
+01'00'

Thomas Jesel