



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

Stadtplatz Triemli

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Die Stadt Zürich untersucht seit einigen Jahren verschiedene Lösungsansätze, wie der Triemliplatz aufgewertet werden kann. Der Platz ist heute stark vom Verkehr geprägt und die Tramstation mit Kiosk sowie die Bushaltekanten im Zentrum des Kreisverkehrsplatzes sind schlecht an die Seitenbereiche angebunden.

Eine Einfrage an den Stadtrat im November 2019 hat ergeben, dass eine neue Machbarkeitsstudie erarbeitet werden soll, die städtebauliche, stadträumliche und verkehrliche Überlegungen beinhalten soll. Dies führte im Januar 2020 zum Neustart des Projekts.

1.2 Auftrag

Für die Neuorganisation des Triemliplatzes und dessen stadträumliche Aufwertung ist eine Vorstudie durchzuführen.

1.3 Defizite / Potenziale

Das Tramhaltestellendach aus den 70er Jahren besteht als raumprägendes Element, dessen Charme wenig zur Geltung kommt. Ein gestalterisches Gesamtkonzept für den Triemliplatz kann das Dach integrieren, aufwerten und die Aufenthaltsqualität insgesamt verbessern.

Als durchgehende Verbindung vom Albisriederplatz bis zum Panoramaweg und den Hohenstein, spielt der Triemlifussweg eine zentrale Rolle. Der heutige Parkplatz mit seinen Platanen bietet enormes Potenzial für eine Aufwertung der Gesamtsituation am Triemliplatz. Zudem zerschneidet in der Verlängerung des Triemlifussweges die vierspurige Strasse die wichtige Fusswegeverbindung und hat negativen Einfluss auf die Sicherheit für den Fussverkehr.

Die Birmensdorferstrasse, beginnend am Triemliplatz, ist eine wichtige Einfallsachse. Die grosszügige Verkehrsfläche bietet die Chance neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auch die Bedürfnisse des Veloverkehrs zu berücksichtigen. Der Stadtplatz Triemli ist ein bedeutender Umsteigeort für die Passagiere des öffentlichen Verkehrs (ÖV), welcher die Agglomeration mit der Stadt verbindet. Die bestehenden Haltestellen der Busse und der Trams entsprechen aber nicht mehr den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und sind dringend hindernisfrei umzugestalten. Der Triemliplatz ist ein Verknüpfungsort von unterschiedlichen Strassen und Verkehrsmitteln. Die Priorisierung des ÖV und die leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs sind neben der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auch künftig zu gewährleisten.

2 Zielformulierung

Mit der Studie sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Stadtraum: Schaffung eines Ortes mit hoher Aufenthaltsqualität und Bezug zum Quartier, Tor zur Stadt
- Fussverkehr: oberirdische, direkte und sichere Wege mit kurzen Querungsdistanzen
- Veloverkehr: direktes und sicheres Angebot
- ÖV: kompakte und übersichtliche Umsteigebeziehungen, Umsetzung des hindernisfreien Haltestellenzugangs gemäss BehiG
- Denkmalpflege: Umgang mit historischem Bestand der Tramstation
- Grünraum: Vernetzung der Grünräume und Klimaverträglichkeit
- MIV: angebotsorientierte Planung (Mögliche Kapazitäten als Resultat der obigen Ziele)

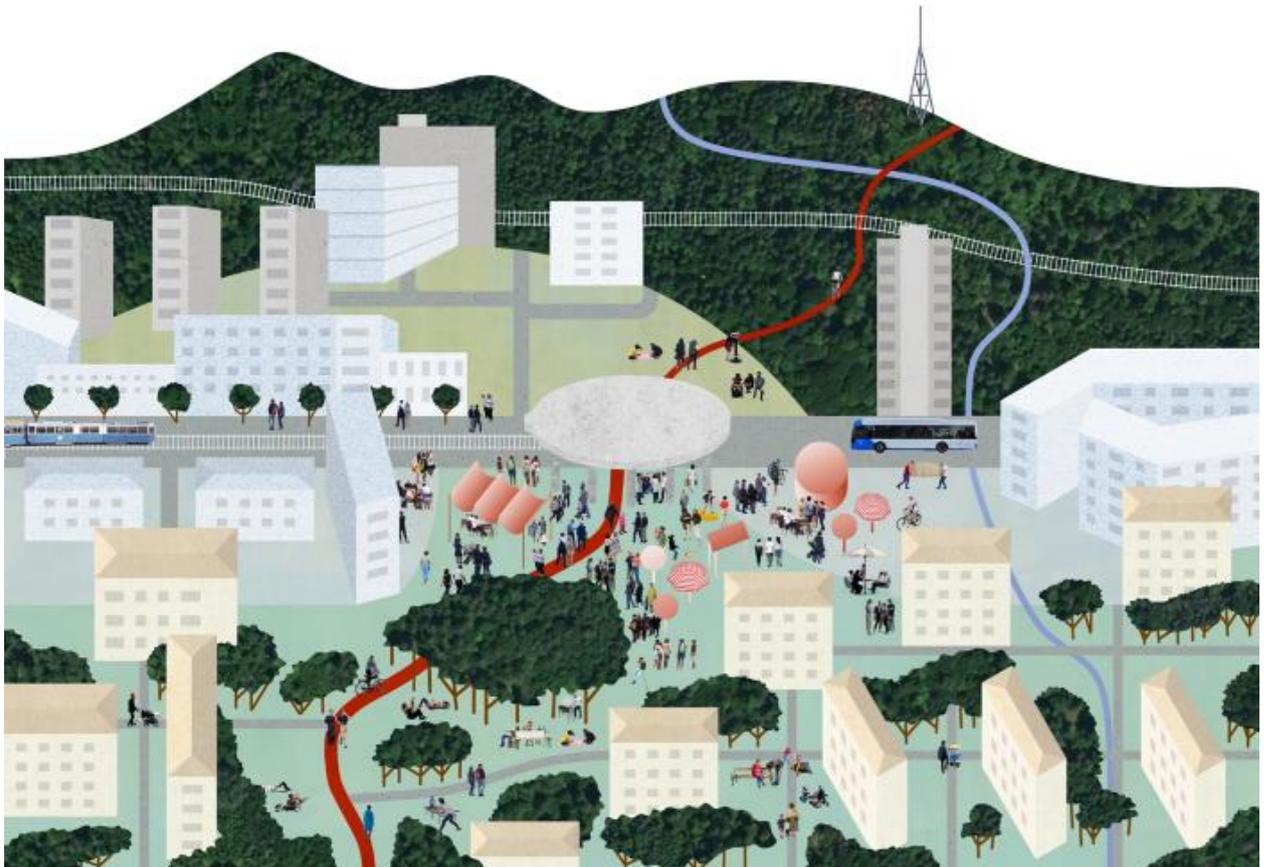


Abbildung 1: Leitbild (ewp, 51n4e, Vogt, VDV)

3 Variantenstudium

3.1 Verkehr – Anforderungen ÖV

Für die Neuorganisation des Triemliplatzes ist der hindernisfreie und geregelte Betrieb des ÖV entscheidend.

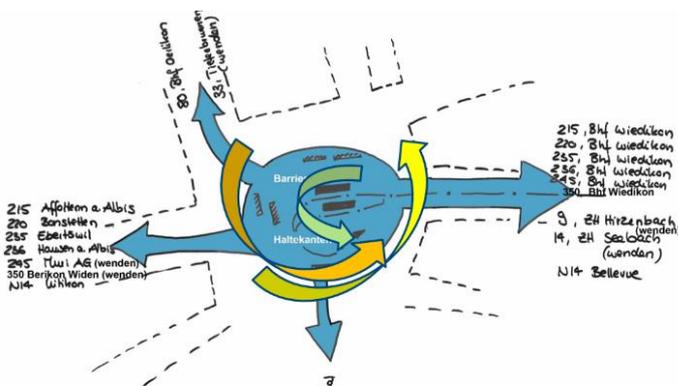


Abbildung 2: Übersicht der Bus-/Tramlinien und Fahrbeziehungen (ewp)

Insgesamt verkehren tagsüber zwei Tramlinien und neun Buslinien auf dem Triemliplatz. Ein Ausbau von Buslinien ist in naher Zukunft nicht vorgesehen. Allerdings soll mittelfristig eine Taktverdichtung der Postautolinien und der Einsatz grösserer Fahrzeuge auf der Linie 80 (Doppelgelenkbusse) und auf verschiedenen Postautolinien (Gelenkbusse) bei den Planungen berücksichtigt werden. Obwohl die Busse der Postauto AG zum Bahnhof Wiedikon als Endhaltestelle verkehren, soll künftig das Wenden im Störfall am Triemli weiterhin möglich sein.

Für den künftigen ÖV-Betrieb am Triemli sind folgende Infrastrukturen erforderlich und in der Studie zu berücksichtigen:

- Zwei Haltekannten für den Tramverkehr
- Je doppelte Haltekannten für:
 - Linie 33 und Linie 80
 - Postauto AG-Linien stadtein- und stadtauswärts
- Befahrbarkeit mit Doppelgelenkbussen auf der Linie 80 und Gelenkbussen auf allen anderen Linien
- Das Wenden der Busse aus der Richtung Birmensdorf und der Triemlistrasse. Das gilt auch für den Nachtbus aus der Richtung des Stadtzentrums und den Tram-Ersatzbetrieb.
- Durchgehende Haltekannten gemäss BehiG mit einer Höhe von 22 cm für die Busse und mit 30 cm für das Tram. Die Befahrbarkeit ist entsprechend zu gewährleisten.

3.2 Schematische Variantenansätze

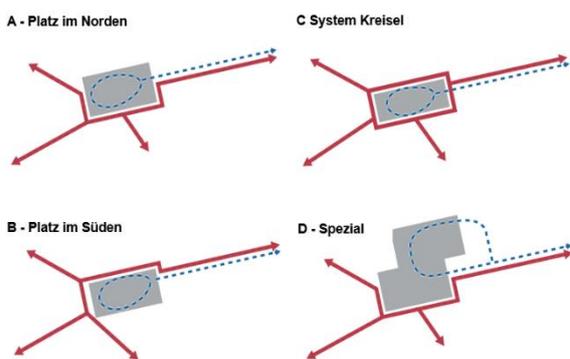


Abbildung 3: schematische Variantenansätze (ewp)

Zu Beginn der Studie wurde auf Basis von unterschiedlichen Ansätzen beim Verkehrsregime (vgl. Abb. 3) mit Hilfe von Skizzen die grobe Machbarkeit der Varianten geprüft.

Dabei stellte sich heraus, dass zwei grundlegende Lösungsansätze zur Platzverortung der Haltestelle und der Strassenführung weiterverfolgt werden können.

- > Ansatz A: Platz im Norden
- > Ansatz C: System Kreisell

3.3 Knotenform Triemli-/Birmensdorferstrasse

Für den Knoten Birmensdorfer-/Triemlistrasse wurde die Anordnung eines Kreisels und Varianten mit verschiedenen Spuraufteilungen für einen lichtsignalgesteuerten Knoten geprüft. Der Kreisel hat gegenüber einem lichtsignalgesteuerten Knoten sowohl einen positiven Einfluss auf die Leistungsfähigkeit als auch auf die Rückstaulängen und zeichnet sich durch einen geringeren Flächenbedarf bei den Knotenzufahrten aus. Zudem kann dadurch auf eine aufwendige und kostspielige Lichtsignalanlage (LSA) für die ÖV-Priorisierung auf allen Knotenzufahrten verzichtet werden, ohne dass dieser negativ beeinträchtigt würde. Die hohe Auslastung der Kreiselfahrt Birmensdorferstrasse während der Morgenspitzenstunde kann durch eine Dosierungsanlage am Stadteingang reduziert und die Busse mit einer einfachen Busschleuse am Ende der bestehenden Busspur priorisiert werden.

3.4 Integrale Stossrichtungen

Auf Basis der beiden voranstehend genannten Ansätze wurden drei verschiedene Stossrichtungen erarbeitet. Alle drei Stossrichtungen gehen davon aus, die Parkplätze durch begrünte Freiräume zu ersetzen.

Stossrichtung I - Durchgrünter Verkehrsplatz

- Kreissystem wie heute inkl. separater Busspur von Birmensdorf her kommend
- Hindernisfreie Anordnung der Haltekanten – durchgehend 22 cm / 30 cm
- Tempo 30 auf dem Platz
- Tempo 30 mit Velo im Mischprinzip > Reduktion Fahrspurenbreite
- Kreissystem und schmale Fahrspuren erhöhen Bremswirkung des stadteinwärts fahrenden Verkehrs
- Reduktion der Anzahl Fahrspuren
 - nördliche Platzseite > Platzgewinn im Seitenbereich
 - Zufahrtsbreite Triemlistrasse > Rondell erhält mehr Freiraum
- Vielzahl von Grünflächen, die stark verteilt sind auf der Fläche. Sie bieten so keine Aufwertung des Platzes für die Bevölkerung.

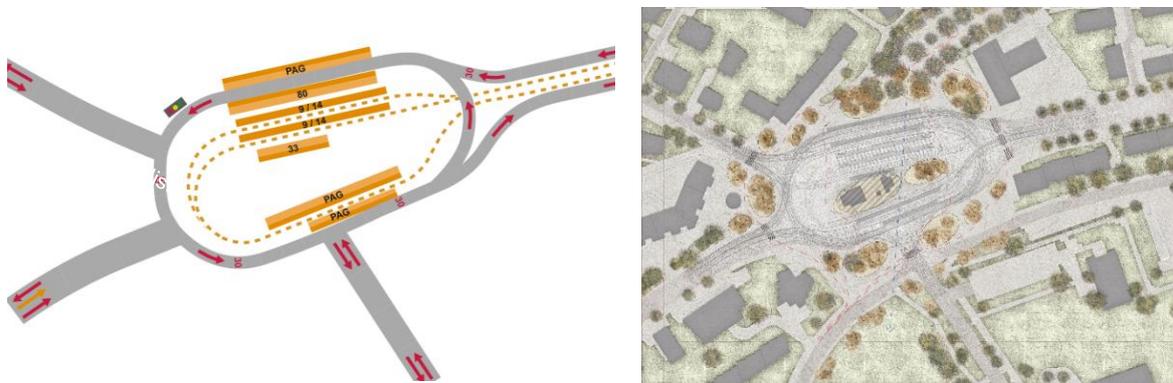


Abbildung 4: Stossrichtung Durchgrünter Verkehrsplatz (links: Verkehrsregime - ewp, rechts: Grünflächen – Vogt)

Stossrichtung II – Trittsteine (steppings stones)

- MIV-Führung entlang der südlichen Platzkante
- Kreisel (d=30 m) an neuem Knoten Birmensdorfer-/Triemlistrasse. Wirkt wie ein Eingangstor zur Stadt mit Bremswirkung für den stadteinwärts fahrenden Verkehr.
- Mehrzweckstreifen für den querenden Fussverkehr, an ausgewählten Stellen integrierte Schutzinseln sowie erleichtertes Abbiegen und Einmünden aus der «Spitalstrasse»
- Hindernisfreie Anordnung der Haltekanten – durchgehend 22 cm / 30cm
- Tempo 30 auf dem Platz
- Tempo 30 mit Velostreifen (Verkehrsmenge ca. 11'000 Fz/d im Querschnitt)
- verständliche, grosszügige und technisch einfach lösbare Übergänge
- Potenzial für weitere Grünräume und verschiedene Nutzungen an einem Ort

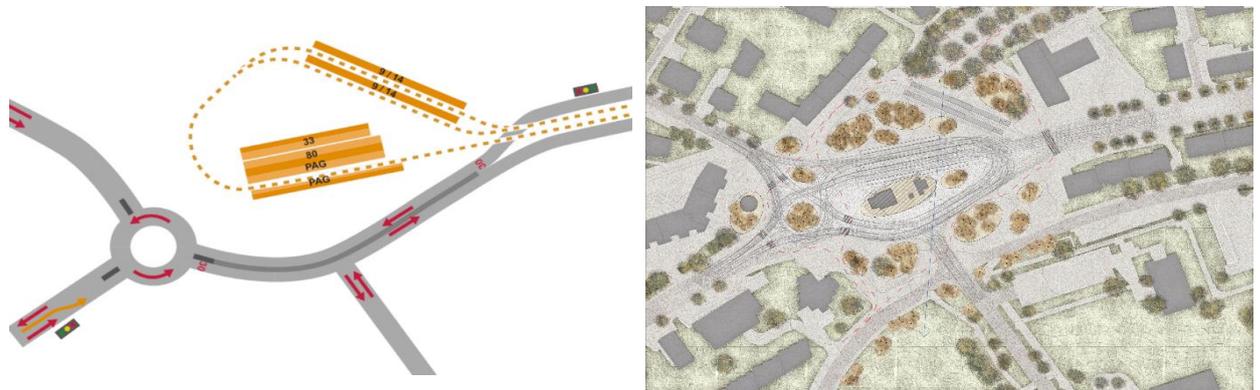


Abbildung 5: Stossrichtung Trittsteine (links: Verkehrsregime - ewp, rechts: Grünflächen – Vogt)

Stossrichtung III – Symbiosis

- MIV-Führung entlang der südlichen Platzkante
- Kreisel (d=30 m) an neuem Knoten Birmensdorfer-/Triemlistrasse. Lesbar auch als Eingangstor zur Stadt mit Bremswirkung für den stadteinwärts fahrenden Verkehr
- Mehrzweckstreifen für den querenden Fussverkehr, an ausgewählten Stellen integrierte Schutzinseln und erleichtertes Abbiegen und Einmünden aus der «Spitalstrasse»
- Anpassung Zu-/Wegfahrt «Spitalstrasse» als Einbahnsystem mit Wendefunktion für Bus
- Hindernisfreie Anordnung der Haltekanten – durchgehend 22 cm / 30 cm
- Tempo 30 auf dem Platz und Seitenstrassen
- Velostreifen auf der Birmensdorferstrasse

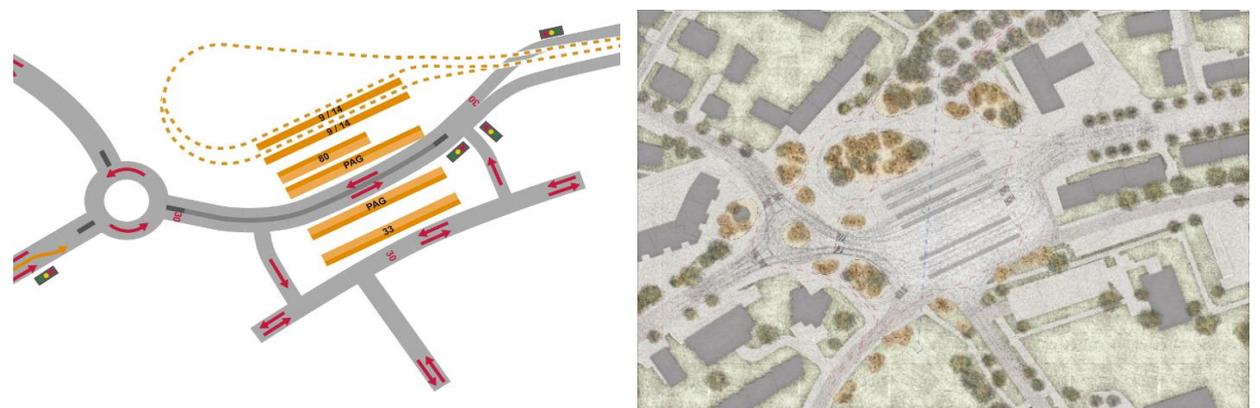
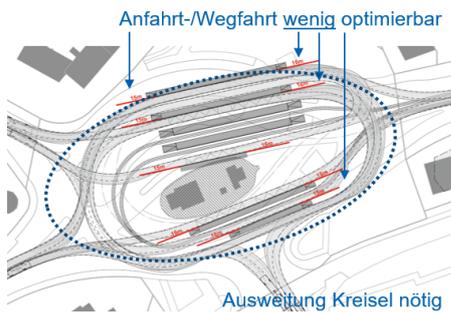


Abbildung 6: Stossrichtung Symbiosis (links: Verkehrsregime - ewp, rechts: Grünflächen – Vogt)

Beurteilung der Stossrichtungen

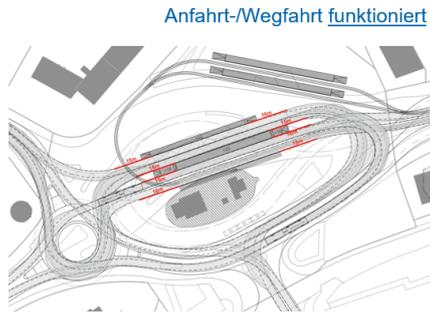


Durchgrünter Verkehrsplatz

- Durchgehende 22cm Haltekanten wahrscheinlich nicht überall möglich
- Vglw. viele Haltekanten/Perrons
- Grosser Flächenverbrauch Fahrbeziehungen Bus
- Umsteigen über MIV-Spur
- Kreissystem mit sehr viel Fläche für den Fahrzeugverkehr
- Keine erhebliche Verbesserung für Aktivierung des Platzes an den Rändern
- Erscheinungsbild Verkehrsplatz kann nur unwesentlich verbessert werden
- Keine Gewinn für die angrenzende Nutzungen
- Dach verliert seine bisherige Funktion (Aussteigen auf die „andere“ Seite)

Kein grosses technisches und vor allem kein gestalterisches Optimierungspotenzial ersichtlich

> Empfehlung Bearbeitungsteam: nicht vertiefen

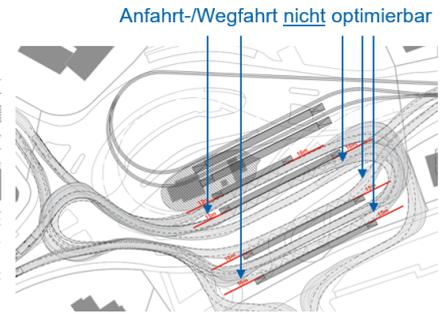


Stepping Stones

- Durchgehend 22cm Haltekanten möglich
- Vglw. weniger Perrons
- Konzentration Fahrbeziehungen Bus
- Kein Umsteigen über MIV-Spur
- Konzentration MIV im Süden
- Aktivierung des Platzes an den Rändern
- Erscheinungsbild: Beispielung von verschiedenartigen Platzflächen möglich
- Gewinn für die angrenzenden Nutzungen
- Variante mit Dach mit gewisser Funktion

Technisches und gestalterisches Optimierungspotenzial erkennbar

> Empfehlung Bearbeitungsteam: weiter vertiefen und optimieren



Symbiosis

- Ziel von durchgehend hohen 22cm Haltekanten nicht umsetzbar
- Grosser Flächenverbrauch Fahrbeziehungen Bus
- Umsteigen über MIV-Spur
- Verbesserung für Aktivierung des Platzes an den Rändern im Norden (Süden schwierig)
- Erscheinungsbild: Beispielung von einer grossen Platzfläche möglich
- Gewinn für die angrenzenden Nutzungen
- Variante ohne Dach

Kein technisches Optimierungspotenzial ersichtlich

> Empfehlung Bearbeitungsteam: nicht vertiefen
> aber die Qualitäten in Stossrichtung 2 integrieren

Entscheid: Die Beurteilung ergab, dass auf Basis der Stossrichtung II (Stepping Stones) vertiefte Varianten geprüft wurden.

3.5 Vertiefung Stossrichtung II – Varianten

Auf Basis der Stossrichtung II wurden im Anschluss drei vertiefte Varianten entwickelt. Alle Varianten gehen von der Verkehrsführung südlich und der Anordnung der Haltestellen und des Frei-raums auf der Nordseite des Triemliplatzes aus. Zur Vollständigkeit wurde eine Variante ohne historisches Dach vertieft betrachtet. Nachstehend sind die Varianten in der Übersicht dargestellt.

Variante 1 – Verflechtung



Variante 2 – Kompakt mit neuem Dach



Variante 3 – Kompakt mit bestehendem Dach



Beurteilung der Varianten



Variante 1 – Verflechtung

+ Die räumliche und visuelle Verknüpfung vom Triemlifussweg über den Platz zum Spitalpark mit den Blickbeziehungen zum Uetliberg kann durch die vorgesehene Wegführung im Vergleich zu den anderen Varianten besser erreicht werden

+ Erhalt Dach

- Aufgrund der topografischen Situation wird der Fussverkehr vom Triemlifussweg kommend an den Platzrand anstatt in die Platzmitte gedrängt.

- Das freie «Dreieck» in Platzmitte ist schwierig zu bespielen

- Weniger Freiraumnutzungspotenzial durch «zerstückelten» Platz

- Das bestehende Dach verliert seine historische Funktion als Warthalle



Variante 2 – Kompakt mit neuem Dach

+Zusammenhängender Freiraum im Norden, was dazu führt, dass die Führung des Fuss- und Veloverkehrs in den Platzbereich selbstverständlicher wirkt.

+ Der sanfte Umgang mit der Topografie führt zu mehr Durchlässigkeit

+ Die grosse zusammenhängende Freifläche im Norden bietet mehr Potenzial für Freiraumnutzungen

- Die Wegbeziehung ist weniger Richtung Spitalpark und Uetliberg ausgerichtet

- Abbruch inventarisiertes Dach wird seitens Denkmalpflege zu Rekursen führen

- Das grosse Dach lässt sich schwierig in das Landschaftsbild von der Spitalhügellandschaft und Uetliberg einbinden



Variante 3 – Kompakt mit bestehendem Dach

+Zusammenhängender Freiraum im Norden, was dazu führt, dass die Führung des Fuss- und Veloverkehrs in den Platzbereich selbstverständlicher wirkt.

+ Der sanfte Umgang mit der Topografie führt zu mehr Durchlässigkeit

+ Die grosse zusammenhängende Freifläche im Norden bietet mehr Potenzial für Freiraumnutzungen

+ Erhalt Dach

- Die Wegbeziehung ist weniger Richtung Spitalpark und Uetliberg ausgerichtet

- Führung Tramschiene durch Bushaltestelle Postauto nicht möglich

Entscheid: Die Beurteilung ergab, dass die Variante 3 weiter vertieft wurde.

3.6 Fazit

Für die Variante 3 wurden in Absprache mit den verschiedenen beteiligten Dienstabteilungen vertiefte Betrachtungen im Bereich der Grünraumgestaltung, der technischen Befahrbarkeit, der betrieblichen Abwicklung für alle Verkehrsteilnehmenden, dem Denkmalschutz und der stadt-räumlichen Eingliederung vorgenommen und zu einer Bestvariante konsolidiert.

4 Bestvariante

4.1 Stadträumliches Grundkonzept

Die bereits existierenden Elemente und Bedingungen sollen künftig mit der Neugestaltung des Platzes gefestigt, hervorgehoben und gestärkt werden. Der Triemliplatz soll künftig sowohl Ausstrahlung auf die gesamte Stadt sowie auf das angrenzende Quartier und das Umland haben. Das stadträumliche Grundkonzept steht daher unter dem Leitbild «Das Triemli für die Stadt denken - Das Triemli für die Umwelt denken».

4.2 Stadtraum

Umgang mit dem historischen Dach

Gestützt auf das Gutachten „Abklärung zur Schutzwürdigkeit - Birmensdorferstrasse 507, 507a, 509 – Tram- und Bushaltestelle Triemli“ soll das historische Dach erhalten bleiben.

- Das Dach wird heute als Wahrzeichen des Triemli wahrgenommen.
- Die teilweise Befreiung des Daches von dessen Unterbauten ermöglicht die architektonische und gestalterische Qualität des Dach-Brunnen-Ensemble in Béton Brut-Ästhetik neu hervorzuheben. Gleichzeitig sorgt der Rückbau für die Wiederherstellung der ursprünglichen Transparenz und stärkt die Zirkulationsmöglichkeit unter dem Dach hindurch zu beiden Seiten des Platzes. Wichtige Nutzungen für den Platz können zudem unter dem Dach verortet werden, beispielsweise WC's oder ein Café.

Umgang mit der Unterführung

Eine Querung auf Platzebene wurde aus den folgenden Gründen der Unterführung vorgezogen:

- Der Fuss- und Veloverkehr nutzt den Platz und trägt zu dessen Belebung bei
- Hindernisfreie Querungen über den Platz sind gewährleistet
- Der Wegfall der bestehenden Treppen, Rampen und der dadurch bedingten Topografie mit Böschungen und Einschnitten bietet ein deutlich höheres Mass an Flexibilität bei der Führung der Wege und schafft nutzbaren Aufenthaltsraum für die Bevölkerung

4.3 Strategie Platzränder

Der Triemliplatz dient heute in erster Linie als Verkehrsknoten für den regionalen Verkehr, weniger als Aufenthaltsort. Aufgrund des öffentlichen und privaten Verkehrs erscheint die Besetzung der Ränder vielversprechender als eine Besetzung der Mitte.

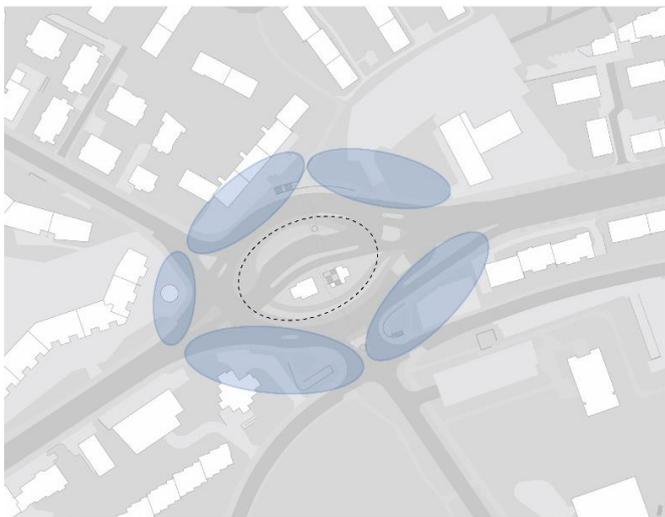


Abbildung 7 Strategie Platzränder (Vogt)

4.4 Verkehrliche Basisvariante

Die Bestvariante basiert auf der Variante 3 und ist eine Weiterentwicklung und Vertiefung derselben.

Die Haltestellen des ÖV sind fächerförmig um das historische Dach angeordnet. Die Haltekannten sind hindernisfrei befahrbar. Das heutige Gross-Kreiselsystem wird durch einen kleineren Kreislauf auf der Westseite des Platzes abgelöst. Der motorisierte Verkehr wird auf der Südseite entlanggeführt. So entsteht auf der nördlichen Seite des Stadtplatzes ein grosszügiger Bereich für Aufenthalt und Spiel.

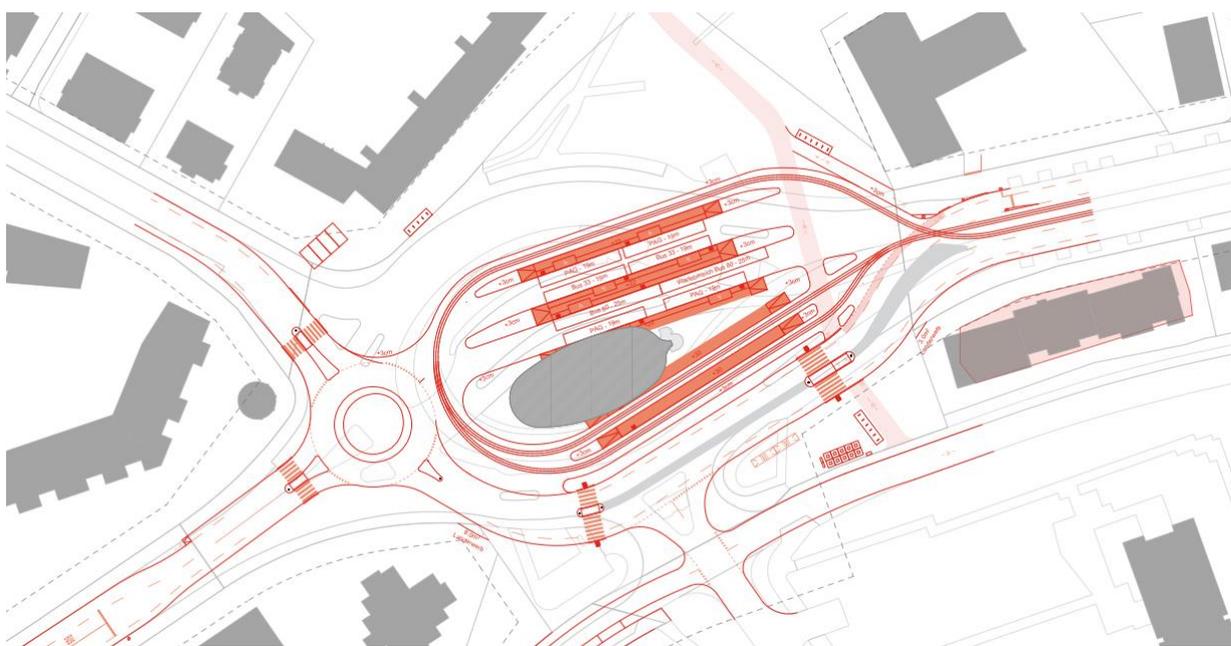


Abbildung 8 Verkehrliches Grundkonzept (ewp)

4.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

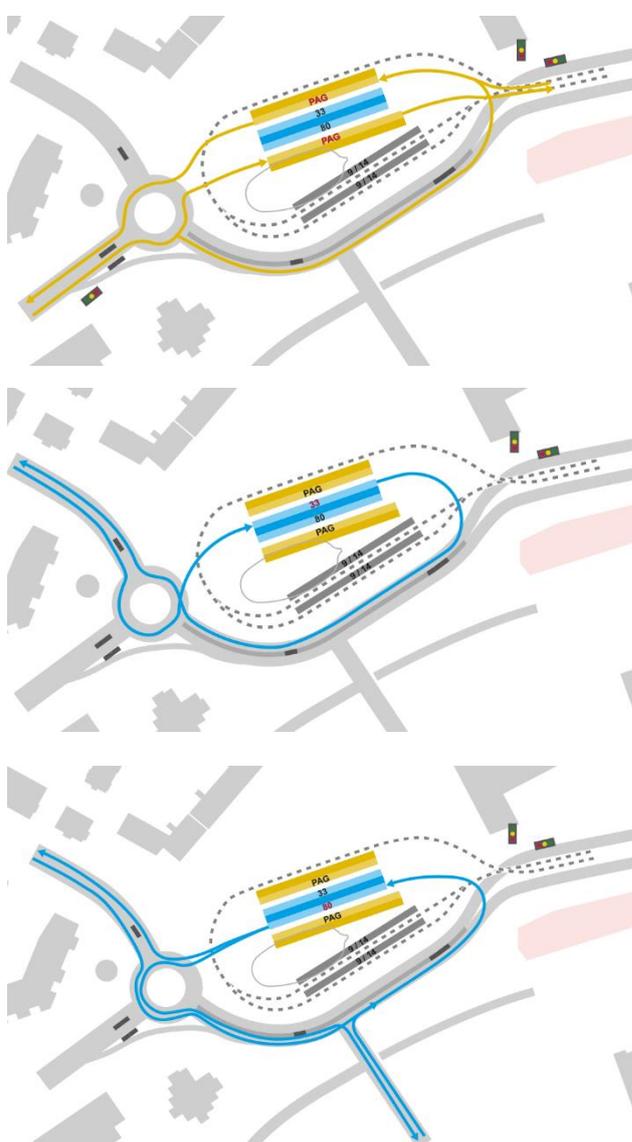
Der stadteinwärts fahrende MIV wird am Triemli abgebremst und verkehrt künftig mit tieferen Geschwindigkeiten weiter auf der Birmensdorferstrasse. Die Signalisation von Tempo 30 soll neben der Lärmreduktion auch die Sicherheit am Triemli erhöhen.

Der Verkehr wird konzentriert auf der südlichen Platzseite durchgeführt. Der westlich des Stadtplatzes angeordnete Kreislauf mit $d = 28\text{ m}$ regelt die Verkehrsverteilung am Triemliplatz.

Die Breite der Fahrspuren auf der Birmensdorferstrasse beträgt 3.0 m . Ein Mehrzweckstreifen in der Mitte der Fahrbahn dient dem Verkehr zum Abbiegen Richtung Triemlihospital. Gleichzeitig können auf dem Mehrzweckstreifen auch die Fussgängerschutzinseln platziert werden, ohne dass eine nennenswerte Aufweitung des Fahrbahnrandes notwendig wird.

Der Triemliplatz und die Zufahrt zum Spital sind weiterhin für die Krankentransporte befahrbar.

4.6 Öffentlicher Verkehr



Von Birmensdorf kommend verkehren die Busse der PAG auf der Busspur zum Platz. Kurz vor der Kreiseinfahrt wird der motorisierte Verkehr mittels LSA zurückgehalten und der Bus fährt als Pulkführer in den Kreislauf ein und kann ungehindert in den Haltestellenbereich einfahren.

Die Ein-/Ausfahrt in/aus der «ÖV-Insel» stadteinwärts auf Höhe der Socar-Tankstelle wird ebenfalls mit Hilfe einer Busbevorzugungsanlage gesteuert. Dort wird der MIV bei Tram- und Busein-/ausfahrt auf der Birmensdorferstrasse stadtauswärts zurückgehalten. Gleichzeitig werden mit der LSA Konflikte zwischen den ÖV-Fahrbeziehungen vermieden. Stadteinwärts kann der Verkehr ohne LSA verkehren. Die beiden mittleren Haltekanten sind für die Linien der VBZ vorgesehen. Die beiden äusseren Kanten werden künftig von den PAG Buslinien bedient. Für diese ist sowohl das Durchfahren als auch das Wenden auf der Birmensdorferstrasse am Triemli möglich.

Alle Bushaltekanten entsprechenden Anforderungen an das BehiG (durchgehende Kantenhöhe = 22 cm) und sind mindestens mit Gelenkbussen befahrbar. Die Kante für die Linie 80 ist sogar für Doppelgelenkbusse konzipiert. Für die Trams sind zwei Haltekanten mit je 30 cm Kantenhöhe vorgesehen. Diese können unabhängig voneinander bedient werden. Dies entspricht dem Bestand. Die Radien der Tramschienen entsprechen den Projektierungsvorgaben der Stadt Zürich.

Abbildung 9: Führung ÖV (oben: PAG, mittig: Linie 80, unten: Linie 33) (ewp)

4.7 Veloverkehr

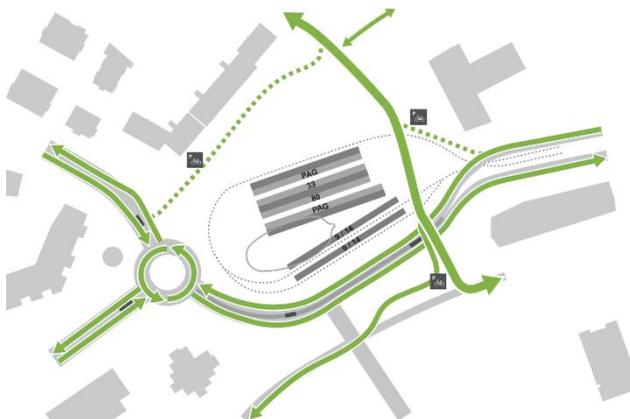


Abbildung 10: Führung Veloverkehr (ewp)

Die Birmensdorferstrasse soll auch künftig für den Veloverkehr befahrbar bleiben. Dafür werden beidseitig 1.50 m breite Velostreifen angeordnet. Der bestehende Veloweg bergwärts auf der Triemlistrasse bleibt erhalten und soll talwärts möglichst mit einem Velostreifen ergänzt werden.

An den Kreiselzufahrten und den Kreiselausfahrten wird auf die Velostreifen verzichtet. Der Veloverkehr soll als Pulkführer im Kreisverkehr verkehren, wodurch kritische Überholmanöver vermieden werden können.

An den neuralgischen Orten in kurzer Distanz zu den ÖV-Haltestellen und zu den Nutzungen wie Apotheke und Coiffeur sind eine ausreichende Anzahl Veloabstellplätze vorgesehen.

Vom Wydäckerring über den Triemliplatz und im weiteren Verlauf der Paul-Clairmont-Strasse wird künftig eine Velovorzugsroute signalisiert.

Damit der Veloverkehr auf der Birmensdorferstrasse sichtbar bleibt und um eine Durchfahrt der Haltestellen durch den Veloverkehr zu vermeiden, wird die Veloführung im Bereich der Zufahrt zum «ÖV-Hub» mit einer Roteinfärbung des Velostreifens verdeutlicht.

Auf der nördlichen Platzseite steht primär dem Fussverkehr Zirkulations- und Aufenthaltsfläche zur Verfügung. Die Nutzung durch den Veloverkehr ist gestattet.

4.8 Fussverkehr

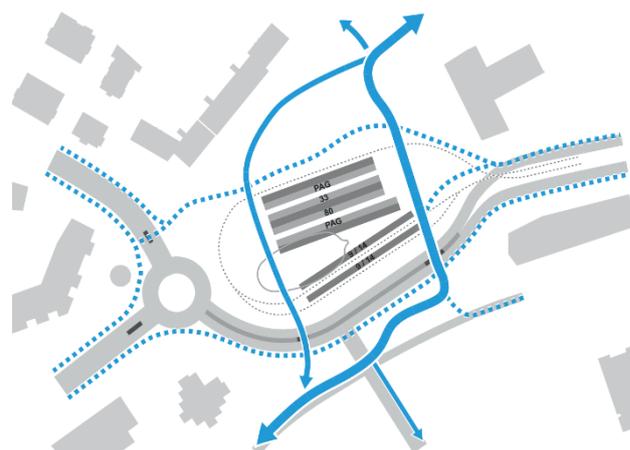


Abbildung 11: Führung Fussverkehr (ewp)

Die Hauptverbindung über den Platz besteht in der Verlängerung zwischen Triemlifussweg und Hohensteinweg respektive von der «ÖV-Insel» kommend zum Spital. Die Hauptverbindung über die Birmensdorferstrasse wird entsprechend mit einer grosszügigen Mittelschutzinsel ausgestattet, die für den Fuss-/Veloverkehr nebeneinander sicher nutzbar ist.

Eine zweite Verbindung über den Platz ist im Bereich der westlichen Haltestellenköpfe vorgesehen.

Der nördliche Platzbereich mit einem dichten Wegenetz sowie die Platzränder sind für die Zirkulation des Fussverkehrs angedacht.

4.9 Parkierung

Platanenhain

Die bestehende Parkierungsanlage (64 gelbmarkierte und 41 weissmarkierte Parkfelder) unter dem Platanenhain wird ersatzlos gestrichen und dem Frei- und Aufenthaltsraum zugeordnet. Die maximale Parkdauer von 900 Min pro Parkfeld zeigt, dass es sich um Pendlerparkplätze handelt und nicht um die angedachten Kundenparkplätze für die verschiedenen Läden. An dieser Lage sind keine Pendlerparkplätze erwünscht.

Paul-Clairmont-Strasse

Die 23 Parkfelder an der Paul-Clairmont-Strasse werden ebenfalls aufgehoben und dem Ausenraum zugeschlagen. Diese Parkfelder weisen eine durchschnittliche Belegungszeit von 180 Minuten auf. Es wird vermutet, dass dieser Parkplatz als Besucherparkplatz für das Triemlispital genutzt wird. Das Triemlispital verfügt jedoch über eigene Parkfelder für die Besuchenden.

Apotheke/Coiffeur

Die privaten Parkfelder vor der Apotheke und dem Coiffeurgeschäft werden neu arrangiert.

4.10 Anlieferung und Entsorgung

Der heutige Standort der Entsorgungscontainer unter dem Platanenhain wird auf die Südseite des Platzes entlang der Paul-Clairmont-Strasse verlegt. Die Anlieferung der angrenzenden Liegenschaften kann weiterhin wie heute über den Triemliplatz erfolgen.

4.11 Gestaltung

Gestaltungskonzept

Für den Grün- und Freiraum geht es hier zum einen um eine bessere Vernetzung zu den angrenzenden Bereichen, die Schaffung von flexibel nutzbaren Aufenthaltsbereichen, die Optimierung von Wegebreiten und die Selbstverständlichkeit von Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Prägendes Thema des Platzes sind die Grünflächen. Sie stellen eine Fortsetzung der Grundidee des Triemlifusswegs auf dem Platz dar, entlang dem sich in Form von Baumgruppen, -arten und Topografie verschiedene Verweise auf die südlich gelegene Uetliberglandschaft finden.



Abbildung 12: Referenzfotos (links: Stauden, rechts: Platz der Wiener Symphoniker, Bregenz (Vogt))

Auf dem Platz lenken die Grünflächen die Bewegungsströme wie selbstverständlich zwischen den wichtigen Anknüpfungspunkten, ohne strengen verkehrsgeometrischen Formen zu folgen.

Die Grünflächen sind mit verschiedenen Baumarten bepflanzt. Je nach Ort sind die Flächen begehbar oder mit Wildstauden bewachsen. Diese Grünflächen fassen den heute eher konturlosen Platz und differenzieren diesen in Teilbereiche und lassen ein parkartiges Wegegeflecht entstehen.

Neben der zentralen Verkehrsfläche entstehen so der grössere, baumgefasste Grünbereich mit zentraler Spielwiese im Norden, der umgestaltete Platanenhain, die Übergangszzone zur Bebauung im Osten und die Bereiche mit historischem Brunnen bzw. der integrierten Wertstoffsammelstelle im Süden.



Abbildung 13: Gestaltungskonzept in der Situation (Vogt)

Der zentrale grüne Platz

Das zentrale Oval im Norden des Platzes wirkt in der Abfolge des Triemlifusswegs als weitere Sequenz wie ein Gelenk zwischen Platz und Triemlifussweg. Es ist als eine eigene Abfolge dieses Abschnitts mit einer klaren, starken räumlichen Geste und dem Angebot einer zusammenhängenden, flexibel nutzbaren Fläche zu lesen. Der Charakter ist eindeutig öffentlich.

Das Oval schafft einen klar definierten Innenraum mit einer Grösse vergleichbar zur Wiese der Pestalozzianlage. Die Nutzung ist in erster Linie auf den alltäglichen Gebrauch für das angrenzende Quartier, zum Beispiel als Spiel- und Liegefläche, Treffpunkt, etc. gedacht. Zudem sind temporäre Nutzungen z.B. im Rahmen eines Quartiersfests denkbar. Die Fassung mit Bäumen erzeugt eine Kulisse, die einen störungsärmeren Raum schafft.

Angrenzend vernetzt ein vielfältiges Wegesystem die Hauptwege mit den privaten Vorzonen.

Topografie, Mauern und Sitzen

Aufgrund der Grösse des Platzes sind in verschiedenen Bereichen topografische Unterschiede zu überwinden. Grundsätzlich sind alle Bereiche so gestaltet, dass eine hindernisfreie Wegeverbindung angeboten werden kann.

Die landschaftlich gestalteten Grünflächen helfen zum Teil durch eine geeignete Ausführung bei der Überwindung der Höhendifferenzen. Zum Teil soll die Topografie aber nicht überspielt, sondern inszeniert werden. So werden die Grünflächen eben gestaltet und die Höhe dann in ein bis zwei Höhengsprüngen durch Mauern überwunden.

4.12 Platanenhain

Erhalten bleiben die drei Reihen der prägnanten Platanen. Unter den Platanen wird der Asphalt entfernt und eine einheitliche, versickerungsfähige Chaussierung hergestellt.

Aufgrund der Neigung der Fläche mit bis zu 7% ist die Nutzung der Flächen nur bedingt möglich. Zugleich sind Massnahmen zur Nivellierung der Fläche ausgeschlossen, da jeglicher grossflächiger Auf- oder Abtrag die Baumwurzeln beschädigen und der Erhalt der Bäume gefährden würde. Das Konzept sieht daher vor, unter den Bäumen Holzdecks einzufügen. Diese könnten dann als Spielplatz oder Sitzplätze ausdifferenziert werden. Durch die Terrassierung und Abtreppung der Holzdecks kann auf Absturzsicherungen verzichtet werden. Andere offene Flächen könnten sowohl für das freie Spiel sowie als Standort für Marktstände, Foodtrucks oder andere temporäre Elemente genutzt werden.

Die Übergänge zu der benachbarten Siedlung und dem nördlich anschliessenden Triemlifussweg mit spezifischer Gestaltung werden durch lockere Strauch- und Baumsetzungen überspielt und der Eindruck einer durchlässigen, fliessenden Landschaft des bestehenden Triemlifussweg verstärkt.



Abbildung 14: Gestaltungskonzept Platanenhain (Vogt)

4.13 Hitzeminderung

Hinsichtlich der erwarteten klimatischen Entwicklung in Zürich in den kommenden Jahren ist die Auseinandersetzung mit der Materialisierung des öffentlichen Raumes entscheidend. Der Triemliplatz soll künftig ein stark begrünter öffentlicher Raum werden, der sowohl den gestalterischen Anforderungen sowie dem Gebrauch des Platzes gerecht werden kann. Mit ausreichend Schatten durch eine grosse Anzahl an bestehenden und neu zu pflanzenden Bäumen und soweit wie möglich Verzicht auf Versiegelung wird der Aufenthalt an den heissen Tagen auf dem Triemliplatz erträglich.

Künftig sollen daher auf dem Triemliplatz Pflanz- und Wiesenflächen dominieren. Unter dem Platanenhain wird die Bodenoberfläche chaussiert, um eine hohe Durchlässigkeit zu erhalten. Die Bereiche des Tramtrassees, die nicht mit dem Bus befahren werden müssen, können mit einem Grüntrassees ausgestattet werden.

Zudem ist zu prüfen, ob die neu erstellten Wartehallendächer auf ihren Dachflächen begrünt werden und somit zur ökologischen und hitzemindernden Wirkung des Stadtraumes beitragen können.

Zürich, 23. Mai 2022 scg

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel