



Erläuternder Bericht

**Öffentliche Planaufgabe
gemäss § 13
Strassengesetz**

Neue Hard und Geroldstrasse
Pfungstweidstrasse bis Hardstrasse

Bau Nr. 21178

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Defizite / Potenziale	3
2	Zielformulierung	5
3	Variantenstudium	7
3.1	Variantenentwicklung	7
3.2	Variantenbewertung und Variantenentscheid	12
3.3	Fazit	13
4	Bestvariante	14
4.1	Konzept	14
4.2	Baumkonzept	18
4.3	Hitzeminderung	19
4.4	Ruderalflächen	20
4.5	Entwässerungskonzept	21
4.6	Stadtmobiliar	21
4.7	Visualisierungen	22

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Der kommunale Verkehrsrichtplan der Stadt Zürich sieht eine Fuss- und Veloverbindung zwischen der Hohl- und der Geroldstrasse vor. Diese Verbindung über die Gleise der SBB soll mit der Franca-Magnani-Brücke umgesetzt werden. Im Jahr 2021 wurde dafür ein Studienauftrag durchgeführt. Die neue Brücke schliesst die fehlende Verbindung zwischen dem Kreis 4 und den Routen entlang des Lettenviadukts und der Geroldstrasse.

In der Verlängerung der Josefwiase bis zur Pflingstweidstrasse verläuft über die Neue Hard eine Velovorzugsrute (VVR). Diese soll künftig mit der Franca-Magnani-Brücke verbunden werden.

Die heutige Veloführung auf dem Trottoir der Geroldstrasse ist rechtlich nicht mehr zulässig und entspricht nicht den Velostandards, den Fussverkehrsstandards und den Vorgaben für hindernisfreies Bauen.

Der Projektperimeter ist geprägt von dynamischen Arealentwicklungen im Umfeld wie dem Josef-Areal und dem Welti-Furrer-Areal. Im Rahmen des Strassenprojektes soll die Chance für eine Aufwertung des öffentlichen Raumes der Neuen Hard / Geroldstrasse ergriffen werden.

1.2 Auftrag

Für die Neuorganisation des Verkehrs auf der Neuen Hard und der Geroldstrasse sowie für die Aufwertung der beiden Strassen ist eine Vorstudie durchzuführen.

1.3 Defizite / Potenziale

Der Bahnhof Hardbrücke verursacht ein hohes Personenaufkommen. Der dadurch generierte Fuss- und Veloverkehr zirkuliert derzeit im Abschnitt zwischen Hardstrasse und Geroldstrasse im Mischverkehr auf dem eher schmalen Trottoir. Es kommt zu Konflikten.

Der Abschnitt ist stark verkehrsorientiert und die vier Fahrspuren auf der neuen Hard sind stark trennend. Dieser Effekt wird durch die eine Mittelleitplanke im Kurvenbereich verstärkt.

Künftig führt eine VVR über die Neue Hard, die die Viaduktstrasse und die Franca-Magnani-Brücke mit der Pflingstweidstrasse verbinden soll.

Entlang der Neuen Hard und der Geroldstrasse befinden sich viele Zu- und Wegfahrten, die auch künftig gewährleistet werden müssen. Die Zu- und Wegfahrten sollen wie bestehend geplant werden, da noch unklar ist, wie die Drittprojekte künftig konkret umgesetzt werden. Auch eine Anpassung der Knotengeometrie der Pflingstweidstrasse und der Hardstrasse ist entsprechend auf die heutige Situation ausgelegt.

Die Berechnung der Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) beim Knoten Pfingstweidstrasse und Hardstrasse hat ergeben, dass noch Kapazitäten vorhanden sind und ein Spurabbau in beide Richtungen auf der Neuen Hard denkbar ist.

2 Zielformulierung

Mit der Studie sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Optimierung und wo notwendig Entflechtung vom Fuss- und Veloverkehr
- Sicherstellung der Anbindung an die Franca-Magnani-Brücke
- Optimierung Strassenquerschnitt zur Reduktion der Trennwirkung
- Abstimmung auf Gesamtkonzept Lärmsanierung 3. Etappe (Tempo 30)
- Abstimmung auf Arealentwicklungen im unmittelbaren Umfeld
- Berücksichtigung des Freiraumkonzepts
- Erarbeitung von hitzemindernden Massnahmen
- Umsetzung des Alleenkonzpts
- Erarbeitung von Massnahmen zur Umsetzung des ökologischen Vernetzungskorridors
- Abstimmung der Oberflächengestaltung mit den Werkleitungen

Die Vision für den öffentlichen Raum verfolgt folgende Ansätze:

- Viadukt als übergeordnetes Denkmal
- Zürcher Kantonalbank (ZKB)-Insel als Teil des Strassenraums
- Mehr Aufenthaltsqualität im Strassenraum
- Stark begrünter Strassenraum für die Bodenversickerung und die ökologische Vernetzung
- Differenzierung Baumreihen entlang der Hauptachse
- Differenzierung Charakter Gerold-Areal und Neue Hard



Abbildung 1: Vision (Ghiggi, Lajo 2023)

Die Vision aus Sicht des Verkehrs verfolgt folgende Ansätze:

Geroldstrasse

- Verkehrsberuhigte Zonen im Norden sowie im Süden der Rampe
- Begrünung mit Bäumen und Sträuchern

Viaduktstrasse

- Reduktion der Verkehrsflächen des Autoverkehrs auf ein Minimum
- Genügend Raum für die Velovorzugsroute und den Fussverkehr
- Begrünte Vorzone entlang des Viadukts
- Einbezug des Vorbereichs der ZKB in den Strassenraum

Neue Hard

- Reduktion der Verkehrsflächen des Autoverkehrs auf ein Minimum
- Grosszügige, begrünte Vorzone auf der Nordseite
- Mindestens zwei, möglichst drei Baumreihen
- Einbezug des Vorbereichs der ZKB in den Strassenraum

3 Variantenstudium

3.1 Variantenentwicklung

Die Studie umfasst drei unterschiedliche Strassenräume: die Geroldstrasse, den Bereich der Neuen Hard am Viadukt und die Verlängerung der Neuen Hard entlang der Pfingstweidstrasse.

Für jeden Querschnitt wurden verschiedene Stossrichtungen erarbeitet.

Querschnitt Geroldstrasse

Eine Verschmälerung der Rampe ist aufgrund des notwendigen Stauraums nicht möglich. Die drei Fahrspuren werden weiterhin benötigt. Für die Umgestaltung des Strassenraums stehen daher südlich der Rampe eine Fahrbahn mit der Breite von 7 m und nördlich eine mit einer Breite von 7,10 m zur Verfügung. Die Zufahrt zu den angrenzenden Grundstücken ist zu gewährleisten.

Es wurden verschiedene Varianten untersucht:

- Optimierung Bestand
- Einbahn
- Begegnungszone
- Sperrung motorisierter Individualverkehr (MIV)

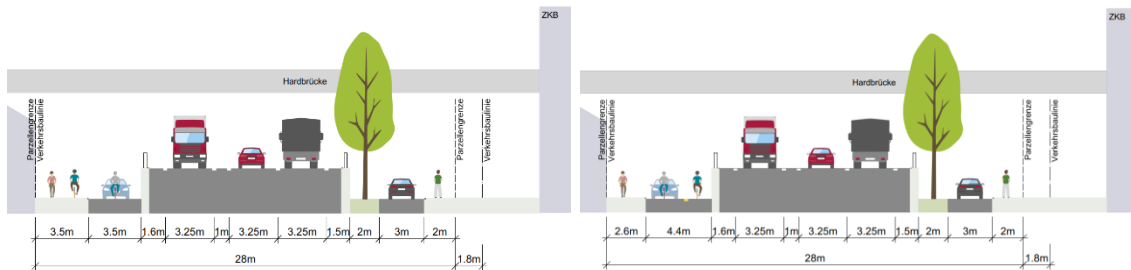


Abbildung 2: Variante 1: Optimierung Bestand

Abbildung 3: Variante 2: Einbahn mit Velo im Gegenverkehr

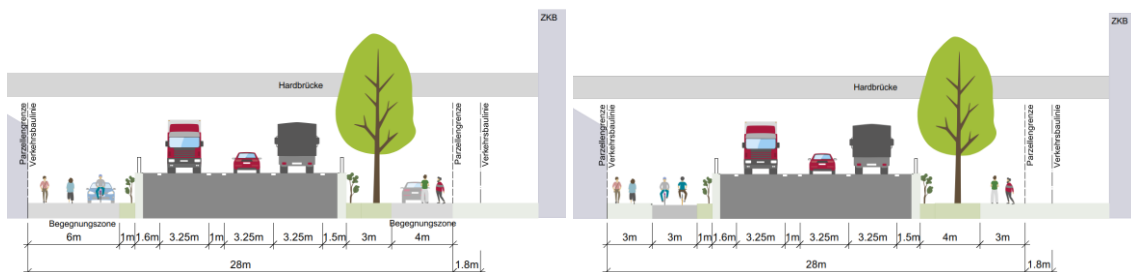


Abbildung 4: Variante 3: Begegnungszone

Abbildung 5: Variante 4: Sperrung MIV

Die Beurteilung hat ergeben, dass die Variante «Begegnungszone» weiterverfolgt werden soll. Diese Variante ist neben vielen Vorteilen, wie z. B. der grösseren nutzbaren Breite für alle Verkehrsteilnehmenden und der reduzierten Fahrgeschwindigkeit auch noch aufwärtskompatibel zur Variante «Sperrung MIV», zu einem späteren Zeitpunkt sinnvoll.

Querschnitt Viaduktstrasse

Für den Fussverkehr ist entlang des Viadukts beidseitig ein Trottoir anzubieten, welches auf öffentlichem Grund liegen soll. Das Trottoir entlang der ZKB kann aber schmal gehalten werden.

Für den Abschnitt im Bereich des Viadukts wurden ebenfalls vier Stossrichtungen erarbeitet.

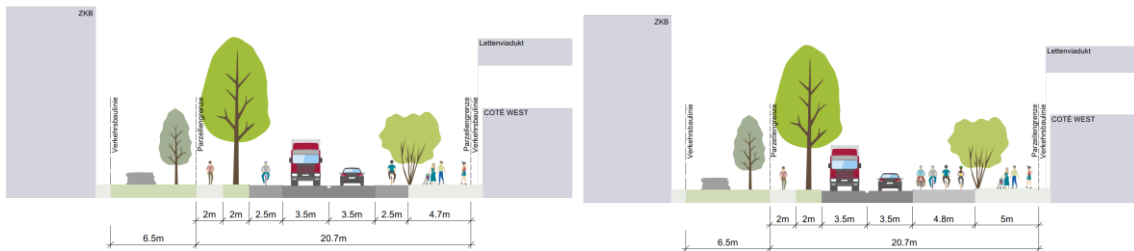


Abbildung 6: Variante 1: Beidseitig Veloweg/-streifen

Abbildung 7: Variante 2: Zweirichtungsveloweg

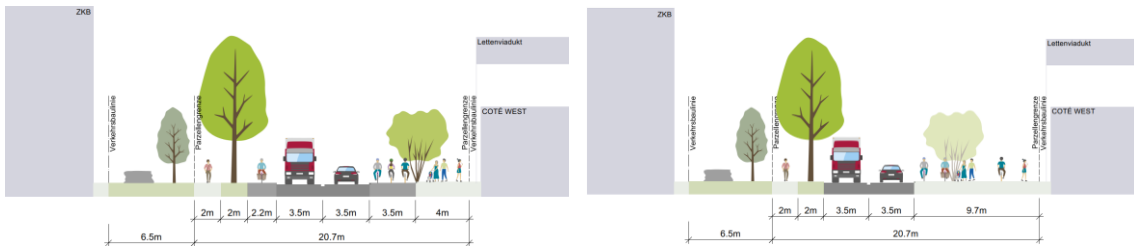


Abbildung 8: Variante 3: Einseitiger Veloweg/-streifen

Abbildung 9: Variante 4: Einseitiger gemischter Fuss-/ Veloweg und Zweirichtungsveloweg

Die Velovorzugsroute (VVR) ist im Zweirichtungsverkehr entlang des Josefareals und des Viadukts zu führen. Dadurch ist es möglich, die Linienführung der VVR ohne Queren der stark befahrenen Strasse anzubieten. Am Knoten Neue Hard, Viaduktstrasse und Neugasse treffen drei Äste der VVR aufeinander. Auf Basis des Querschnittsentscheids für die neue Hard ergibt sich, dass Variante 2 die beste Lösung für den Bereich beim Viadukt ist.

Querschnitt Neue Hard

Für den Querschnitt Neue Hard liegen insgesamt acht Stossrichtungen vor, davon vier mit dem Erhalt der bestehenden Bäume in der Mitte der Strasse und vier ohne den Erhalt der bestehenden Bäume.

Soll die Baumreihe in der Mitte erhalten werden, können keine Anpassungen der Breite dieses Bereichs vorgenommen werden.

Sollte der Mittelbereich angepasst werden, ist davon auszugehen, dass die Wurzeln der Bäume durch die Bauarbeiten beschädigt werden und die Bäume dadurch absterben. Die bestehenden 3 m breite des Mittelbereichs sind daher in den Varianten mit Erhalt der Baumreihe berücksichtigt.

Bäume direkt entlang der Parzellengrenze der ZKB auf der Neuen Hard können nicht realisiert werden, da die Tiefgarage ZKB bis an die Parzellengrenze reicht. Zudem ist der Abstand zur Fassade zu gering.

Die Fahrbahn unter den Arkaden des ZKB-Gebäudes soll beibehalten werden. Trottoir und Veloinfrastruktur sollen jedoch möglichst auf öffentlichem Grund zu liegen kommen. Es ist wichtig, dass die ZKB an die Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur angeschlossen ist.

Varianten mit Erhalt des Baumbestands

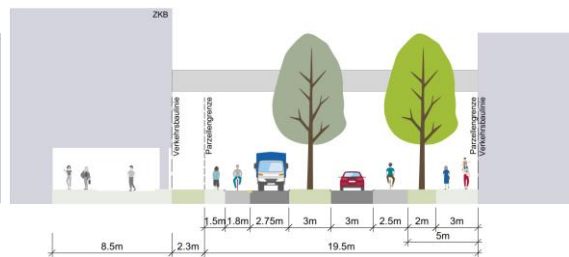
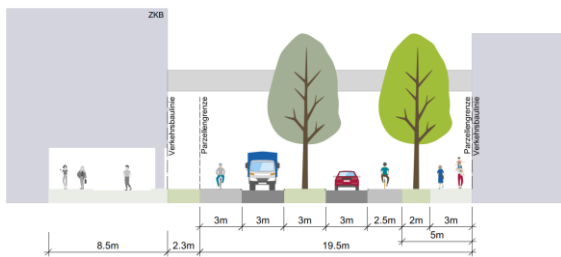


Abbildung 10: Variante 1a max. Veloweg, einseitiges Trottoir Abbildung 11: Variante 1b min. Veloweg beidseitig Trottoir

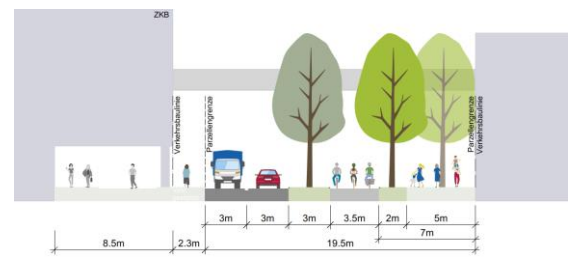
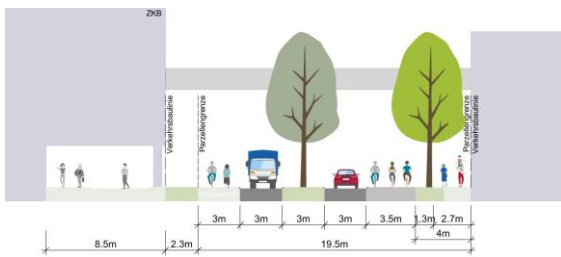


Abbildung 12: Variante 2 min. Zweirichtungsveloweg + beidseitiges Trottoir Abbildung 13: Variante 3: max. Zweirichtungsveloweg + einseitig Trottoir auf öffentlichem Grund

Varianten ohne Erhalt Baumbestand

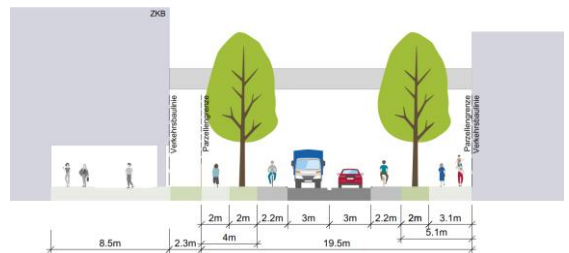
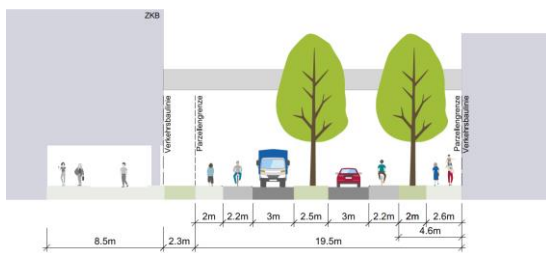


Abbildung 14: Variante 4a mit Mittelstreifen min. Veloweg + beidseitig Trottoir Abbildung 15: Variante 4b ohne Mittelstreifen min. Veloweg + beidseitig Trottoir

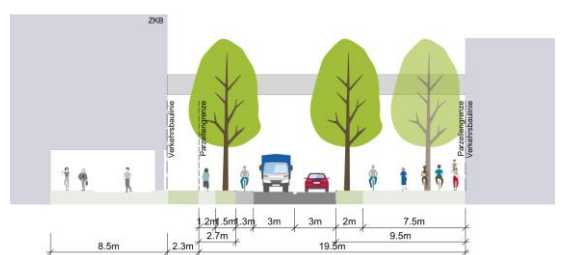
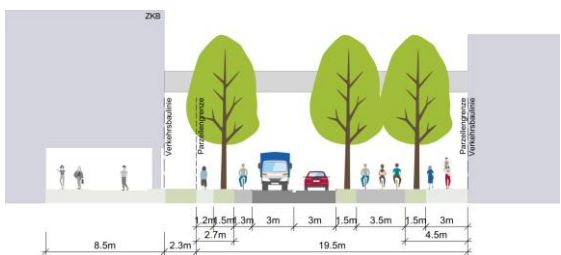


Abbildung 16: Variante 6a drei Baumreihen Abbildung 17: Variante 6b drei Baumreihen gemischter Fuss-/Veloweg

Die Variante 4a weist gegenüber der Variante 2 mit den heutigen Bäumen keinen Mehrwert auf. Auch aufgrund der beidseitigen Führung der VVR, die mehrmaliges Queren der stark befahrenen Strasse erfordert, wird diese Variante ausgeschlossen. Variante 4b wird aufgrund des starken Verkehrs, der beidseitigen Führung der VVR sowie der tiefen Möglichkeit, Bäume zu pflanzen, nicht weiterverfolgt. Der Mischverkehr auf der VVR mit dem Fussverkehr entspricht nicht den Anforderungen, weshalb die Variante 6b ausgeschlossen wird. Die Variante 6a soll weiterverfolgt und vertiefter geprüft werden.

Entscheid: Aufgrund der Linienführung und der Anschlusspunkte der VVR ist es sinnvoll, diese im Zweirichtungsverkehr entlang des Josefareals und des Viadukts zu führen. Aus diesem Grund sollen die Varianten 2 und 3 weiter vertieft werden.

Vertiefung der Varianten

Auf Basis der Stossrichtung «Begegnungszone» im Bereich der Geroldstrasse und den Varianten 2, 3 und 6a der Neuen Hard wurden drei vertiefte Varianten entwickelt. Die Varianten unterscheiden sich nur im Bereich der Neuen Hard. Nachstehend sind die Varianten in der Übersicht dargestellt.

Variante 2

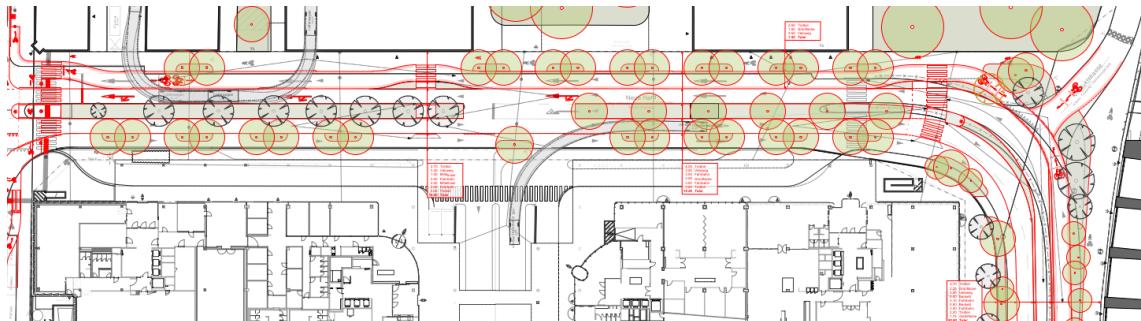


Abbildung 18: Variante 2

Baum - Bilanz	Bäume				
	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Neue Hard - ZKB	8	0	37	45	+37
Neue Hard - Viadukt	5	1	22	26	+21
Geroldstrasse	0	0	32	32	+32
Total	13	1	91	103	+90

Oberflächen Bilanz (m²)		Flächen Bilanz (m²)	
Trottoir unversiegelt / versiegelt	2750 / 2750	nicht versiegelt	versiegelt
Veloweg	900	3450 50% Trottoir Mittelbankett	6250 50% Trottoir Veloweg, Strasse
Mittelbankett	700	Regenwasser-versickerung via	Grünflächen
Strasse	2600	6200 Trottoir, Mittelbankett	Kanalisation
Total	9700		3500 Veloweg wenig Grünfläche, Strasse

Abbildung 19: Baum-/ Oberflächenbilanz Variante 2

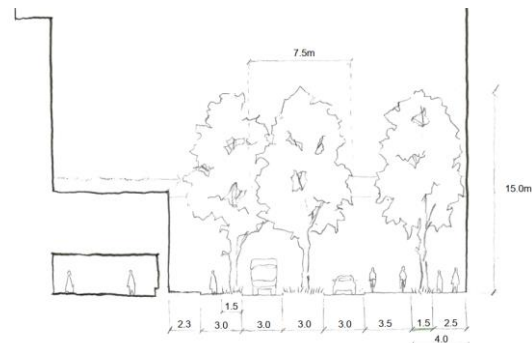


Abbildung 20: Querschnitt Variante 2

Variante 3

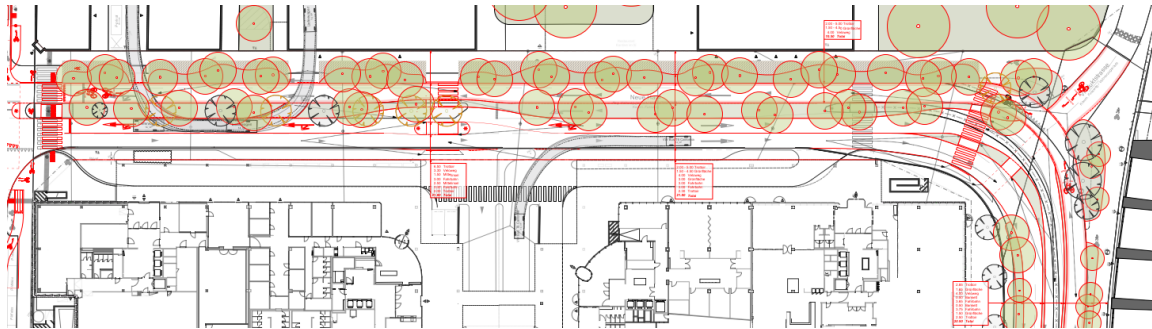


Abbildung 21: Variante 3

Baum - Bilanz	Bäume				
	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Neue Hard - ZKB	8	5	50	53	+45
Neue Hard - Viadukt	5	1	23	27	+22
Geroldstrasse	0	0	32	32	+32
Total	13	6	105	112	+99

Oberflächen Bilanz (m ²)		Flächen Bilanz (m ²)	
Trottoir <small>unversiegelt / versiegelt 350m² versiegelt (TG ZKB) sonst 50%</small>	2675 / 3025	Flächenversiegelung	nicht versiegelt
Veloweg	1100		3325 50% Trottoir - ZKB, Mittelbankett
Mittelbankett	650		6725 10% Trottoir - ZKB, Veloweg, Strasse
Strasse	2600	Regenwasser- versickerung via	Grünflächen
Total <small>Landerwerb 350m² ZKB</small>	10050		7100 Trottoir, Mittelbankett
			Kanalisation
			2950 Trottoir ZKB, Strasse

Abbildung 22: Baum-/ Oberflächenbilanz Variante 3

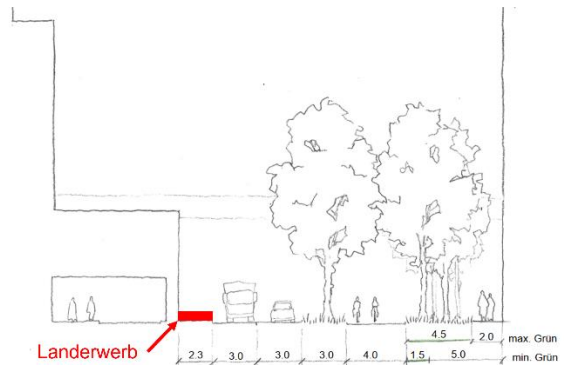


Abbildung 23: Querschnitt Variante 3

Variante 6a > 6c

Mit der Vertiefung wurden verschiedene Anpassungen an Variante 6a vorgenommen, so dass diese namentlich in Variante 6c angepasst wurde.

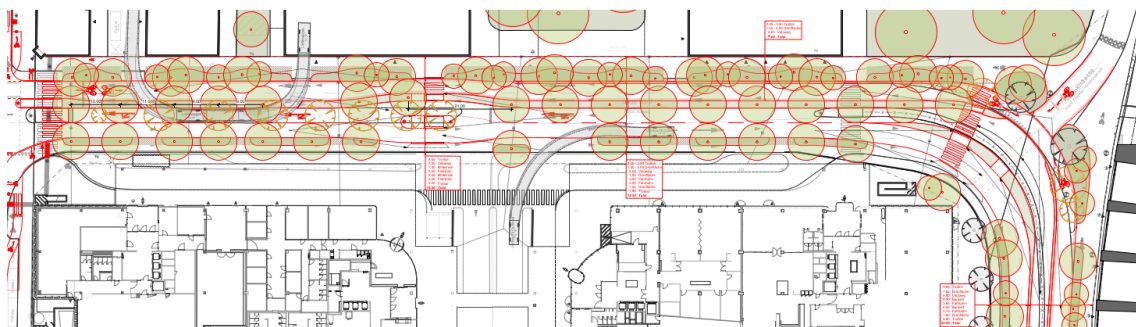


Abbildung 24: Variante 6c

Baum - Bilanz	Bäume				
	Bestehend	Fallen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Neue Hard - ZKB	8	8	67	67	+59
Neue Hard - Viadukt	5	3	23	25	+20
Geroldstrasse	0	0	33	33	+33
Total	13	11	123	125	+112

Oberflächen Bilanz (m²)		Flächen Bilanz (m²)	
Trottoir	unversiegelt / versiegelt 2750 / 2750	nicht versiegelt	versiegelt
Veloweg	1100	3250 40% Trottoir, Mittelbankett	6450 20% Trottoir, Veloweg, Strasse
Mittelbankett	500	Grünflächen	Kanalisation
Strasse	2600	7100 Trottoir, Veloweg, Mittelbankett	2600 Strasse
Total	9700		

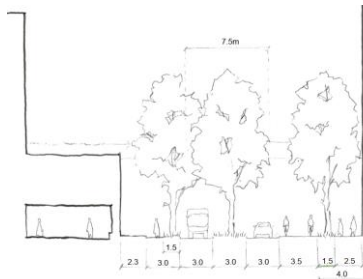


Abbildung 25: Baum-/ Oberflächenbilanz Variante 6c

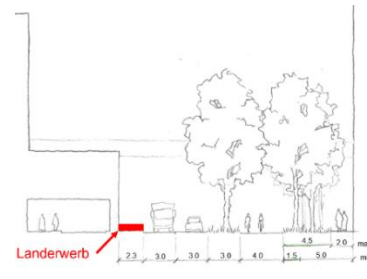
Abbildung 26: Querschnitt Variante 6c

3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Qualitativ



Variante 2



Variante 3



Variante 6c

+ Erhalt bestehende Bäume bis auf einen

+ Drei Baumreihen möglich

+ Gute Einbindung der Südseite in Strassenraum

- Minimale Fussverkehrsflächen im Norden

- VVR im Norden mit 3,50 m Minimalbreite, kein Sicherheitsabstand Zweirichtungs-VVR / Fahrbahn

- Weniger neue Bäume möglich

- Wenig Potential für Begrünung / Aufenthaltsqualität Josefareal (Trottoir 4,00 m) / Stadtnatur

+ Grosszügige Fussverkehrsflächen im Norden

+ VVR im Norden mit 4,00 m Breite, Sicherheitsabstand Zweirichtungs-VVR / Fahrbahn

+ Erhalt der Hälfte der bestehenden Bäume

+ Freie Baumstellung möglich

+ Grosses Potential für Begrünung / Aufenthaltsqualität Josefareal (6,50 m) / Stadtnatur

+ Nordseite viel Fläche für neue Bäume / Entsiegelung / Versickerung

- Minimale Fussverkehrsflächen im Süden

+ Grosszügige Fussverkehrsflächen im Norden

+ VVR im Norden mit 4,00 m Breite, Sicherheitsabstand Zweirichtungs-VVR / Fahrbahn

+ Eine Vielzahl neuer Bäume möglich

+ Drei Baumreihen möglich

+ Potential für Begrünung / Aufenthaltsqualität Josefareal (5,00 m) / Stadtnatur

+ Nordseite Fläche für neue Bäume / Entsiegelung / Versickerung

+ Einbindung Südseite in Strassenraum

- Nordseite wenig Fläche für neue Bäume / Entsiegelung / Versickerung
- Fussverkehrserschliessung Südseite nur durch Landerwerb von etwa 350 m² (Kosten bei etwa 4,9 Mio. CHF)
- Südseite hat trotz Landerwerb keine Verbesserung der Aufenthaltsqualität zur Folge (Fokus liegt nur auf der Nordseite)
- Erhalt von nur zwei der bestehenden Bäume

3.3 Fazit

Aufgrund der Bewertung wurde die Variante 6c als Vorzugsvariante bestimmt und im nächsten Schritt vertieft bearbeitet.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Die Fahrbahnen Neue Hard und Geroldstrasse wurden zugunsten grosszügigerer Trottoirbereiche auf ein Minimum reduziert. Die Geroldstrasse soll eine Begegnungszone werden.

Die heute durchgehend asphaltierten Strassenräume entlang der Neuen Hard und der Geroldstrasse werden zugunsten begrünter Strassenräume entsiegelt. Die Strassenbegrünung mittels Bäumen, Sträuchern und Ruderalvegetation hat das Ziel, mehr Aufenthaltsqualität, Bodenversickerung und ökologische Vernetzung zu fördern. Dazu ist die ZKB-Insel durch das Begrünungskonzept stärker in den Stadtraum integriert.



Abbildung 27: Grundprinzip Bestvariante (ghiggi paesaggi)

Situation am Knoten Pflingstweidstrasse

Am Knoten Pflingstweidstrasse gegen Osten wird der Geradeaus-Rechtsabbiegestreifen künftig nur noch dem Rechtsabbiegen dienen. Der bestehende Geradeausstreifen bleibt erhalten. In Gegenrichtung wird es ebenfalls nur noch eine Fahrspur für die beiden Fahrbeziehungen Geradeaus und Rechts geben. Die Geometrien am Knoten sind so optimiert, dass beim Warten eines linksabbiegenden Fahrzeugs Richtung Bahnhof Hardbrücke ein nachfolgender Personenwagen überholen kann.

Im nördlichen Bereich werden neue Lichtsignalanlagen die Sicherheit beim Queren der Gleisanlage für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen. Die Sichtweiten auf die Fussgängerstreifen wurden bei der Baumsetzung berücksichtigt.

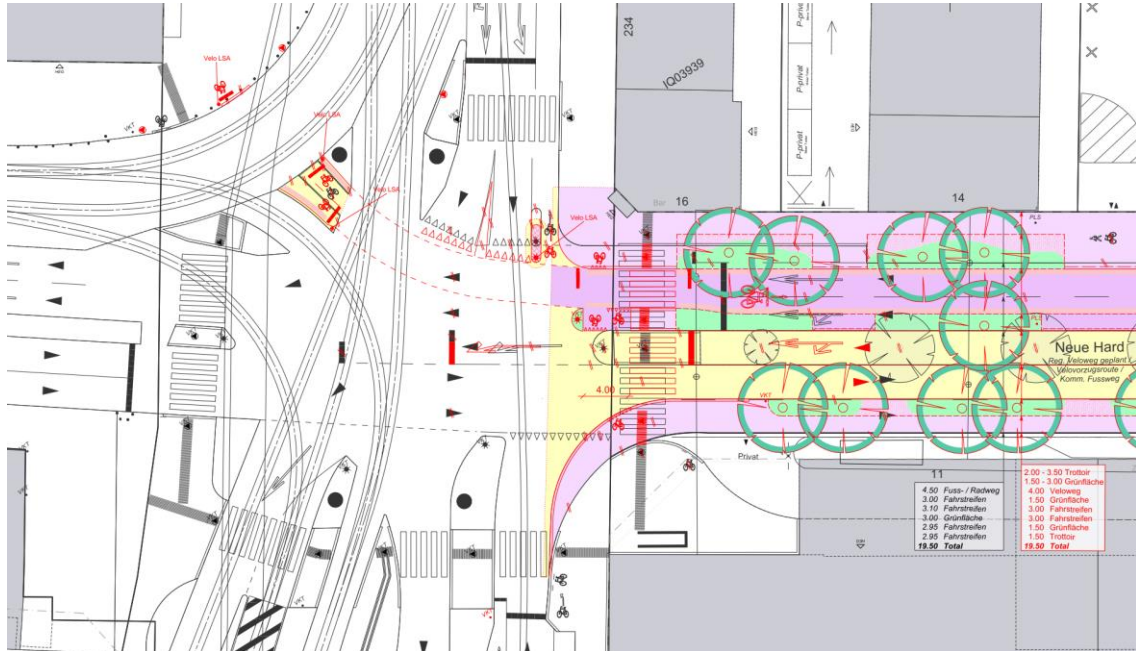


Abbildung 28: Befahrbarkeit - Ausschnitt aus dem Situationsplan § 13 StrG (Lajo)

Querschnittsgestaltung und Situation

Die Neue Hard wird künftig von vier auf zwei Fahrspuren für den MIV reduziert. Beidseitig flankieren Bäume den Fahrbahnbereich. Ein Grünstreifen trennt den Fahrbahnbereich vom Veloweg im Gegenverkehr. Dieser wird wiederum durch einen mit Bäumen bewachsenden Grünstreifen vom Trottoirbereich getrennt.

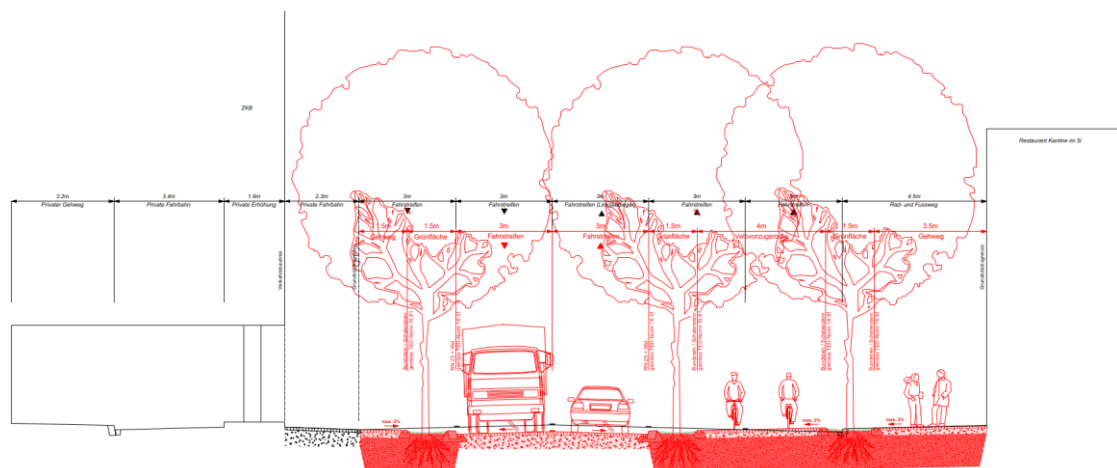


Abbildung 29: Querschnitt A-A Neue Hard (Lajo)

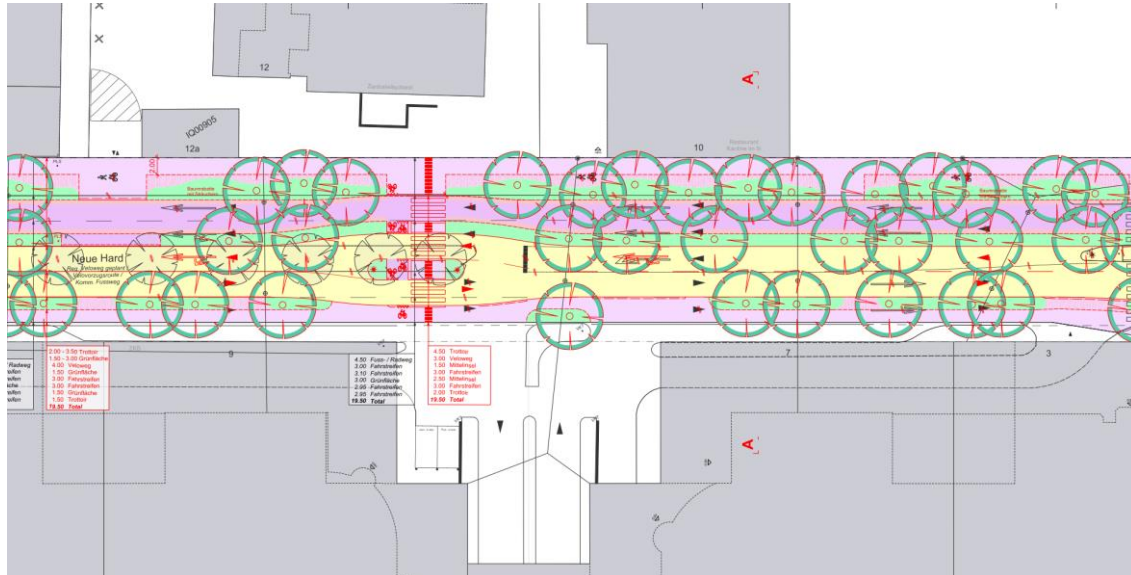


Abbildung 30: Neue Hard - Ausschnitt aus dem Situationsplan § 13 StrG (Lajo)

Die Sichtweiten entlang der neuen Hard bei den bestehenden Zu- und Wegfahrten sind sowohl auf die Fußgängerübergänge, Velofurten und auf den Veloweg eingehalten. Mit der Baumsetzung wurde entsprechend reagiert.

Im Bereich des Viadukts wird der Veloweg einseitig weitergeführt und endet auf Höhe der Yonex-Halle. Dort verkehrt das Velo entweder weiter auf der VVR über die neue Franca-Magnani-Brücke oder im Mischverkehr in der Begegnungszone Richtung Bahnhof Hardbrücke. Der Übergang zur Franca-Magnani-Brücke und die Gestaltung der Platzfläche vor der Yonex-Halle läuft derzeit. Die Ausgestaltung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Projekt Franca-Magnani-Brücke.

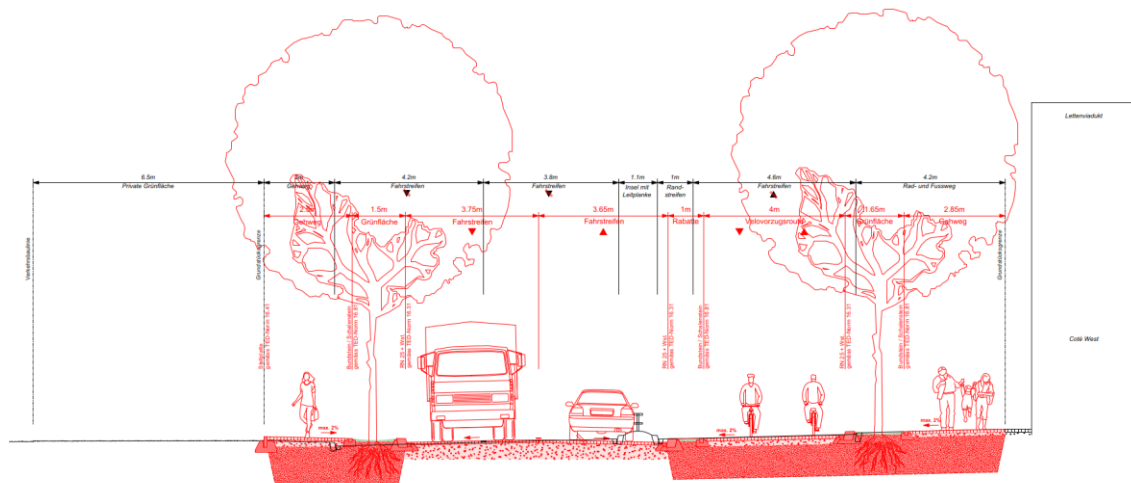


Abbildung 31: Querschnitt B-B Bereich Viadukt (Lajo)

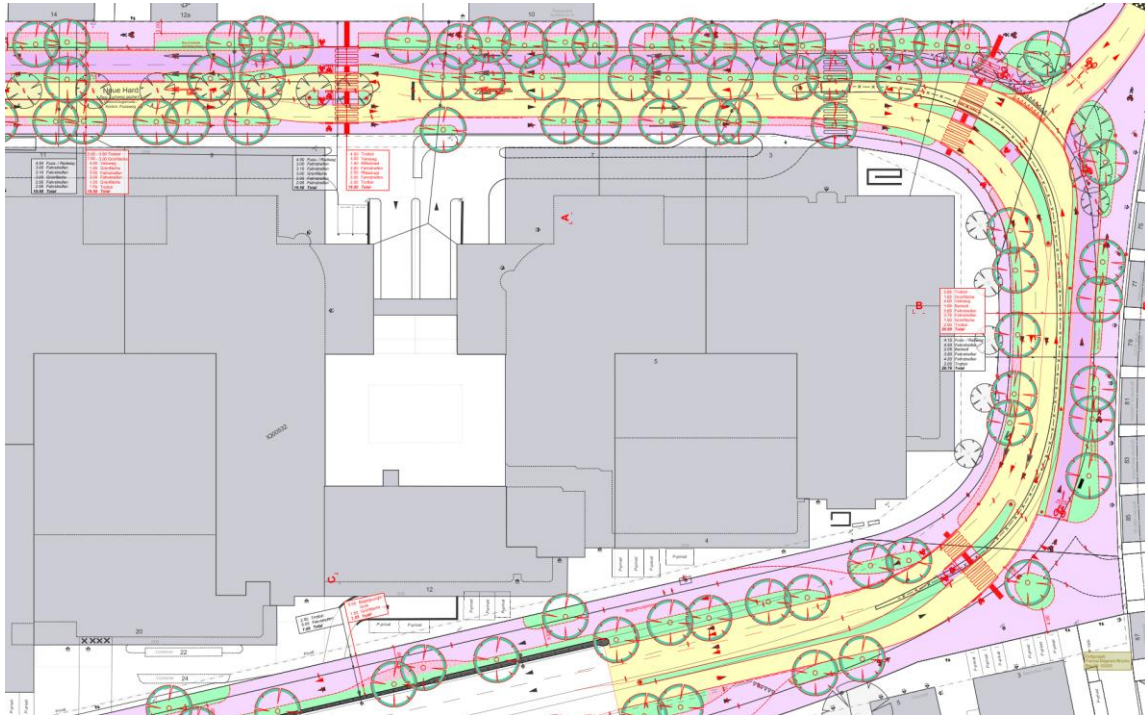


Abbildung 32: Bereich Viadukt - Ausschnitt aus dem Situationsplan § 13 StrG (Lajo)

Links und rechts der Geroldrampe entstehen Begegnungszonen, die vom MIV im Einbahnsystem befahren werden. Der Veloverkehr darf auf der Südseite im Gegenverkehr zirkulieren.

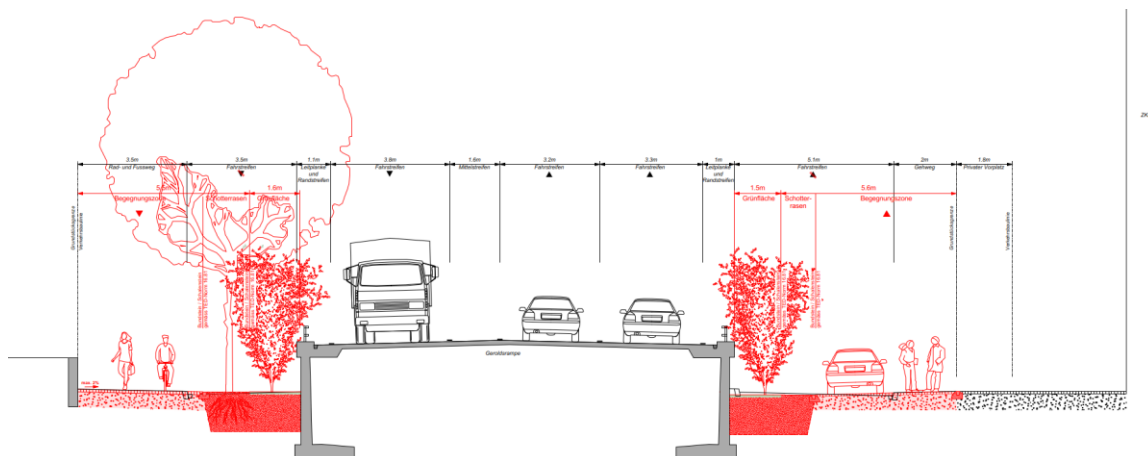


Abbildung 33: Querschnitt C-C Geroldstrasse (Lajo)

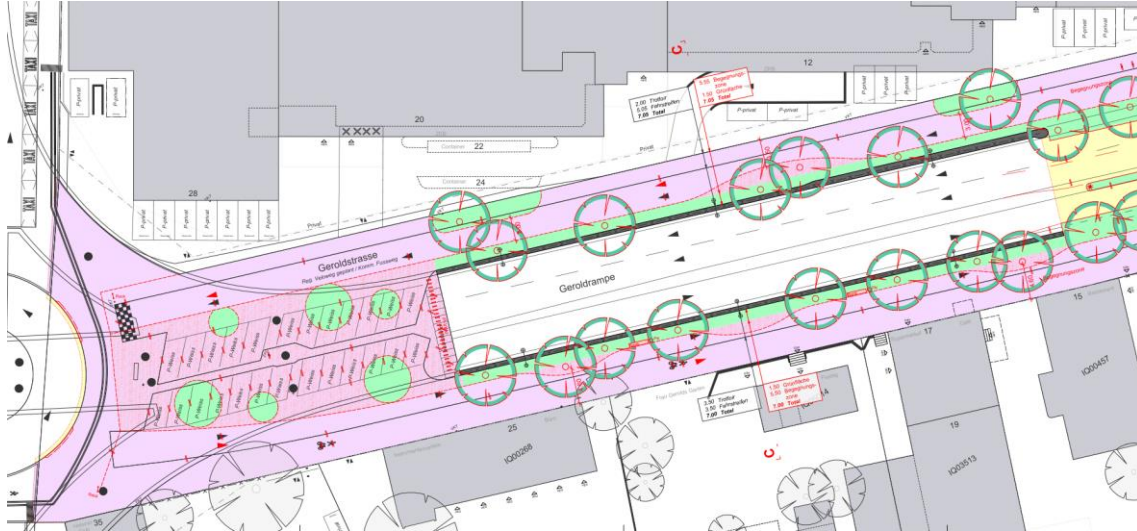


Abbildung 34: Geroldstrasse - Ausschnitt aus dem Situationsplan § 13 StrG (Lajo)

4.2 Baumkonzept

Rund um die Strasse Neue Hard und die Geroldstrasse werden ähnliche Bäume gepflanzt um rund um die ZKB-Insel ein einheitliches Bild zu erzeugen. Entlang der Neuen Hard werden die bestehenden Bäume durch drei neue Baumreihen ersetzt. Entlang der Trottoirs des Viadukts und der Geroldstrasse sind Gruppen von Bäumen und Sträuchern vorgesehen. Die Sträucher werden im Bereich unter der Geroldrampe anstelle der bestehenden Parkplätze fortgesetzt. Beobachtungen vor Ort haben gezeigt, dass in die Bereiche unter der Rampe genügend Sonnenlicht und Regenwasser gelangen, so dass ein Schotterrasen und eine Bepflanzung hier gut vorstellbar sind.

Die nachfolgende schematische Darstellung der Baumarten soll die Grundidee vermitteln. Die genaue Baumart, die Standorte und die Grösse der Bäume sollen im Vorprojekt in Abstimmung mit Grün Stadt Zürich definiert werden.



Abbildung 35: Visualisierung Neue Hard (ghiggi paesaggi)



Abbildung 36: Baumstellung und -typen (ghiggi paesaggi)

Baum - Bilanz	Bäume				
	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Neue Hard - ZKB	8	8	48	48	+40
Neue Hard - Viadukt	5	3	11	13	+8
Geroldstrasse	0	0	26	26	+26
Total	13	11	85	87	+74

4.3 Hitzeminderung

Die genaue Materialwahl der entsiegelten Flächen wird erst im Vorprojekt bestimmt. Die Hindernisfreiheit wird gewährleistet. Das Trottoir um die ZKB weist deutlich geringere Fussverkehrsfrequenzen auf und soll stärker versickerungsfähig gestaltet werden, während die publikumsorientierten Trottoirs auf der Nordseite der Neuen Hard, entlang des Viadukts und entlang des Gerold-Areals meist in Asphalt belassen werden.

4.4 Ruderalflächen

Die in der Entwicklungsplanung Zürich-West vorgesehene ökologische Vernetzung wird entlang der Neuen Hard und Geroldstrasse sowie unter der Hardbrücke und auf der Franca-Magnani-Brücke fortgesetzt. Auf diesen entsiegelten Flächen, sogenannten Ruderalflächen, werden zusätzlich Sträucher gepflanzt. So stellen sie wertvolle Grünflächen sowohl für die Regenwasserversickerung als auch für die Biodiversität dar. Die genaue Auswahl der Bepflanzung soll in Begleitung eines Ökologen untersucht werden. Die Fachstelle Stadtnatur ist in die Auswahl einzubeziehen.

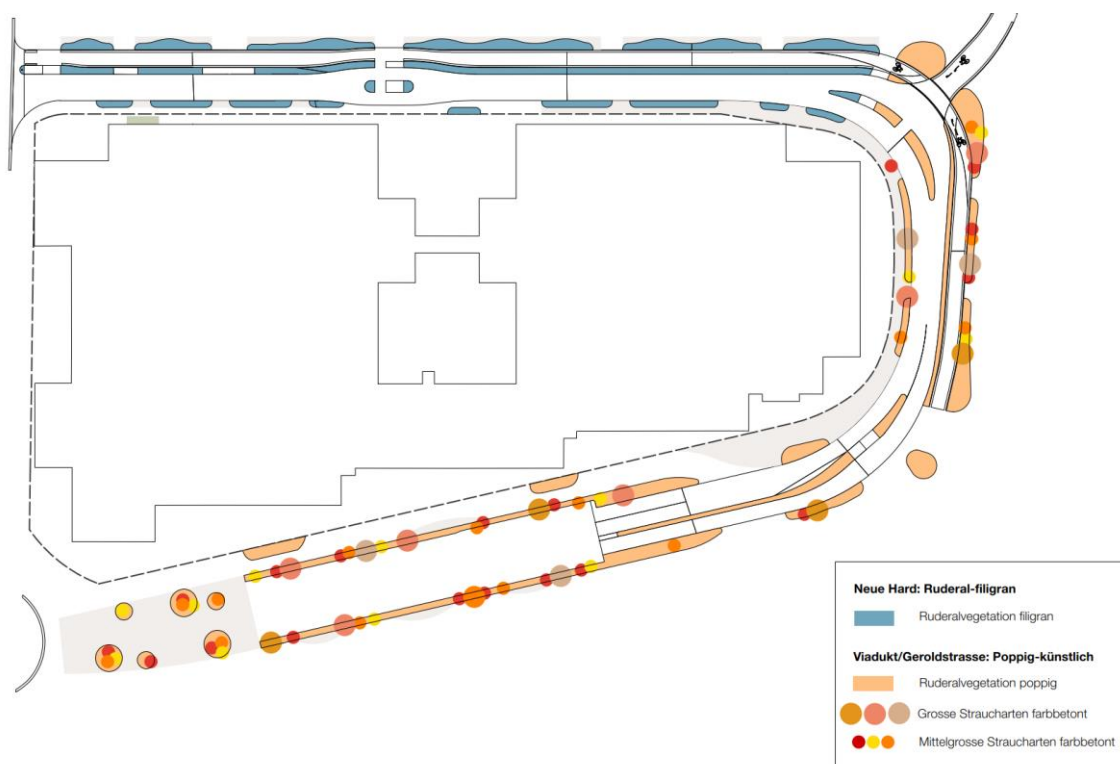


Abbildung 37: Vegetationswelten (ghiggi paesaggi)

- Neue Hard: filigran
Die filigrane Vegetation in Form von Ruderalflächen soll den ursprünglichen Charakter als Industriestandort verdeutlichen und wird während der Blütezeit weniger farbintensiv sein.



Abbildung 38: Beispiele für filigrane Ruderalflächen (ghiggi paesaggi)

- Viadukt/Geroldstrasse: farbig
Die farbige Gestaltung verweist auf die heutige Nutzung des Ortes als Ausgangs- und Kreativquartier.



Abbildung 39: Beispiele für farbige Bepflanzung (ghiggi paesaggi)

4.5 Entwässerungskonzept

Damit die eingeführten Grünflächen für die Regenwasserversickerung tauglich sind, müssen sie muldenförmig ausgebildet sein, so dass das Regenwasser zufließen und vor der Versickerung bei Bedarf gestaut werden kann. Das Projekt liegt im Gewässerschutzbereich «Au», so dass hier eine belebte Bodenpassage mit Filterwirkung vorzusehen ist. Falls der Boden an den Versickerungsstandorten belastet sein sollte, ist das belastete Material auszutauschen, um die Auswaschung der Schadstoffe ins Grundwasser zu verhindern. Im Zuge des Vorprojekts werden dafür konkrete Untersuchungen eingeleitet und das Entwässerungskonzept konkretisiert.

4.6 Stadtmobiliar

Aufgrund des zukünftigen Quartierparks Josef-Areal wird entlang des nördlichen Trottoirs an der Neuen Hard auf eine Möblierung verzichtet. Südlich der Geroldrampe sind lange Sitzbänke und Abfalleimer vorgesehen, während nördlich davon die Abschlüsse der neuen Pflanzungen entlang der ZKB als niedrige, zum Sitzen einladende Mauern ausgebildet sind. Veloabstellplätze sind unter der Geroldrampe vorgesehen.

4.7 Visualisierungen

Geroldstrasse als Begegnungszone



Abbildung 40: Visualisierung durch nightnurse

Geroldstrasse im Bereich Viadukt mit neuer VVR



Abbildung 41: Visualisierung durch nightnurse

Neue Hard mit neuer VVR



Abbildung 42: Visualisierung durch nightnurse

Zürich, 14.11.2024 scg

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

