

Zürich, 21. November 2012

## DER STADTRAT VON ZÜRICH

### an den Gemeinderat

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 21. Mai 2012 reichte die Fraktion Grüne folgende Motion, GR Nr. 2012/204, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung vorzulegen, die eine gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes vorsieht, damit der Heimplatz den neuen Anforderungen als Platz der Künste und als Verbindung zwischen den beiden Gebäuden des Kunsthouses genügt.

#### Begründung

Mit dem Erweiterungsbau des Kunsthouses wird der Heimplatz zu einem eigentlichen Platz der Künste mit Kulturinstitutionen auf allen drei Platzseiten. Zeit also, den Heimplatz völlig neu zu denken. Zugleich steigt mit dem Erweiterungsbau das Bedürfnis, sich auf dem Platz aufzuhalten und den Platz gefahrlos überqueren zu können. Bei der Weisung sind deshalb auch verkehrsplanerische Überlegungen, wie z. B. die Stilllegung der Strassenverbindung zwischen Hirschengraben/Heimstrasse und Zeltweg ins Auge zu fassen.

Nach Art. 90 der Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR) sind Motionen selbständige Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung zu begründen (Art. 91 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachfolgenden Gründen die Entgegennahme der Motion ab und beantragt die Umwandlung in ein Postulat:

#### Ausgangslage

Der Heimplatz ist ein innerstädtischer, dynamischer Ort von internationaler Bedeutung mit hoher Nutzungsdichte und grossem Publikumsverkehr. Dieser Platz hat vielfältigen Ansprüchen Rechnung zu tragen. Er übernimmt als zentraler Verkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) eine wichtige Rolle im städtischen Verkehrssystem. Sämtliche Strassen, die über den Heimplatz führen, sind wichtige Hauptverkehrsachsen im Verkehrsnetz der Stadt Zürich und dementsprechend kantonal bzw. regional klassiert. Gleichzeitig ist er wichtiger Aufenthaltsort für die Bevölkerung und bedeutender Platz der Künste (Kunsthause, Erweiterungsbau Kunsthause, Schauspielhaus) mit internationaler Ausstrahlung. Mit dem geplanten Erweiterungsbau des Kunsthouses wird diese Bedeutung stark zunehmen.

Gemäss Motion sind gestalterische und verkehrsplanerische Massnahmen vorzusehen, um den Heimplatz gemäss seiner Bedeutung als Platz der Künste aufzuwerten und die verkehrliche Dominanz zu reduzieren.

Zum gleichen Anliegen liegt ein dringliches Postulat von Samuel Dubno und Martin Luchsinger vom 13. April 2011 (GR Nr. 2011/125) vor.

## Verkehrsplanerische Untersuchungen

Der Heimplatz ist gemäss Bedeutungsplan aus «Stadträume 2010 – Umsetzung» (Stand 2006, 1. Fassung) ein Platz von internationaler Bedeutung. Dies wurde bereits in der Phase der Testplanung zur Vorbereitung des Wettbewerbs Kunsthauserweiterung berücksichtigt, weshalb auch radikale Verkehrslösungen eingehend auf ihre Machbarkeit geprüft wurden. Um Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Heimplatz verkehrlich entlasten, wurde ein breites Variantenspektrum begutachtet. Dabei wurde die Machbarkeit der einzelnen Lösungsansätze detailliert untersucht (Verkehrsstudie Heimplatz – Konsequenzen einer veränderten Verkehrsführung im Rahmen des Kunsthausneubaus, Basler & Hofmann, 15. April 2009).

### *Eingehend geprüft wurden:*

1. Die Aufhebung des MIV im Bereich vor dem bestehenden Kunsthausgebäude. Verkehrsführung stadteinwärts: Zeltweg, Rämistrasse, Hirschengraben. Verkehrsführung stadtauswärts: Heimstrasse, Kantonsschulstrasse, Rämistrasse, Zeltweg.
2. Die Aufhebung des MIV im Bereich der Tramhaltestelle «Kunsthaus» der Linie 3 vor dem geplanten Erweiterungsbau des Kunsthauses. Verkehrsführung stadteinwärts: Hottingerstrasse, Rämistrasse, Kantonsschulstrasse, Hirschengraben. Verkehrsführung stadtauswärts: Seilergraben, Hirschengraben, Rämistrasse, Hottingerstrasse.
3. Die Ausbildung der Tramhaltestelle «Kunsthaus» der Linie 3 zu einer Kaphaltestelle, um die Bereiche der Zufussgehenden zu vergrössern.
4. Die Aufhebung des MIV im Bereich der Tramhaltestelle «Kunsthaus» der Linie 3, indem der Verkehrsstrom aus der Hottingerstrasse über die Rämistrasse (vor dem Schauspielhaus) und Zeltweg (vor dem bestehenden Kunsthaus) zum Seilergraben geführt wird.
5. Die Reduktion der Verkehrsbelastung durch eine grossräumige Verlagerung des Verkehrs, um eine Begegnungszone vor dem bestehenden Kunsthaus zu realisieren.
6. Tunnelvarianten für die Achse Seilergraben-Zeltweg und Seilergraben-Hottingerstrasse, um den Heimplatz in diesen Bereichen vom MIV zu befreien.

### *Konsequenzen der Variante 1:*

- Durch die Verlagerung werden die drei Knoten Kantonsschul-/Rämistrasse, Kantonsschul-/Heimstrasse und Hirschengraben/Seilergraben/Heimstrasse überlastet.
- Der Knoten Hottingerstrasse ist ohne Berücksichtigung von allfälligen Verlusten infolge Koordination oder öV-Priorisierung bis zu 20 Prozent gegenüber heute überlastet. Auch der Knoten Zeltweg weist unter diesen Bedingungen eine Überlastung von bis zu 10 Prozent gegenüber heute auf.
- Eine Koordination zwischen den Knoten Rämi-/Hottingerstrasse und Rämistrasse/Zeltweg wird zwingend notwendig, da der Stauraum vor dem Knoten Zeltweg stadteinwärts völlig unzureichend ist. Die Koordination ist jedoch nicht möglich, weil das Tram in der Rämistrasse gleichzeitig mit dem MIV fahren muss und diese Fahrbeziehung mit dem MIV-Linksabbieger in den Zeltweg in Konflikt steht.
- Der MIV-Strom aus dem Zeltweg (neu als Linksabbieger Richtung Bellevue) steht in Konflikt zur stadtauswärts fahrenden Buslinie 31. Dadurch kann der öV nicht im gewünschten Mass priorisiert werden, und es ist stadtauswärts mit Verlustzeiten der Buslinie 31 zu rechnen.
- In der Rämistrasse, zwischen Knoten Zeltweg und Hirschengraben, sind zwei Fahrspuren Richtung Bellevue erforderlich, um den starken Rechtsabbiegerstrom in den Hirschengraben zu bewältigen. Die hierzu notwendige Fläche kann nur durch das Fällen der strassenbegleitenden Baumreihe und einen umfassenden Einbezug des Gehwegs bereitgestellt werden. Ein Rechtsabbiegen aus der Rämistrasse in den Hirschengraben

wird zudem durch die Stütze der Parkhauszufahrt behindert.

- Der Knoten Rämistrasse/Hirschengraben ist völlig überlastet, und eine Verkehrsregelungsanlage (VRA) mit öV-Priorisierung aufgrund zu vieler Abhängigkeiten kaum umsetzbar.

#### *Konsequenzen der Variante 2:*

- Es werden grosse Umwegfahrten über Rämi-/Kantonsschulstrasse stadteinwärts oder Hirschengraben/Rämistrasse stadtauswärts notwendig. Zudem können die Verkehrsbeziehungen Zeltweg/obere Rämistrasse und Hottingerstrasse/Zeltweg nicht mehr angeboten werden.
- Die Verkehrsumlegung hat eine hohe Verkehrsbelastung auf der Kantonsschulstrasse von rund 1300 Fz/h gegenüber heute zur Folge, was einen durchgehend zweistreifigen Einbahnbetrieb in der Rämi- und Kantonsschulstrasse bis und mit der Einmündung in die Heimstrasse bedingt.
- Um den Rechtsabbieger Kantonsschul-/Heimstrasse stadteinwärts auf zwei Fahrstreifen und mit der nötigen Kurvenverbreiterung ausbauen zu können, wäre ein Abbruch des unter Denkmalschutz stehenden Eckhauses Kantonsschulstrasse 1 unerlässlich.
- Die drei Knoten Kantonsschul-/Rämistrasse, Kantonsschul-/Heimstrasse und Hirschengraben/Seilergraben/Heimstrasse sind ohne Berücksichtigung von allfälligen Leistungsverlusten infolge Knotenkoordination oder öV-Priorisierung bereits vollständig ausgelastet. Es ist daher mit grösseren Staus auf allen Zufahrtsstrecken zu rechnen.

#### *Konsequenzen der Variante 3:*

- Tram und MIV können durch die Mischverkehrsfläche nicht mehr gemeinsam aus der Hottingerstrasse über den Knoten fahren. Die Kaphaltestelle bringt einen Kapazitätsverlust von ungefähr 175 Fz/h gegenüber heute.
- Der Kapazitätsverlust am ohnehin schon stark belasteten Knoten Rämi-/Hottingerstrasse beträgt für die Zufahrt Hottingerstrasse rund 22 Prozent und führt damit zu einem zusätzlichen Rückstau von ungefähr 60 m. Die Länge der Vorsortierspur beträgt ungefähr 50 m, d. h. auch der Rechtsabbieger in die Rämistrasse wird dadurch behindert.
- Da die Zufussgehenden am Knoten Kantonsschul-/Heimstrasse vortrittsberechtigt sind, kann ein rechtzeitiges Entleeren der Mischverkehrsfläche bei Tramankunft nicht sichergestellt werden. Dies führt zu Behinderungen des öV-Betriebs und Kapazitätseinbussen am Knoten Rämi-/Hottingerstrasse aufgrund der längeren Räumungszeiten.
- Mit der Einführung einer VRA beim Knoten Kantonsschul-/Heimstrasse sinkt die Leistungsreserve des Knotens gegen Null. Eine Koordination der benachbarten Knoten ist notwendig, aufgrund der geringen Knotenabstände aber nur in eine Fahrtrichtung möglich. Als Folge werden die Knoten erheblich überlastet, und die Staulängen auf den Zufahrtsachsen vergrössern sich.
- Der Kapazitätsverlust am ohnehin schon stark belasteten Knoten Kantonsschulstrasse beträgt für die Zufahrt Seilergraben rund 18 Prozent gegenüber heute und führt stadtauswärts zu zusätzlichem Rückstau im Seilergraben.
- Ein rechtzeitiges Räumen der Haltestelle stadtauswärts ist aufgrund der fehlenden Leistungsreserve am Knoten Rämi-/Hottingerstrasse schwierig und führt zu Verlustzeiten für den Trambetrieb. Diese betragen pro Tramkurs 35 bis 55 Sekunden.

#### *Konsequenzen der Variante 4:*

- Zusätzlicher Rückstau in der Hottingerstrasse, da mit einer Fahrspur am Knoten Rämistrasse/Zeltweg das hohe Verkehrsaufkommen Richtung Central nur partiell abfließen kann.
- Die beiden benachbarten Knoten Hottinger-/Rämistrasse und Zeltweg/Rämistrasse lassen sich schwer koordinieren.
- Der stark belastete MIV-Strom aus der Hottingerstrasse steht in Konflikt mit der Tramlinie 3. Dies führt zu einer höheren Knotenauslastung und zu Verlustzeiten bei der Tramlinie 3.
- Für den stark belasteten Linksabbiegerstrom aus dem Hirschengraben in die Rämistrasse stadtauswärts kann unter Beibehaltung des Gegenverkehrs im Hirschengraben aus Platzgründen keine Vorsortierspur angeboten werden.
- Die Knoten Rämistrasse/Zeltweg und Rämi-/Hottingerstrasse sind völlig überlastet und eine öV-Priorisierung aufgrund zu vieler Abhängigkeiten kaum möglich.
- Das Tram in der Rämistrasse stadtauswärts wird durch den Linksabbiegeverkehr in den Hirschengraben behindert, da eine Vorsortierung aus Platzgründen nur auf dem Tramgleis möglich ist. Aufgrund der zusätzlichen Fahrbeziehungen an diesem Knoten und der fehlenden öV-Priorisierung an den Folgeknoten kann ein rechtzeitiges Räumen der Mischverkehrsstrecke (MIV und öV) nicht gewährleistet werden.

#### *Konsequenzen der Variante 5:*

- Eine Reduktion der Verkehrsbelastung am Heimplatz führt zu einer Verdrängung des Verkehrs in die Quartierstrassen und dort zu einer kaum akzeptablen Mehrbelastung. Davon sind insbesondere folgende Strassen betroffen: Zürichbergstrasse, Freiestrasse, Plattenstrasse, Künstlergasse, Dolderstrasse, Klosbachstrasse, Waldhausstrasse.
- Gemäss Signalisationsverordnung sind Begegnungszonen nur auf Nebenstrassen zulässig. Alle Strassen am Heimplatz sind klassierte Staatsstrassen, wodurch die Einführung einer Begegnungszone schon rechtlich verunmöglicht wird.

#### *Konsequenzen der Variante 6:*

- Der vorhandene Strassenraum im Zeltweg von 12 m bis 15 m ist zu schmal für ein neues Tunnelportal. Der benötigte Platz für ein Portal, Busspuren und Gehwege beträgt rund 18,50 m.
- Der vorhandene Strassenraum in der Hottingerstrasse von 18,20 m ist zu schmal für ein neues Tunnelportal. Der benötigte Platz für ein Portal, zwei Fahrspuren, Tramtrasse und Gehwege beträgt rund 21 m.
- Die städtebauliche Integration eines rund 130 m langen Tunnelportals ist kaum möglich.
- Bei den Tunnellösungen kann das Tram nicht mehr in Mittellage geführt werden. Die Verlegung des Trams in Seitenlage führt zu negativen verkehrlichen Konsequenzen beim Central und beim Heimplatz.

In der «Verkehrsstudie Heimplatz – Konsequenzen einer veränderten Verkehrsführung im Rahmen des Kunsthausneubaus» (Basler & Hofmann, 15. April 2009) sind die untersuchten Varianten und ihre Konsequenzen detailliert beschrieben.

Das im Siegerprojekt Erweiterungsbau Kunsthaus vorgeschlagene Verkehrsregime «Aufhebung des Verkehrs vor dem bestehenden Kunsthaus» (Variante 1 gemäss vorstehender Aufzählung) wurde bereits in der Vorbereitung zum Wettbewerb eingehend geprüft und aufgrund der inakzeptablen Konsequenzen als nicht realisierbar beurteilt.

## **Verkehrsplanerische Massnahmen**

Die umfassenden Untersuchungen ergaben, dass für den Heimplatz als Hauptverkehrsknoten im Netz der Durchgangsstrassen eine Verkehrsregimeänderung möglich ist, allerdings wie oben dargestellt nur mit erheblichen Konsequenzen, die teilweise in Kombination und auch einzeln auftreten würden: Die wichtige Verkehrsbeziehung für die Abwicklung des MIV würde unterbrochen und eine grosse Verkehrsmenge in die Quartiere abgeleitet. Am Heimplatz würden bei hohem Verkehrsaufkommen unübersichtliche und gefährliche Situationen entstehen.

Die untersuchten Varianten und ihre oben beschriebenen Konsequenzen wurden der Delegation für stadträumliche Fragen (DsF) in mehreren Sitzungen zur Diskussion und zum Entscheid unterbreitet.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass ein verkehrsbefreiter Heimplatz bzw. verkehrsbefreite Teilabschnitte in städtebaulicher Hinsicht zu begrüssen, die aus verkehrlicher Sicht resultierenden Folgen jedoch nicht zu bewältigen wären.

## **Gestalterische Aufwertung**

Die überregional bekannten Institutionen Schauspielhaus und Kunsthaus prägen bereits heute die Identität des Ortes. Mit dem Erweiterungsbau des Kunsthauses entsteht eine neue Adresse, welche die Identität und das Erscheinungsbild des künftigen Heimplatzes massgeblich beeinflusst. Zudem wird eine Verschiebung der Tramhaltestelle vor dem Schauspielhaus nördlich in die Rämistrasse notwendig, da die bestehende Haltestelle für die künftige Tramgeneration zu kurz und nicht behindertengerecht ausgebaut ist.

Anlässlich dieser zu erwartenden Veränderungen im Umfeld des Heimplatzes hat das Tiefbauamt der Stadt Zürich im Jahr 2011 eine Studie in Auftrag gegeben, die das Aufwertungspotenzial des Heimplatzes unter den gegebenen verkehrlichen Rahmenbedingungen und in Anbetracht der künftigen Veränderungen aufzeigen soll. Die Studie wird mit Vertretenden des Kunsthauses, der Kunsthäuserweiterung, des Schauspielhauses, der kantonalen Denkmalpflege und der städtischen Dienstabteilungen erarbeitet, damit sämtliche an den Platz gestellten Bedürfnisse abgedeckt werden können. Die Arbeiten sind bereits weit fortgeschritten. Es ist geplant, das Projekt im Frühjahr 2013 der Bevölkerung zur Stellungnahme zu unterbreiten (Mitwirkung nach § 13 StrG). Mit Abschluss der Vorstudie werden alle wesentlichen Elemente für eine Aufwertung des Heimplatzes definiert.

## **Übergeordnete Zielsetzung**

Der Heimplatz wird massgeblich durch die Verkehrsinfrastrukturanlagen geprägt. In Abstimmung auf das neue städtebauliche Umfeld mit dem Erweiterungsbau des Kunsthauses wird unter städtischer Leitung und in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Betreiberinnen und Betreibern von Kunsthaus und Schauspielhaus ein Vorschlag gesucht, der eine angemessene Reaktion auf die künftig zu erwartenden veränderten Anforderungen und Rahmenbedingungen darstellt.

### *Gestalterische Ziele:*

- Eine sorgfältige, aus der städtebaulichen Situation heraus generierte Gestaltung.
- Hohe städtebauliche, architektonische und freiraumgestalterische Qualitäten.
- Die Erlebbarkeit des Raumes als städtebauliche Gesamtheit.
- Eine eigene unverwechselbare stadträumliche Identität.
- Ausgewogenheit zwischen Gestaltung (einschliesslich Möblierung) und Grosszügigkeit, im Sinne von Multifunktionalität und spontaner Nutzbarkeit.

### *Funktionale Ziele:*

- Hohe Aufenthaltsqualität für Wartende, Umsteigende, sich Treffende (im Zusammenhang mit dem gastronomischen und kulturellen Angebot wie auch unabhängig davon).
- Aufwertung der Bereiche für Zufussgehende.
- Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Raum.
- Hochwertige Einbauten auf dem Platz, wie z. B. ein Wetterschutz für die Haltestellen, die das angestrebte grosszügige Raumgefühl nicht beeinträchtigen.

Die Aufwertung hat unter den gegebenen verkehrlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen, da gemäss den vorliegenden Verkehrsgutachten alternative Verkehrsregimes nicht umsetzbar sind. Der Perimeter der Neugestaltung läuft von Fassade zu Fassade und beinhaltet somit den ganzen Platzbereich. Mit der Integration der bestehenden Verkehrsinfrastruktur in ein räumliches Gesamtkonzept soll die Dominanz des Verkehrs reduziert werden.

### **Wesentliche Gestaltungselemente**

Der Platz soll durch verschiedene Interventionen räumlich gefasst und die Verkehrsschneisen damit überspielt werden. Bodenbelag und Bäume spielen hierbei eine wesentliche Rolle. Ein neues Beleuchtungskonzept soll zudem dazu beitragen, dass diese raumfassende Wirkung auch in der Nacht erlebbar wird.

Die unter Schutz stehenden Objekte wie das Ignaz-Heim-Denkmal und der Pavillon sowie die bestehende Platane werden in die Platzgestaltung integriert.

### **Fazit**

Gestützt auf die umfassenden Verkehrsgutachten, wonach das Verkehrsregime auf dem Heimplatz nicht verändert werden kann, hat eine Aufwertung des Heimplatzes unter den gegebenen verkehrlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen. Diese werden im laufenden und weit fortgeschrittenen Projekt zur Neugestaltung Heimplatz bereits berücksichtigt.

Der Stadtrat lehnt daher die Motion ab, ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

**Corine Mauch**

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**