Stadt Zürich
Tiefbauamt

Öffentliche Planauflage gemäss § 13 Strassengesetz

Erläuternder Bericht

Hardturmstrasse
Abschnitt Pfingstweidstrasse bis Förrlibuckstrasse Ost

Bau Nr. 21110

Zürich, 16. September 2026 tazbal

Inhalt

1 Ausgangslage 3
1.1 Auftrag 3
1.2 Rahmenbedingungen 3
1.3 Defizite / Potenziale 5

2 Zielformulierung 7

3 Variantenstudium 8

4 Bestvariante 11
4.1 Verkehrskonzept 11
4.2 Fussverkehr 13
4.3 Veloverkehr 14
4.4 Öffentlicher Verkehr 14
4.5 Bäume, Hitzeminderung, Versickerung 15
4.6 Privatgrund und Erschliessung 15
4.7 Bauvorhaben Hardturmareal 16
4.8 Bilanzen 17
4.9 Realisierung 18

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Die Hardturmstrasse soll zwischen Pfingstweidstrasse und Förrlibuckstrasse Ost saniert und neugestaltet werden. Der unter dem Tramgleis verlaufende Abwasserkanal ist mindestens 130 Jahre alt und muss erneuert werden.

1.2 Rahmenbedingungen

Motorisierter Individualverkehr

- Die Hardturmstrasse ist innerhalb des Projektperimeters als *kommunale Sammelstrasse bestehend* klassiert.
- Der Abschnitt zwischen Escher-Wyss-Platz und Förrlibuckstrasse Ost sowie die Förrlibuckstrasse Ost und die Duttweilerstrasse sind *regional klassierte Verbindungsstrassen*.
- Die Pfingstweidstrasse sowie die Bernerstrasse sind *Hauptverbindungsstrassen des Bundes*.

Veloverkehr

- Die Hardturmstrasse ist innerhalb des Projektperimeters gemäss Richtplan als *überkommunaler Radweg bestehend* klassiert. Im Rahmen der Sofortmassnahmen wurde 2022 bereits ein Pilotversuch zur Vorbereitung auf die künftige Velovorzugsroute umgesetzt.
- Auf dem Mühleweg ist gemäss Richtplan eine Velovorzugsroute geplant, die als *kommunaler Radweg klassiert* ist.
- Der Abschnitt zwischen Escher-Wyss-Platz und Förrlibuckstrasse Ost ist gemäss Richtplan als *überkommunaler Radweg geplant* klassiert.

Fussverkehr

- Auf der Hardturmstrasse zwischen Förrlibuckstrasse Ost und West ist gemäss Richtplan eine *kommunale Fusswegverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität geplant.*
- Die Querungsstellen bei den Haltestellen Bernoulli-Häuser, Fischerweg und Förrlibuckstrasse dienen als Schulwege.
- Auf dem südlichen Trottoir der Hardturmstrasse, entlang der Liegenschaften Förrlibuckstrasse 10, Hardturmstrasse Nrn. 101, 121, 253 und 261 verlaufen Schulwege.

Öffentlicher Verkehr

- Auf der Hardturmstrasse verkehren die Trams Nr. 8 und 17 zwischen Escher-Wyss-Platz und Förrlibuckstrasse West.
- Gemäss Richtplan ist die Tramverbindung als *regionale Schmalspurbahn bestehend* klassiert und durchgehend im Eigentrassee geführt.
- An Wochenenden verkehrt der Nachtbus N17 auf der Achse Bernerstrasse – Escher-Wyss-Platz.
- Folgende Tramhaltestellen liegen im Bereich des Projekts: Hardturm, Bernoulli-Häuser, Fischerweg und Förrlibuckstrasse.

Gemäss den im Jahr 2022 durchgeführten Verkehrsmessungen verkehren etwa **4700 Fahrzeuge** (durchschnittlicher Werktagsverkehr – DWV) auf der Hardturmstrasse. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt rund 66 %.

Zwischen Pfingstweidstrasse und Förrlibuckstrasse Ost gilt in beide Fahrtrichtungen ein **Fahrverbot für Lastwagen und Reisecars**, ausgenommen Zubringer. Stadtauswärts gilt **ein Nachtfahrverbot**: Mo bis Fr 21.30 Uhr bis 5.30 Uhr, Sa 21.30 Uhr bis 6.30 Uhr, So 21.30 Uhr bis 7.30 Uhr, ausgenommen Veloverkehr.

Die Hardturmstrasse ist Teil der **Tempo-30 Zone** «Hardturm» und erstreckt sich vom Knoten Förrlibuckstrasse Ost bis Förrlibuckstrasse West. Im Abschnitt Pfingstweid- bis Förrlibuckstrasse West gilt «Generell Tempo 50».

Die Hardturmstrasse ist ausser im Abschnitt Pfingstweid- bis Förrlibuckstrasse West lärmsaniert (Tempo 30). Die Lärmempfindlichkeitsstufe liegt in diesem Abschnitt aktuell bei Stufe 3.

Die **Bau- und Zonenordnung BZO** definiert den nordöstlichen und südwestlichen Teil (Kraftwerk + Limmatwest) als *Wohnzone*, den nordwestlichen Teil (Bernoulli) als *Kernzone* und den südöstlichen Teil wie auch das Hardturmareal als *Zentrumszone*. Nördlich der Stadion-Brache befindet sich eine Erholungszone.

Der gesamte südliche Bereich der Hardturmstrasse ist gemäss kommunalem **Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten SLöBA** in einem Gebiet *mit baulicher Verdichtung über die Bau- und Zonenordnung 2016 hinaus.* Es finden sich keine öffentlichen Bauten oder Schulen an der Hardturmstrasse. *Ökologische Vernetzungskorridore* queren die Strasse Höhe Mühle-/Hardturmweg, beim Naherholungsgebiet Hardturm, - Förrlibuckstrasse West und vom Ampère-Steg Richtung Förrlibuckstrasse Ost. Aufgrund der bestehenden Zonierung sind entlang der Hardturmstrasse überwiegend Wohn- und gewerbliche Nutzungen anzutreffen. Der gewerbliche Anteil wird geprägt durch Firmenstandorte, Büros, Läden, Detailhandel, Gastronomie und kulturelle Einrichtungen. Beim Knoten Förrlibuckstrasse West befindet sich eine Tankstelle.
Die Liegenschaften Bernoulli und à Porta sind von der **Denkmalpflege** inventarisiert und *als potenziell schützenswert* eingestuft. Die Gartenanlage um die Bernoulli-Häuser und das Gebäude der Basler Versicherungen am Knoten Förrlibuckstrasse Ost sind ebenfalls als *potenziell schützenswert* eingestuft.

Im **Bedeutungsplan** der Stadt Zürich wird die Hardturmstrasse mit einer *regionalen/stadtweiten* Bedeutung, das Stadionareal mit einer aktuell *quartierweiten* und künftig mit einer *regionalen/stadtweiten* Bedeutung eingestuft. Aus städtebaulicher Sicht handelt es sich um eine *prägende* **Stadtachse** flankiert von durchgehend *geschlossener Bebauung,* ausgenommen im Bereich Hardturmareal.

Die Hardturmstrasse befindet sich bezüglich **Hitzebelastung** im Massnahmegebiet 1 und macht dieser zu Folge *Verbesserungen der bioklimatischen Situation am Tag und in der Nacht notwendig.* Die *Wärmebelastung auf Verkehrsflächen* (Geoportal Kant. ZH) variiert nach Abschnitt zwischen *stark II (≥ 36 bis < 37 °C)* und *sehr stark III (≥ 39 bis < 40 °C).*

1.3 Defizite / Potenziale

Defizite
Die heutige Gestaltung der Hardturmstrasse stammt aus einer Zeit, in der sie als direkter Autobahnanschluss diente. Nach dem Ausbau der Pfingstweidstrasse wurde sie 2010 von einer überkommunalen Verbindungsstrasse zu einer kommunalen Sammelstrasse abklassiert. Im Rahmen der Sofortmassnahmen im Jahr 2022 – unter anderem durch die Einführung einer Kernfahrbahn, Fahrbahnverengungen und provisorischer Trottoirgestaltungen – konnte der Gesamtverkehr um rund 27 % reduziert, die Einhaltung der Geschwindigkeit von Tempo 30 verbessert und als Pilotversuch Elemente der Velovorzugsroute umgesetzt werden. Der prozentuale Anteil des Durchgangsverkehrs blieb jedoch nahezu unverändert.

Das Tramtrassee in Seitenlage gewährleistet eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, führt aber mitunter zu einer starken räumlichen Trennung. Die Erschliessung der nördlichen Privatparzellen erfolgt ausschliesslich über das Tramtrassee, was zu wiederholten Konflikten und Unfällen führt. Die Haltestelle Fischerweg liegt in einem Kurvenbereich und ist daher nicht hindernisfrei ausgebaut.

Das nördliche Trottoir weist eine Breite von rund 2,30 m auf und fehlt entlang der Überbauung Limmatwest auf öffentlichem Grund. Erdgeschoss- und Vorzonennutzungen sind nahezu nicht vorhanden.

Das südliche Trottoir ist mit rund 6,70 m deutlich breiter; darauf verläuft ein stillgelegtes Industriegleis, das aufgrund seiner Schienen, Weichen und Entwässerungssammler immer wieder Ursache für Unfälle von Zufussgehenden darstellt. An mehreren Stellen sind private Parkplätze unmittelbar neben dem Trottoir angeordnet, was speziell bei rechtwinklig zur Fahrbahn angeordneten Parkplätzen zu gefährlichen Situationen, insbesondere mit Kindern auf dem Schulweg, führt.

Flächiges Queren über die Strasse ist – ausserhalb der lichtsignalgeregelten Fussgängerquerungen – aufgrund der grossen Querungsdistanz von etwa 15 m und des fehlenden sicheren Aufenthaltsbereichs zwischen Tramtrassee und Fahrbahn, sehr anspruchsvoll und führt wiederholt zu gefährlichen Situationen.

Obwohl erste Sofortmassnahmen im Rahmen eines Pilotversuches mit mehrheitlich 2,20 m breiten Radstreifen umgesetzt wurden, wird die Kernfahrbahn mit den Fahrbahnverengungen von vielen Velofahrenden und Autofahrenden aktuell als unangenehm wahrgenommen. Zwischen Ampère-Steg und der Förrlibuckstrasse Ost fehlen in fast allen Wunschfahrrichtungen sichere Veloangebote.

Die Strasse wie auch die angrenzenden Privatflächen sind nahezu durchgängig versiegelt. Grünflächen und Baumreihen finden sich nur entlang der Siedlung

Limmatwest und gegenüber dem Hardturmareal. Auf Privatgrund finden sich vereinzelte Bäume.

Insgesamt handelt es sich trotz seit 2022 reduzierter Verkehrsmengen um eine verkehrsdominiert wirkende Transitachse mit weiterhin hohem Durchgangsverkehrsanteil von über 60 Prozent, punktuellen Sicherheitsdefiziten, starker Trennwirkung zwischen den Strassenseiten, grosser Hitzebelastung und kaum vorhandener Aufenthaltsqualität oder ökologischer Vernetzung.

Potenzial

Die Hardturmstrasse ist ein wichtiger Strassenabschnitt des Industriequartiers zwischen Limmat, Autobahnanschluss, Hardturmareal und Escher-Wyss-Platz. Historisch als Allee angelegt, besitzt sie viel Potenzial für eine Erneuerung. Die bestehenden Tramlinien stellen eine verlässliche ÖV-Erschliessung sicher. Die zentrale Lage bietet eine gute Voraussetzung für eine nachhaltigere Mobilitätsentwicklung.

Die vielen Asphaltflächen können ökologisch aufgewertet werden, etwa durch Entsiegelung, Begrünung und eine neu definierte Flächennutzung. Die bestehenden Querungsbedürfnisse, abgeleitet aus Wohn-, Gewerbe- und kulturellen Nutzungen, weisen auf ein hohes Potenzial für eine frequentierte und nutzerorientierte Strasse hin. Die künftige Entwicklung des Hardturmareals – mit oder ohne Stadion – wird den Nutzungsdruck und die Bedeutung der Strasse weiter erhöhen und unterstreicht damit die Notwendigkeit einer durchdachten Neugestaltung.

2 Zielformulierung

Die Hardturmstrasse entwickelt sich vom ehemaligen Autobahnanschluss zurück zur grünen Stadtachse fürs Quartier: Eine urbane, klimafreundliche und multifunktionale Stadtachse mit einem charakteristischen Quartierflair, die eine hohe Aufenthalts- und Wohnqualität bietet.

Für die Planung wurden daraus ableitend drei **Leitideen** formuliert:

«Grüne Stadtachse»
Die grüne Stadtachse wird durch eine repräsentative Baumallee geprägt. Sie schafft ein angenehmes Stadtklima, hat versickerungsfähige Böden, integriert private und denkmalpflegerische Grünstrukturen, stärkt die ökologische Vernetzung und erhöht durch verdichtete, mehrschichtige Grünstrukturen Biodiversität und Klimaresilienz.

«Multifunktionale Strasse»
Sie schafft grosszügigen Raum zum Flanieren und für einen angenehmen Aufenthalt. Sie ist durch vielfältige, lebendige Nutzungen attraktiv. Bebauung und räumliche Abstufungen werden durch abschnittsbezogene Gestaltung miteinander verknüpft oder in Verbindung gebracht. Die privaten Vorzonen erhalten ein grösseres Nutzungs- und Gestaltungspotenzial und können sowohl mit direktem Bezug zum öffentlichen Raum als auch über einen Filter gestaltet werden. Gleichzeitig bleibt die gesamte Strasse eine durchgehende, identitätsstiftende Einheit, die trotz ihrer vielfältigen Abschnitte und unterschiedlichen Nutzungen einen erkennbaren Charakter bewahrt und als gemeinsamer Raum für alle Bewohnenden und Besuchenden wirkt.

«Quartiergerechter Verkehr»
Der quartiergerechte Verkehr basiert auf Koexistenz statt Konkurrenz. Er ist beruhigt, siedlungsorientiert, durchlässig, sicher und alle Verkehrsteilnehmenden werden berücksichtigt, wobei ÖV, Fuss- und Veloverkehr priorisiert werden.

Der Durchgangsverkehr wird unterbunden und auf den Ortsverkehr reduziert. Die Erschliessung der Privatparzellen und Liegenschaften inkl. Güter- und Gewerbeverkehr ist sicher, direkt und flexibel wählbar. Schulwege sind direkt und sicher.

3 Variantenstudium

Erschliessung des Quartiers, Reduktion des Durchgangsverkehrs
Zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs wurden verschiedenste Varianten und Massnahmen untersucht. Dabei wurde auch die Erschliessung in der Förrlibuck-Quartierstrasse sowie die Entwicklung des Hardturmareals mitberücksichtigt. Der Variantenfächer beinhaltete verschiedenste Varianten und Variationen von durchgehenden oder punktuellen Einbahnverkehrssystemen, physischer Sperrungen, punktuelle Verbote oder Gebote von bestimmten Fahrbeziehungen, innerhalb der Hardturmstrasse und/oder der Förrlibuckstrasse.

Sämtliche Varianten wurden verworfen, da entweder der Durchgangsverkehr nicht genügend verhindert oder die minimal erforderliche Erschliessungsqualität des Quartiers nicht zufriedenstellend gewährleistet werden könnte. Die gewählte Bestvariante «Entkoppelung» der Hardturmstrasse von der Bernerstrasse Nord und Süd erfüllt die gesetzten Ziele am besten.

Strassenraumaufteilung (Regelquerschnitte)
Es wurden verschiedene Varianten von neuen Strassenraumaufteilungen geprüft, wobei es hauptsächlich um verschiedene Führungsarten des Trams an unterschiedlichen Lagen ging. Unter Berücksichtigung der beschriebenen Ziele und technischen Voraussetzungen wie beispielsweise der bestehenden Werkleitungen oder der Wechselwirkung mit der verkehrlichen Bestvariante «Entkopplung», wurden zwei Querschnitts-Bestvarianten definiert:

Mischverkehr zwischen den Trams und dem motorisierten Verkehr, baulich abgesetzte Radwege und beidseitigem Trottoir mit je einer Baumreihe.

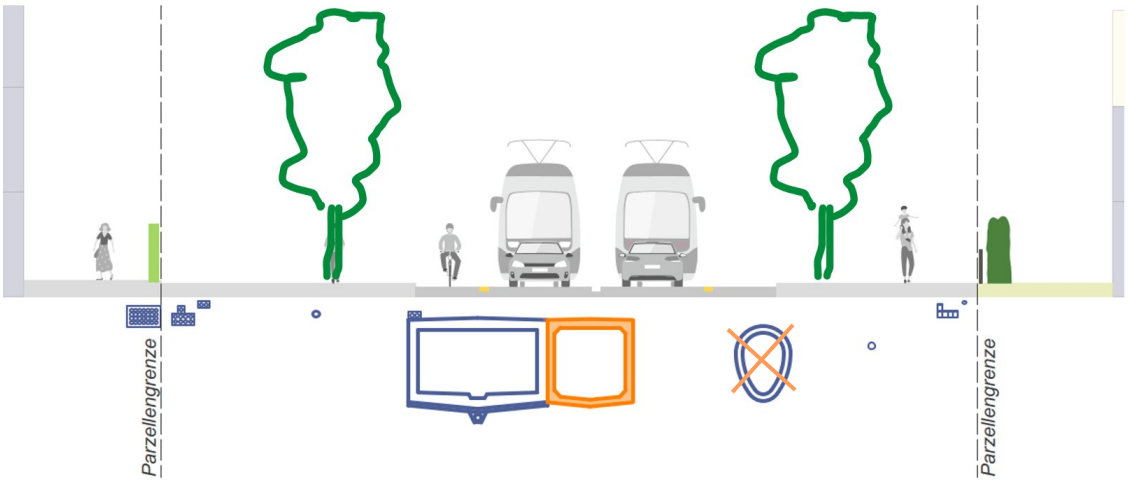

Abbildung 1 Mischverkehr schematischer Querschnitt

Tram Eigentrassee in Seitenlage, mit Mittelbankett, Fahrbahn im Mischverkehr für motorisierte Fahrzeuge und Velos sowie beidseitigem Trottoir mit je einer Baumreihe.

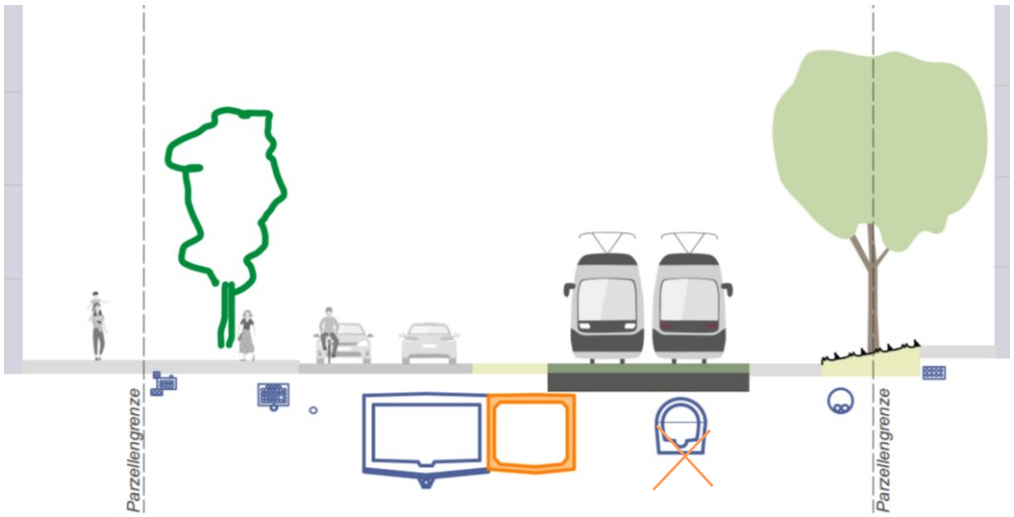

Abbildung 2 Tram-Eigentrasse-Prinzip, schematischer Querschnitt

Die Regelquerschnitt-Variante Mischverkehr erreichte in der Beurteilung der Zielerfüllung gegenüber der Variante Eigentrassee deutlich die besseren Bewertungen, mit Ausnahme im Kriterium «öffentlicher Verkehr». Mischverkehr führt für den Trambetrieb zu zahlreichen Störhalten und reduziert die Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h. Daraus ergeben sich verlängerte Fahrzeiten und reduzieren die betrieblich notwendigen Fahrzeitreserven, welche einen zuverlässigen Betrieb massgeblich beeinflussen. Mit dem Mischverkehrsprinzip kann deutlich mehr Platz für eine Veloinfrastruktur gewonnen und für breitere Trottoirs geschaffen werden.

Systemwechsel von «Eigentrassee» zu «Mischverkehr»

Das bestehende Tram-Eigentrassee in Seitenlage zwischen Escher-Wyss-Platz und Förrlibuckstrasse Ost wurde als gegebene Rahmenbedingung definiert (nicht Teil des Projektperimeters). Deshalb wurden drei mögliche Standorte des Systemwechsels von «Eigentrassee» zu «Mischverkehr» lokalisiert.

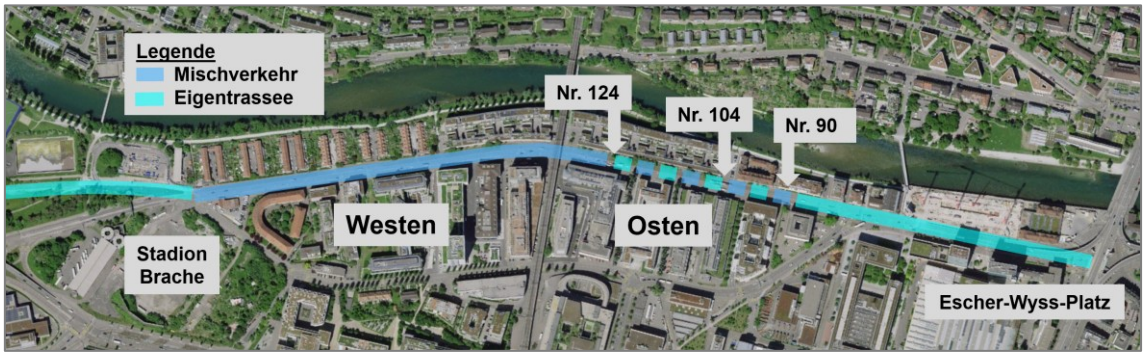

Abbildung 3 Schema Systemwechsel-Standorte

- Bei der Haltestelle Förrlibuckstrasse, Höhe Liegenschaft Nr. 90
- Im Bereich zwischen Siedlung Limmatwest und Liegenschaft Nr. 104
- Bei der neuen Lage der Haltestelle Fischerweg, Höhe Liegenschaft Nr. 124

Bei einem Wechsel auf Höhe der Nr. 90 oder 104 wären die verbleibenden Fahrzeitreserven zu gering und die zuverlässige Fahrplaneinhaltung würde zu stark beeinträchtigt. Damit der Tramverkehr weiterhin attraktiv bleibt, auch im Hinblick auf die Entwicklung Tram-Netzausbau Hardturm – Bahnhof Altstetten, sowie im Hardturmareal, wurde der Systemwechsel auf Höhe Nr. 124 eingeplant.

Haltestellen
Die bestehenden Haltestellen zwischen Hardturm und Escher-Wyss-Platz wurden auf deren Lage, Notwendigkeit und künftiger Nachfrage hin überprüft. Eine Reduktion von drei auf zwei Haltestellen wurde aufgrund der vorhandenen und künftigen Nachfrage ausgeschlossen (siehe auch Kap. 4.4).

Bei den Haltestellen Bernoulli-Häuser und Fischerweg ergaben sich in Verbindung mit dem Mischverkehr und den daraus resultierenden Fahrbahnhaltestellen für das Tram, zwei unterschiedliche Velo-Führungsvarianten:

- Veloumfahrung: Radweg hinter dem Wartebereich der Fahrgäste geführt, ungeregelt, mit Fussgängerstreifen.
- Veloüberfahrt: Radweg vor dem Wartebereich der Fahrgäste geführt; Velos werden bei Trameinfahrt zur Fahrgastwechselzone mit einem Lichtsignal gestoppt.

Massgebliche Kriterien für die Wahl des Führungsprinzips sind das städtebauliche Umfeld, das vorhandene Platzangebot, die Bedeutung für den Fuss- und Veloverkehr, die Frequenzen des öffentlichen Verkehrs sowie die gestalterischen und qualitativ formulierten Ziele. Eine Veloumfahrung in beide Fahrtrichtungen würde den einseitigen Verzicht der Baumreihe bedeuten. Somit ergaben sich im Abwägungsprozess die Bestvarianten nach dem Prinzip der Veloüberfahrt auf der Nordseite und der Veloumfahrung auf der Südseite.

Abschnitt entlang Hardturmareal
Im Hinblick auf die Arealentwicklung des Hardturmareals und der ÖV-Netzentwicklung zwischen Haltestelle Hardturm und Bahnhof Altstetten wurde bei der neuen Strassenraumaufteilung die langfristig geplante Tramverbindung bereits raumsichernd nach dem Prinzip des Mischverkehrs (Tram – motorisierter Fahrverkehr) miteingeplant.

4 Bestvariante

Die vorliegende Planung zeigt die neue Aufteilung, Organisation, Nutzung und Gestaltung der Strasse und definiert das Projekt in seinen Grundzügen.

4.1 Verkehrskonzept

Heute kann man bei der Kreuzung Pfingstweid-/Berner-/Hardturmstrasse in alle Richtungen fahren oder abbiegen (siehe Abbildung 4). Besonders die direkte Verbindung von der Bernerstrasse in die Hardturmstrasse ist für den Durchgangsverkehr attraktiv. Um den Durchgangsverkehr künftig zu unterbinden, soll diese Verbindung gesperrt werden (Abb. 4, rote Pfeile). Die Hardturmstrasse ist dann nur noch mit der Pfingstweidstrasse verbunden (Abb. 4, grüne Pfeile). Die gesperrten Fahrbeziehungen bleiben jedoch für den Nachtbus und/oder ausserordentliche Situationen wie Schwertransporte, Events, Verkehrsumleitung etc. erhalten. Die Anbindung an die Autobahn A1 erfolgt stadteinwärts via Aargauerstrasse sowie der Pfingstweidstrasse, stadtauswärts via Pfingstweidstrasse und Aargauerstrasse, Europabrücke und Hönggerrampe. Von der Bernerstrasse Süd bleibt die direkte Zufahrt zum Parkhaus «Hardturm» oder dem künftigen Hardturmareal gewährleistet.

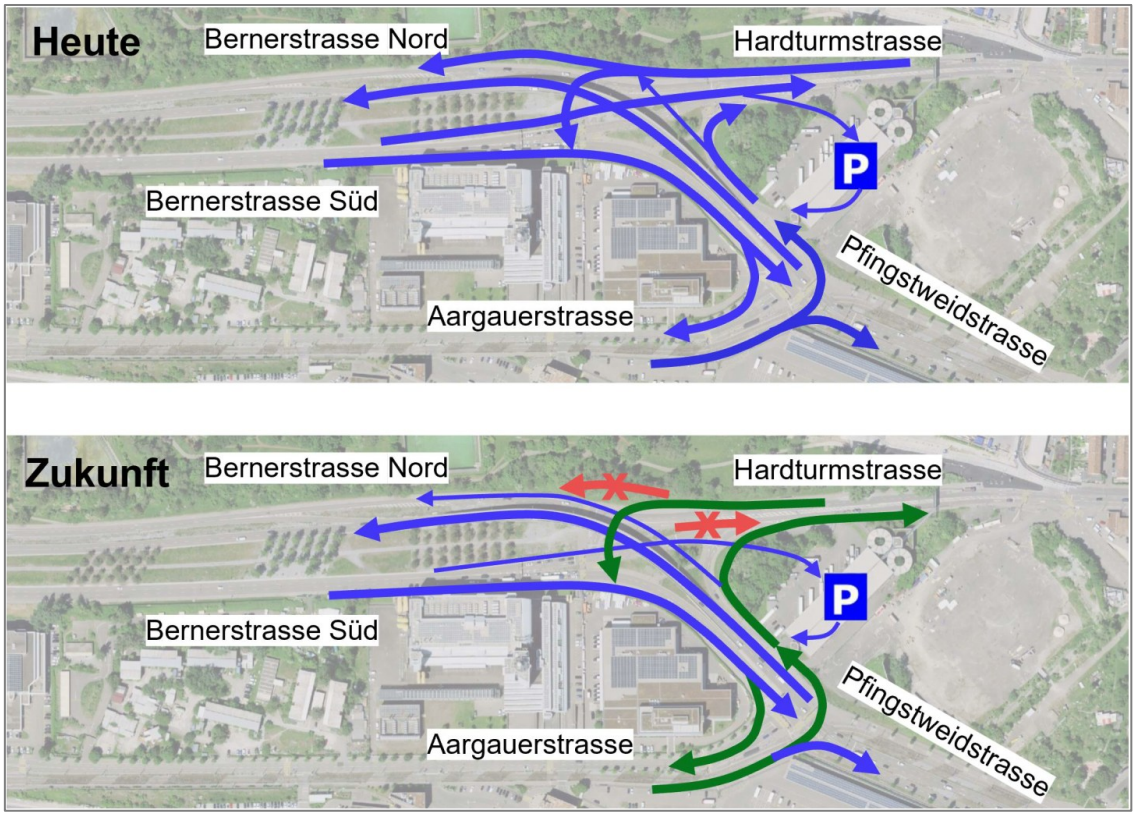

Abbildung 4 Verkehrsprinzip «Entkoppelung» im Vergleich heute - Zukunft

Zusätzlich zur Entkoppelung soll die Vorsortierung auf der Bernerstrasse Süd mittels flankierender Massnahme angepasst werden: Die linke und mittlere Fahrspur führen stadteinwärts künftig direkt in die Pfingstweidstrasse. Die auf Höhe Würzgraben heute mittels Flankenfahrt zuführende dritte Fahrspur wird zu einer Einspurstrecke ummarkiert und gegenüber der Bernerstrasse entsprechend der Strassenklassierung vortrittsbelastet.

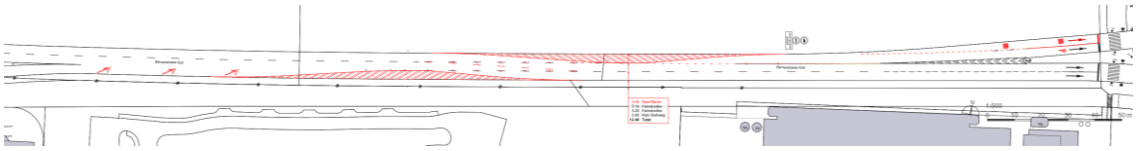

Abbildung 5 Flankierende Massnahme Bernerstrasse Süd

Der Verkehr innerhalb der Hardturmstrasse reduziert sich künftig auf ortsspezifischen Erschliessungsverkehr. An Werktagen wird der Verkehr von heute 4700 Fahrzeugen pro Tag auf 1400 - 1800 Fahrzeuge pro Tag (DWV) prognostiziert.

Das Fahrverbot für Lastwagen und Reisecars bleibt bestehen. Das Nachtfahrverbot stadtauswärts wird aufgehoben.

Zwischen Pfingstweid- und Förrlibuckstrasse West wird zur Lärmreduktion neu Tempo 30 eingeführt. Die Einmündung Förrlibuckstrasse West wird mit einer Trottoirüberfahrt ausgestaltet und das Abbiegen ist in alle Richtungen erlaubt.

Im westlichen Abschnitt werden das Tram und der motorisierte Fahrverkehr gemischt geführt. Die Velovorzugsroute wird mittels baulich abgesetztem Veloweg mit 4 cm Höhe ausgebildet.

Abbildung 6 Visualisierung Abschnitt West, Blick stadtauswärts, Höhe Hardturmstrasse Nr. 161

Die Querungsstelle Mühleweg und Hardturmweg dient als wichtiger Fuss- und Veloverkehrsknotenpunkt und ist mittels Lichtsignalanlage geregelt. Velos können beispielsweise mit indirektem Linksabbiegen queren. Die Ausfahrt aus der Liegenschaft Limmatwest ist neu ungeregelt. Um den Tramverkehr nicht zu behindern, ist die Zufahrt zur Liegenschaft neu nur noch vom Stadtzentrum her vorgesehen.

Im östlichen Abschnitt der Hardturmstrasse wird das Tram mittels Eigentrassee in seitlicher Lage geführt. Motorisierter Fahrverkehr und Velos fahren gemeinsam im Mischverkehr. Östlich der Haltestelle Fischerweg stadtauswärts und westlich der Kreuzung Förrlibuckstrasse Ost werden Radstreifen markiert: Velos können an den vor dem Rotlicht wartenden Fahrzeugen vorbeifahren.

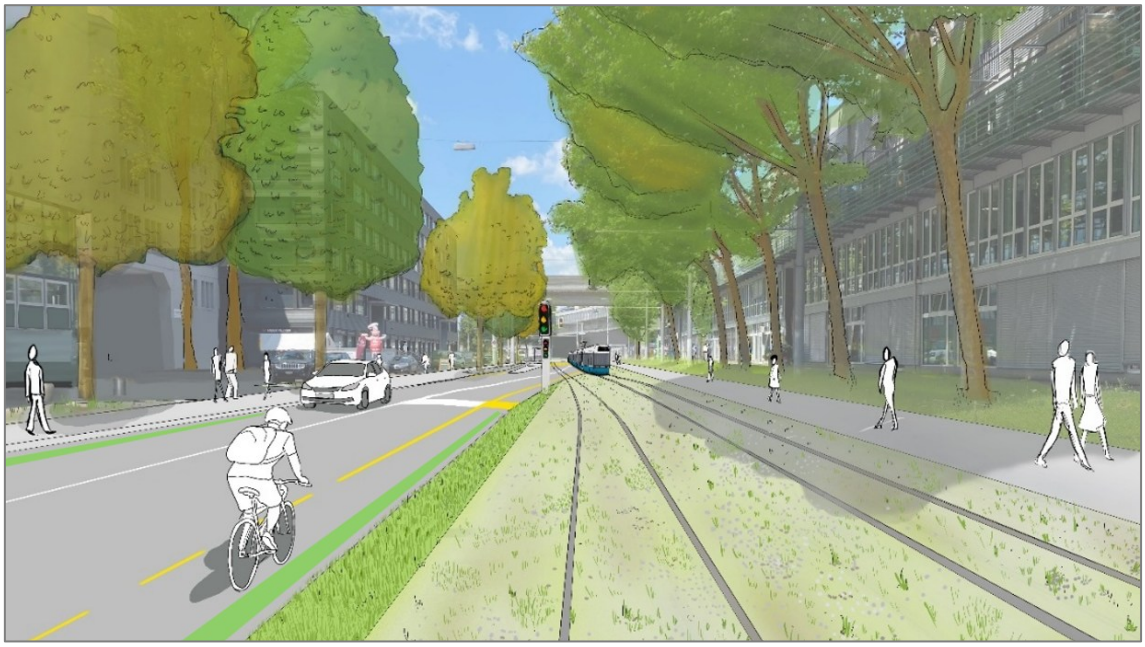

Abbildung 7 Visualisierung Abschnitt Ost, Blick stadtauswärts, Höhe Hardturmstrasse Nr. 123

Der Kreuzungsbereich der Hardturmstrasse und der Förrlibuckstrasse Ost wird entsprechend der Strassenklassierung verdeutlicht. Fuss- und Veloverkehr erhalten direkte Verbindungen einschliesslich baulich abgesetzten Radwegen.

4.2 Fussverkehr

Die Neugestaltung der Strassen verbessert die Sicherheit und Attraktivität des Zufussgehens deutlich (siehe auch Kap. 4.5 + 4.6). Die grosszügigen Trottoirs beidseits der Strasse setzen den im Richtplan festgesetzten *Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität* um. Durch den Mischverkehr im westlichen Abschnitt wird die heutige Trennwirkung der Strasse und des Tramtrassees aufgehoben und flächiges, sicheres Queren der Strasse unterstützt. Die als Schulweg dienenden Querungsstellen sind mit Fussgängerstreifen

und Lichtsignalanlagen ausgestattet. Im östlichen Abschnitt unterstützen das Mittelbankett zwischen Fahrbahn und Tramtrassee an ausgewiesenen Stellen ein sicheres Queren und dienen neu ebenfalls als Schulwege. Sie sind teilweise geregelt, ungeregelt, mit Umlaufsperren, Fahrbahnerhöhungen und punktuell auch mit Barrieren ausgestaltet.

4.3 Veloverkehr

Die Velovorzugsroute wird über weite Strecken als baulich abgesetzte Velowege geführt. Bei den Hauptknotenpunkten mit der Pfingstweidstrasse, dem Mühleweg und dem Hardturmweg oder auch der Förrlibuckstrasse Ost und Ampèresteg sind die Fahrbeziehungen in alle Richtungen möglich und prioritär in das Gesamtverkehrssystem eingebunden. Die Velovorzugsroute wird mittels grünem Farbband markiert.

Im Jahr 2022 wurden im Rahmen der Sofortmassnahmen entlang der Hardturmstrasse temporär 60 Veloabstellplätze geschaffen. Die Abstellplätze sind nahezu unbenutzt. Aktuell sind keine Veloabstellplätze entlang der Hardturmstrasse eingeplant. Aufgrund des Angebots auf Privatgrund scheint es kein Bedürfnis dafür zu geben.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Durch die Verlegung der beiden Haltestellen «Bernoulli-Häuser» und «Fischerweg» kann eine Verbesserung der Abstände zwischen den Haltestellen und dadurch ein grösseres Einzugsgebiet für Fahrgäste pro Haltestelle abgedeckt werden. Nur so ist der Umbau der beiden Haltestellen mit durchgehend hindernisfreien Haltekanten und direkten Zufahrten zu den privaten Grundstücken möglich.

Um einen optimalen, priorisierten und sicheren Betrieb gewährleisten zu können, sind folgende Massnahmen notwendig:

- Lichtsignalregelung beim Wechsel von Mischverkehr zu Eigentrassee auf Höhe der Förrlibuckstrasse West sowie bei den beiden Haltestellen «Bernoulli-Häuser» und «Fischerweg».
- Bahnsicherungsanlage mittels Wechselblinkanlage, akustischem Warnton sowie Halb-Schrankenanlage beim Zufahrtsbereich zwischen den Liegenschaften Nr. 104 und 120.

Für die Nachtbusse werden bei der Haltestelle «Hardturm» und «Förrlibuckstrasse» Bushaltestellen mit durchgehend hohen Haltekanten gebaut.

4.5 Bäume, Hitzeminderung, Versickerung

Die grosszügig ausgestalteten Trottoirs erlauben ein hindernisfreies Zirkulieren und ausgewiesene Platzflächen können durch die Anwohnenden und Beschäftigten als Treffpunkte und Aufenthaltsorte genutzt werden. Asphaltierte Flächen sind so dimensioniert, dass der Fussverkehr nicht gezwungen ist, auf nicht asphaltierte Flächen ausweichen zu müssen.

Die nicht asphaltierten Flächen werden gegenüber heute um mehr als das sechsfache vergrössert, von rund 1200 m^2 auf 7400 m^2. Wie die nicht asphaltierten Flächen ausgestaltet werden, ob mittels Chaussierung, Schotterrasen, Rasenpflaster, Grünfläche, Sicker-/Verdunstungsmulden, Wasserelementen, Brunnen, biodiversen Beten, Möblierungen wie Sitzgelegenheiten, etc. wird in der nächsten Planungsphase definiert. Die nicht asphaltierten Flächen sollen künftig nicht befahren werden können.

Mit der Neugestaltung der Trottoirs können rund 145 Bäume gepflanzt werden, was innerhalb des Projektperimeters eine Gesamtzahl von rund 180 Bäumen ergibt. Die Baumarten werden so gewählt, dass mehrheitlich grosskronige Stadtbäume eine beidseitige, durchgehende Allee bilden. Baumstandorte und -grössen wurden auf die angrenzenden privaten Vorzonen, Liegenschaften, Zufahrten, Sichtweiten, Feuerwehrstandorte und Werkleitungen abgestimmt.

Die Bäume und nicht asphaltierten Flächen leisten einen grossen Beitrag zur *erhöhten Aufenthaltsqualität* und *klimaangepassten Siedlungsentwicklung* gemäss kantonalem Richtplan sowie Planungs- und Baugesetz.

4.6 Privatgrund und Erschliessung

Privatparzellen, Güterumschlagsflächen und Privatparkplätze können über die asphaltierten Trottoirflächen erschlossen werden. Aufgrund von Baumreihen und nicht asphaltierten Flächen kann es erforderlich sein, bestehende Privatgrundstücke oder Privatparkplätze künftig anders als heute anfahren zu müssen. Ebenso kann es notwendig werden, einzelne Parkplätze aufzuheben oder neu anzuordnen. In der nächsten Planungsphase werden betroffene Parteien einbezogen. Falls Privateigentümer ihre Parzellen ebenfalls umgestalten möchten, kann die Planung im Rahmen der Möglichkeiten darauf abgestimmt werden.

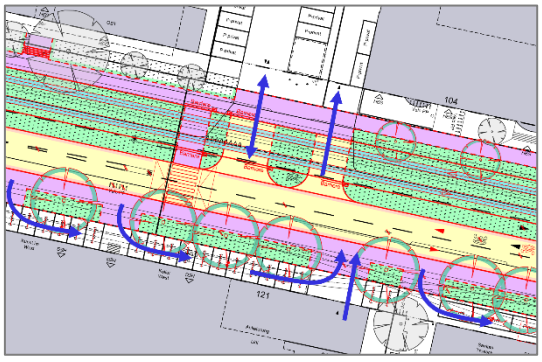

Abbildung 8 Beispielhafte Erschliessung Privatgrund

Bei der Tankstelle an der Hardturmstrasse Nr. 319 müssen die Bauten im öffentlichen Grund zurückgebaut werden. Verkehr in Verbindung mit der Tankstelle muss gänzlich auf Privatgrund erfolgen. Die Zu- und Wegfahrt über das Trottoir zum Grundstück wird weiterhin gewährleistet, jedoch eingeschränkt.

4.7 Bauvorhaben Hardturmareal

Aufgrund des noch nicht bewilligten Neubaus «Ensemble» auf dem Hardturmareal ist der weitere Verlauf dieses Hochbauvorhabens ungewiss. Die Vereinbarkeit des bereits festgesetzten Strassenbau-Erschliessungsprojektes für das Hardturmareal (Bau-Nr. 17067, STRB 1140/2021 vom 10. November 2021) und dem neuen Verkehrsprinzip «Entkoppelung» wurde im Sinne der Eventualplanung mitberücksichtigt. Beide Prinzipien lassen sich, mit geringfügigen Anpassungen, miteinander vereinen.

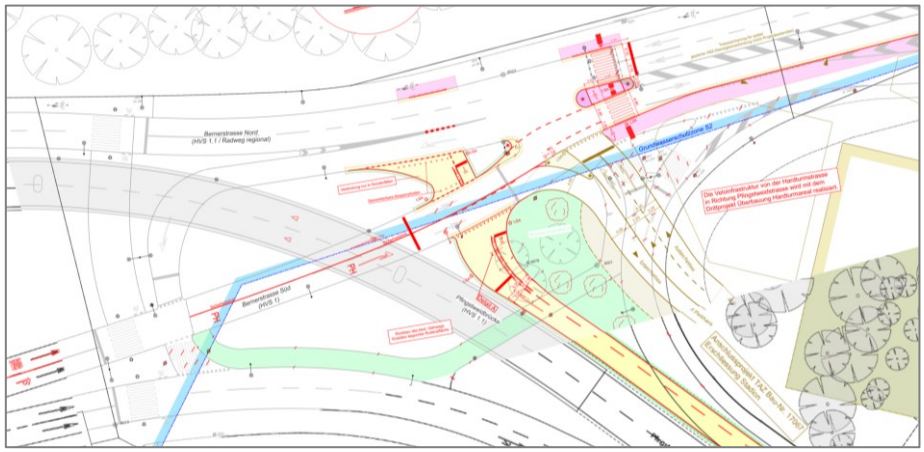

Abbildung 9 Ausschnitt Festsetzungsplan 22.7.2021, Strassenbau-Erschliessungsprojekt Hardturmareal, Bau-Nr. 17067

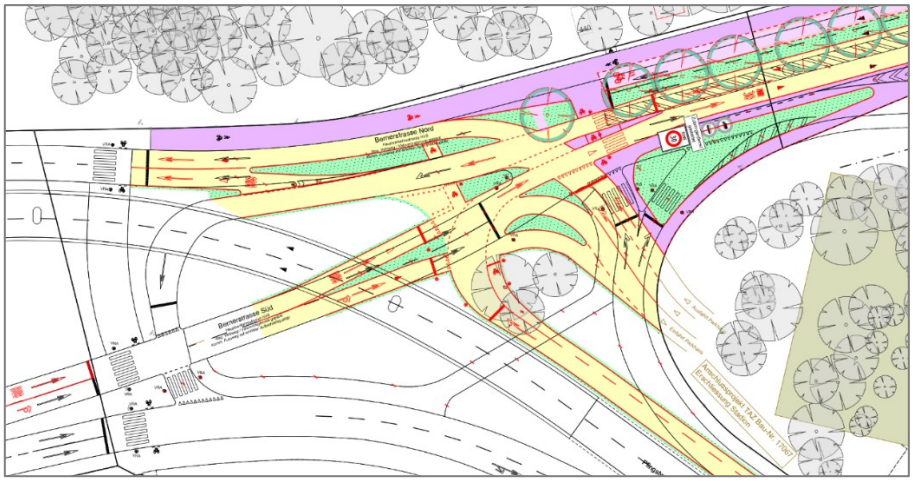

Abbildung 10 Vereinbarkeit von «Entkoppelung» Bau-Nr. 21110 und dem Erschliessungsprinzip gem. Bau-Nr. 17067

4.8 Bilanzen

Parkplatz-Bilanz	Bestehend	Projektiert	Differenz
Parkplatz weiss / gebührenpflichtig	0	0	0
Parkplatz «Blaue Zone»	0	0	0
Güterumschlag	0	0	0
Velo-Parkplatz	60 Bügel	0 Bügel	-60 Bügel

Baum-Bilanz	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Bäume	35	0	145	180	145

Nutzungs-Bilanz	**[m2]**	Bestehend	Projektiert	Differenz
Öffentlicher Verkehr	Bus-/Trameigentrassee Begrüntes Tramtrassee Haltflächen Bus (Betonplatte) Warteflächen Fahrgäste	6’900	3’700	-3’200
Veloverkehr	Velostreifen / -wege Parkierung Mischflächen Fuss / Velo: 50 %	5’400	4’800	-600
Fussverkehr	Trottoir inkl. nicht asphaltierte Flächen Andere Fusswege / Platzflächen Mischflächen Fuss / Velo: 50 %	10’200	13’500	3’300
MIV	Fahrstreifen ≥T30 Fahrbahn Zone 30 Parkierung, Ladezonen Verkehrsinseln	12’100	12’300	200
Keine Nutzung	keine verkehrliche Nutzung	1’200	1’500	300

Flächen-Bilanz	**[m2]**	Bestehend	Projektiert	Differenz
Nicht Asphalt	Unversiegelte Fläche, Grünfläche, Chaussierung, Kies, Rasengitter-steine, Schotterrasen, begrüntes Tramtrassee etc.	1’200	7’600	6’400
Asphalt	**Versiegelte Flächen** Asphalt / Beton	34’600	28’200	-6’400

4.9 Realisierung

Nach der Planauflage gemäss § 13 Strassengesetz soll die verkehrliche Massnahme «Entkoppelung» am Knoten Pfingstweidstrasse als temporäre Sofortmassnahme mit provisorischen, geringfügigen baulichen Eingriffen separat geplant und bewilligt sowie bis 2028/29 vorgezogen umgesetzt werden.

Der Baustart des Gesamtsanierungsprojekts ist ab 2033 vorgesehen.

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

Jesel Thomas

Digital signiert von Jesel Thomas
DN: cn=Jesel Thomas
Datum: 2026.09.17 14:24:45 +02'00'

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