



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

Grimselstrasse

Saumacker- bis Furkastrasse

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Das vorliegende Projekt wurde aufgrund des sanierungsbedürftigen Belags durch das Tiefbauamt ausgelöst. Gleichzeitig soll durch eine Neugestaltung der Strassenraum an die umliegenden Wohnbauprojekte angepasst werden, indem die gegenwärtig verkehrsorientierte Grimselstrasse in eine Strasse mit vielfältigen Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten umgebaut wird.

1.2 Auftrag

Mit dem vorliegenden Projekt sollen folgende Massnahmen und Ziele realisiert werden:

- Aufwertung des Strassenraums mit Einbezug der angrenzenden Arealüberbauung
- Entsiegelung und hitzemindernde Massnahmen
- Instandsetzung der Strasse
- Sanierung und Ausbau diverser Werkleitungen und der öffentlichen Kanalisation

1.3 Defizite / Potenziale

Fussverkehr

Beidseitig der Grimselstrasse sind durchgehend Trottoirs vorhanden. Die Trottoirbreiten entsprechen nicht den heutigen städtischen Anforderungen für den Fussverkehr. Der gesamte Strassenraum hat aufgrund des tiefen Verkehrsaufkommens ein hohes Potential für eine fussverkehrsfreundliche Gestaltung.

Veloverkehr

Heute besteht keine eigenständige Veloinfrastruktur auf der Grimselstrasse. Dem vorherrschenden Temporegime (Tempo-30-Zone) entsprechend, ist dies nicht notwendig. Hingegen besteht entlang der Saumackerstrasse gemäss Regionalem Richtplan 2017 eine Radwegroute.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Grimselstrasse wird in erster Linie als Erschliessungsstrasse genutzt und entlang der gesamten Strasse sind zahlreiche Parkplätze der Blauen Zone auf der Fahrbahn angeordnet. Mit der neuen Arealüberbauung wird eine grössere Tiefgarage gebaut, die ein Kompensationspotential zur Oberflächenparkierung ergibt. Auch auf Privatgrund bestehen bereits zahlreiche private Aussenparkplätze.

Hitzeminderung

Mit Ausnahme weniger privater Bäume und einigen privaten Vorgärten befinden sich gegenwärtig keine hitzemindernden Strassenelemente in der Grimselstrasse. Mit einer Umgestaltung könnten mehr versickerbare Flächen sowie weitere Grünelemente (Bäume usw.) realisiert werden.

Gestaltung

Das vorhandene Oberflächenparkierungsangebot, die breite Fahrbahn und das Fehlen von Grünflächen lässt die ansonsten ruhig wirkende Erschliessungsstrasse als verkehrsorientierte Strasse erscheinen. Da die Grimselstrasse nicht in erster Linie eine verkehrliche Funktion zu erfüllen hat und die Oberflächenparkierung kompensiert werden könnte, besteht ein grosses Potential, den Strassenraum hinsichtlich Nutzung und Hitzeminderung attraktiv aufzuwerten. Zusätzlich kann durch die Einbindung der angrenzenden Arealüberbauung eine grossflächige Planung oder Gestaltung erreicht werden.

2 Zielformulierung

Folgende Ziele wurden für die Projektierung der Grimselstrasse definiert:

- Erneuerung des Strassenoberbaus sowie der verlegten Werkleitungen und Kanäle zur Gewährleistung einer funktionierenden Infrastruktur.
- Fussverkehr fördern.
- Hitze mindern und Stadtnatur fördern durch Vergrösserung des Grünvolumens, Entsiegelung und Beschattung.
- Attraktiver Lebensraum durch grössere und qualitative Aufenthaltsflächen.

3 Variantenstudium

Das Tiefbauamt hat die Gestaltung des Strassenraums in einem iterativen Prozess fachübergreifend erarbeitet. Mithilfe der Systems Engineering Methodik wurden die unterschiedlichen Varianten und Ansprüche an den Strassenraum rational beurteilt und miteinander verglichen.

Die Variantenerarbeitung wurde in diesem Projekt zweistufig durchgeführt:

- Im ersten Schritt wurden unterschiedliche Längen einer neuen Begegnungszone beurteilt. Es zeigte sich, dass eine Begegnungszone im gesamten Projektperimeter in der Grimselstrasse (Abschnitt Saumacker- bis Furkastrasse) die Projektziele am besten erreicht.
- In einem zweiten Schritt ist die Gestaltung der Strassengeometrie durch den Vergleich von geradliniger und wechselseitiger Fahrbahngeometrien entwickelt worden. Bei einer geradlinigen Fahrbahngeometrie kann die Strasse in einer geraden Linie durchfahren werden. Bei einer wechselseitigen Fahrbahngeometrie sind in unregelmässigen Abständen links und rechts der Strasse Elemente angeordnet. Dies fördert in Begegnungszonen langsamere Geschwindigkeiten und gegenseitige Rücksichtnahme. Aufgrund der überwiegenden Vorteile wurde eine wechselseitige Strassengeometrie beschlossen. Basierend auf dem Entscheid wurde die weitere Detailgestaltung vertieft und konkretisiert.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Entlang der Grimselstrasse sind verschiedene neue Überbauungen geplant oder bereits im Bau, die über eigene Tiefgaragen- oder Aussenparkplätze auf Privatgrund verfügen. Dies hat zur Folge, dass im vorliegenden Projekt ein grosses Abbaupotenzial der Blauen-Zone-Parkierung besteht. Der Strassenquerschnitt kann dadurch neu geordnet und optimiert werden. Die Asphaltflächen in der Grimselstrasse werden gegenüber heute stark reduziert. Das Konzept sieht die Nutzung der Grimselstrasse als Begegnungszone mit grösserer und qualitativ hochstehender Aufenthaltsfläche vor. Im Zusammenhang mit der Wohnüberbauung «Grimselhof» wird der Vorplatz auf dem Privatgrund neu gestaltet. Die geplante Begegnungszone in der Grimselstrasse wurde passend dazu gestaltet, um privaten und öffentlichen Grund möglichst optimal miteinander zu vernetzen. Die geplante Strassengeometrie weist eine wechselseitige Führung auf, wobei zahlreiche gepflasterte Nischen und Aufenthaltsflächen mit Sitzbänken sowie Grünflächen entlang der Grimselstrasse angeordnet wurden.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Die Fussverkehrsbeziehungen werden durch die Einführung einer Begegnungszone mit begrünter Seitenbereichen attraktiver gestaltet. Das einheitlich gehaltene Oberflächenniveau lässt den Strassenraum als eine Fläche erscheinen, die durch das geringe Verkehrsaufkommen vielfältig nutzbar ist. Die mit der Einführung der Begegnungszone auf 20 km/h reduzierte maximale Verkehrsgeschwindigkeit und wechselseitige Strassengeometrie erhöhen zudem die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Da der Strassenraum von allen Verkehrsteilnehmenden im selben Masse benutzt werden kann, wird auf explizite Massnahmen für den Veloverkehr verzichtet. Die Hauptbeziehungen werden weiterhin über die Saumackerstrasse verlaufen.

4.3 Hitzeminderung

Zur Hitzeminderung tragen sowohl die neu gestaltete Oberfläche und die neu gepflanzten Bäume ihren Beitrag bei. Die Oberfläche weist neu gut 900 m² unversiegelte Flächen in Form von Baumgruben und Pflasterungen auf. Auf dieser Fläche kann Regenwasser vor Ort versickern und kühlende Verdunstung wird ermöglicht. Die 33 neuen Bäume werden den Hitzeminderungseffekt in der Grimselstrasse stark erhöhen.

4.4 Parkierung

Im Quartier der Grimselstrasse besteht ein hohes Potential, Parkplätze auf öffentlichem Grund durch Parkierung auf Privatgrund zu kompensieren. Insbesondere die durch die neue Arealüberbauung erstellte Tiefgarage ist hierbei massgebend. Daher werden die bestehenden 37 Parkplätze der Blauen Zone zugunsten der Attraktivitätssteigerung des Strassenraums aufgehoben.

4.5 Anlieferung und Entsorgung

Die Anlieferung und Entsorgung sowie die Grundstückszugänge und Anforderungen für Blaulichtorganisationen sind mit dem neu gestalteten Strassenraum weiterhin gewährleistet.

Zürich, 15. Dezember 2022 ibs

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel