

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 17. Januar 2018

Tiefbauamt, Rämistrasse, Abschnitt Bellevue bis Heimplatz, Realisierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen, Projektierungskredit, Abschreibung einer Motion

Am 27. Mai 2015 reichten die Fraktionen SP, Grüne und glp folgende Motion, GR Nr. 2015/159, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Weisung vorzulegen, die durchgehende Velorouten entlang der Rämistrasse sowie attraktive Fusswegverbindungen zwischen Bellevue und Heimplatz vorsieht, ohne dabei die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs zu beeinträchtigen.

Begründung:

Der Masterplan Hochschulgebiet sieht vor, die in der Spitzenstunde vorgesehene Verkehrszunahme von 45% für das ganze Gebiet zur Hälfte durch Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen. Damit gewinnt die Achse Bellevue/Bahnhof Stadelhofen – Heimplatz für den Fuss- und Veloverkehr noch einmal grössere Bedeutung. Entsprechend will der Masterplan die Achse entlang der Rämistrasse für den Fuss- und Veloverkehr auch attraktiv gestalten.

Die vom Stadtrat bisher vorgeschlagene Gestaltung genügt diesen Anforderungen allerdings nicht. Wenn Trottoirs verschmälert oder Velofahrende auf ein schmales Trottoir gezwungen werden, werden damit nicht nur Richtpläne missachtet, sondern die Erschliessung des Hochschulgebietes ist an sich in Frage gestellt. Deshalb muss die Stadt Zürich, die bei der Gestaltung der Rämistrasse federführend ist, ihre Planung komplett revidieren. Dabei sind auch unkonventionelle Lösungen in betrieblicher, verkehrsorganisatorischer und infrastruktureller Hinsicht zu prüfen.

Am 25. November 2015 lehnte der Stadtrat die Entgegennahme der Motion ab und beantragte die Umwandlung in ein Postulat. Mit Beschluss vom 13. Januar 2016 wurde die Motion dem Stadtrat überwiesen.

Um das Anliegen der Motion erfüllen zu können, wird ein Projektierungskredit für die Projektierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen entlang der Rämistrasse zwischen dem Bellevue und dem Heimplatz beantragt.

Erwägungen / Bericht

1. Vorgeschichte / Varianten

a) Ausgangslage

Die Rämistrasse ist eine überkommunal klassierte Hauptverkehrsstrasse und im betroffenen Abschnitt gleichzeitig eine Ausnahmetransportroute Typ II. Zudem ist auf der Rämistrasse eine regionale Veloroute gemäss Richtplan bzw. eine Hauptroute gemäss Masterplan Velo vorgesehen. Die Kosten für die Realisierung von Velomassnahmen in der Rämistrasse können nicht dem Rahmenkredit Velo belastet werden, da dieser gemäss Beschluss der Stimmbevölkerung der Stadt Zürich vom 14. Juni 2015 über die Annahme des Gegenvorschlags zur Veloinitiative lediglich die Planung und den Bau kommunaler Veloinfrastruktur umfasst.

Die Rämistrasse ist zwischen Bellevue bzw. Bahnhof Stadelhofen und Heimplatz eine wichtige und hochfrequentierte Verkehrsachse für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr (öV). Im Zusammenhang mit der zu erwartenden Zunahme des Fuss- und Veloverkehrs zur Erschliessung des Hochschulgebiets ab dem Jahr 2025 wird die Rämistrasse als Verbindung zwischen Bahnhof Stadelhofen und Heimplatz weiter an Bedeutung gewinnen.

Derzeit fehlen Velomassnahmen. Eine besondere Herausforderung für deren Anordnung stellt nebst der starken Steigung der Rämistrasse der geringe Strassenquerschnitt zwischen der nicht inventarisierten hohen Stützmauer und den teilweise denkmalgeschützten Häuserreihen dar. Der Fussverkehr wird heute einerseits über Trottoirs beidseits der Rämistrasse und an-

dererseits über die bestehende Rampe geführt, die bei der Einmündung der Stadelhoferstrasse in die Rämistrasse beginnt und in den höher gelegenen Caroline-Farner-Weg übergeht. Weiter entsprechen das Tramtrasse und die Fahrbahnen für den MIV in der Rämistrasse, Abschnitt Bellevue bis Heimplatz, nicht den geltenden Normen.

Mit der im Jahr 2024 notwendig werdenden Gleissanierung in der Rämistrasse zwischen Bellevue und Heimplatz ist gleichzeitig die Trasseeführung an die heutigen Anforderungen anzupassen. In diesem Zuge besteht die Möglichkeit, den Strassenquerschnitt durch eine geänderte Gleistrassierung zu optimieren. Bei der Planung der neuen Fuss- und Veloverbindungen muss zudem die Erschliessung der Liegenschaften (insbesondere Rämistrasse Nr. 16–20) geklärt werden.

b) Machbarkeits- und Variantenstudien Phase I

Erste Studien aus den Jahren 2011/12 kamen zum Schluss, dass aufgrund der sehr knappen Platzverhältnisse unkonventionelle Lösungen untersucht werden müssen. Jedoch konnten weder die geprüfte Verschiebung / Versetzung der Stützmauer noch die Einführung eines Ringverkehrs im Bereich Bellevue – Utoquai – Kreuzbühlstrasse – Zeltweg – Rämistrasse – Bellevue oder Mischverkehr für MIV und Tram auf der gesamten Länge die anstehenden Aufgaben lösen. Das daraufhin von 2012 bis 2014 ausgearbeitete Projekt für eine Veloverbindung zwischen Stadelhoferstrasse und Heimplatz (Bau-Nrn. 12091 und 12092) sah talwärts zulasten des Trottoirs ein eingefärbtes Band auf der Fahrbahn vor, welches die Vorfahrt für Velos im Falle eines Staus vor den Lichtsignalanlagen ermöglichen sollte. Bergwärts war auf dem bestehenden Trottoir vor der Stützmauer eine Mischverkehrsfläche Fussgänger / Velo vorgesehen. Dieses Projekt wurde im Rahmen der Planaufgaben nach § 13 und 16 Strassengesetz (LS 722.1) von vielen Interessengruppen und Betroffenen abgelehnt.

c) Variantenstudien Phase II

Nach Überweisung der vorliegenden Motion, GR Nr. 2015/159, führte das Tiefbauamt in den Jahren 2016/17 ein weiteres Variantenstudium durch, mit welchem nun auch Varianten untersucht wurden, für deren Umsetzung eine Anpassung des bestehenden Strassenquerschnitts und Eingriffe in die vorhandenen Strukturen erforderlich sind: Die geprüften Varianten der zurückversetzten Stützmauer mit integrierter Baute zur gewerblichen Nutzung, des deutlichen Versatzes der Stützmauer und eines Velotunnels hinter der Stützmauer wiesen jedoch im Verhältnis zum Nutzen für den Fuss- und Veloverkehr zu hohe Kosten, lange Bauzeiten und massive Eingriffe in die historische Substanz auf. Einzig die Variante «Balkon» wurde aufgrund ihres günstigeren Kosten-Nutzen-Verhältnisses weiterverfolgt. Diese sah vor, die Höhe der bestehenden Stützmauer zu reduzieren und einen Teil der bestehenden Böschung abzutragen sowie den Fuss- und Veloverkehr Richtung Heimplatz bergwärts erhöht zu führen. In der Gegenrichtung war talwärts ein Velostreifen im bestehenden Fahrbahnbereich der Rämistrasse vorgesehen.

2. Projekt

a) Veloverkehr

Die aus der Variante «Balkon» in einem weiteren Bearbeitungsschritt entwickelte Projektvariante mit dem derzeit grössten Potenzial sieht bei angepasstem Strassenquerschnitt beidseits der Rämistrasse auf Strassenniveau einen durchgehenden Velostreifen zwischen Bellevue und Heimplatz vor. Zusätzlich ist eine Veloverbindung vom Bahnhof Stadelhofen über den Olgaweg und den Caroline-Farner-Weg in den Hirschengraben vorgesehen. Die Überführung über die Rämistrasse würde über jene Brücke erfolgen, die bereits heute das Parkhaus Hohe Promenade vom Hirschengraben her erschliesst. Über die Brücke würde die Veloverbindung im Mischverkehr (Velo / MIV) geführt.

b) Fussverkehr

Für den Fussverkehr bliebe das talseitige Trottoir auf der Rämistrasse grösstenteils unverändert bestehen. Lediglich im Kurvenbereich östlich der Waldmannstrasse müsste infolge der erforderlichen Kurvenverbreiterungen für MIV und öV eine geringe Verschmälerung stattfinden. Auf der gegenüberliegenden Seite verlief die Fussverbindung bergwärts über die bestehende Rampe von der Stadelhoferstrasse hinauf zum Caroline-Farner-Weg, die im oberen Drittel deutlich abgeflacht würde. Dies würde einerseits die hindernisfreie Anbindung an den Olgaweg und andererseits eine attraktive Anbindung an den Caroline-Farner-Weg ermöglichen. Das Projekt sieht vor, die Brücke zur Erschliessung des Parkhauses Hohe Promenade zukünftig auch als Fusswegverbindung auszubauen und mittels Lift und Treppe auf der Seite des Hirschengrabens die Erschliessung der Rämistrasse sicherzustellen. Der Zugang für Zufussgehende zum Parkhaus würde anstatt wie bisher von der Rämistrasse aus ebenfalls erhöht über den Caroline-Farner- oder Olgaweg erfolgen.

c) Tram (öV) / Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Aufgrund der Änderungen der Querschnittsaufteilung wäre auch eine Anpassung der Gleislage erforderlich. Weiter sieht das Projekt vor, die normwidrigen Fahrbahnen für den MIV beidseitig über die gesamte Länge den Normanforderungen entsprechend auszubauen. Bergwärts bliebe der Linksabbieger in den Hirschengraben bestehen. Diese Spur würde wie bis anhin im Mischverkehr (Tram / MIV) geführt. Talwärts ist zugunsten eines beidseitigen Velostreifens und dem Erhalt der Anlieferbereiche zwischen Kartoffelmarkt und Bellevue ebenfalls über eine kurze Strecke Mischverkehr (Tram / MIV) vorgesehen.

d) Stützmauer

Die ursprüngliche Stützmauer wurde im 19. Jahrhundert erstellt und seither schon mehrfach in der Lage verschoben und tiefgreifend geändert; zuletzt in den 1930er-Jahren und danach im Jahr 1960, als das Parkhaus Hohe Promenade eingebaut wurde. Für die Gestaltung der für den Fuss- und Veloverkehr attraktiven Verbindungen entlang der Rämistrasse und den normgerechten Ausbau im Bereich öV / MIV wäre auf der gesamten Länge die Verschmälerung der bestehenden Mauer oder ein Ersatzneubau einer schmäleren Mauer erforderlich. Die in diesem Zusammenhang notwendigen Untersuchungen sind Teil der nächsten Projektierungsschritte. Gleichzeitig würde die Mauerkrone zwischen Olgaweg und Promenadengasse in etwa auf die Höhe der Brücke über die Rämistrasse (Ein- und Ausfahrt Parkhaus Hohe Promenade) abgetragen.

e) Erschliessung Liegenschaften und Parkhaus Hohe Promenade

Die Erschliessung der Liegenschaften Rämistrasse Nrn. 16–22 soll wie bisher über die bestehende Rampe zwischen Stadelhoferstrasse und Caroline-Farner-Weg erfolgen, jene der Rämistrasse Nr. 24 über eine neue, von der Promenadengasse kommende Zufahrt. Hierfür wäre zwischen Kantonsschule und Hoher Promenade eine zusätzliche Stützmauer erforderlich. Damit könnte zukünftig für alle genannten Liegenschaften auch die Zufahrt für Schutz und Rettung gewährleistet werden.

Die Zufahrt zum Parkhaus Hohe Promenade von der Rämistrasse Richtung Heimplatz müsste im Rahmen dieser Neugestaltung der Stützmauer aufgehoben werden. Zukünftig würde die verkehrliche Erschliessung des Parkhauses über den Hirschengraben erfolgen. Im Rahmen der weiteren Projektentwicklung ist zu prüfen, ob und wie die Zufahrt aus der Rämistrasse weiterhin ermöglicht werden kann.

f) Fazit

Diese geplanten baulichen Massnahmen würden die Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmenden verbessern. Insbesondere könnten durchgehende Velorouten entlang der Rämistrasse

strasse sowie attraktive Fusswegverbindungen zwischen Bellevue / Bahnhof Stadelhofen und Heimplatz / Hochschulgebiet geschaffen werden. Das talseitige Trottoir könnte nahezu auf der gesamten Länge unverändert erhalten und die Anforderungen des Veloverkehrs (ausreichende Breite sowie möglichst geringe Steigung und wenig verlorene Höhe) erfüllt werden. Gleichzeitig gelänge es damit, eine ausreichende Leistungsfähigkeit von öV und MIV, den Normausbau sowie die Erschliessung und die Anlieferung sicherzustellen. Zudem wäre der öffentliche Raum qualitativ gut in den städtebaulichen Kontext integriert.

3. Weiteres Vorgehen

Für die Erarbeitung der beschriebenen Machbarkeitsstudien im Zusammenhang mit der Projektvariante «Balkon» hat der Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements mit Verfügung Nr. 186 vom 19. Juli 2017 Ausgaben von Fr. 490 000.– bewilligt. Zu deren Weiterverfolgung wird mit dieser Weisung dem Gemeinderat ein Projektierungskredit beantragt. Damit sollen die weiteren Projektierungsschritte ohne zeitliche Verzögerung durchgeführt werden. Da im vorliegenden Fall die weitere Projektierung auf der bisherigen Planung aufbaut, ist von einer Einheit dieser beiden Planungsschritte auszugehen. Die vom Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements bewilligten Ausgaben in der Höhe von Fr. 490 000.– sind deshalb im beantragten Gesamtbetrag von Fr. 2 800 000.– enthalten. Der Stadtrat ist gewillt, das Anliegen der Motion zu erfüllen. Es wird eine Projektierung mit guter gestalterischer Qualität angestrebt, weshalb das Amt für Städtebau (AfS) in die Projektorganisation einbezogen wird. Das vorgesehene Projekt wird mit der im Jahr 2024 notwendig werdenden Gleissanierung in der Rämistrasse koordiniert und strategisch auf die Frequenzerhöhung des Langsamverkehrs im Zuge der Erschliessung des Hochschulgebiets ausgerichtet werden müssen. Eine Weisung mit einem Baukredit zur Erfüllung der Motion kann deshalb nicht innert Frist vorgelegt werden, wohl aber ein Projektierungskredit in der Kompetenz des Gemeinderats. Aus diesen Gründen wird vorliegend die Abschreibung der Motion beantragt.

4. Kosten

Gemäss einer Grobkostenschätzung, wegen der noch vielen offenen Punkte mit einer Schätzgenauigkeit von ± 30 Prozent, muss mit folgenden Projektierungskosten (inklusive Mehrwertsteuer) gerechnet werden:

Projektierungskredit:				
	TAZ Fr.	ERZ Fr.	VBZ Fr.	Total Fr.
Verfügung VTE Nr. 186 vom 19. Juli 2017	490 000			490 000
Ingenieurkosten Vor- und Bauprojekt (Strassenbau / Kanal)	610 000	150 000		760 000
Landschaftsarchitekt	80 000			80 000
Anpassung Projekt Parkhaus	100 000			100 000
Ingenieurkosten Brückenbau	250 000			250 000
Bauherrenunterstützung / Spezialisten	80 000			80 000
Verkehrsgutachten	120 000			120 000
Materialtechnische Untersuchungen	160 000			160 000
Baumgutachten	25 000			25 000
Strassenabläufe inkl. Ableitungen	40 000			40 000
Vermessung	50 000			50 000
Geologie	80 000			80 000
Kommunikation	15 000			15 000
Nebenkosten	100 000			100 000
Verkehrsbetriebe			150 000	150 000
Zwischentotal	2 200 000	150 000	150 000	2 500 000
Unvorhergesehenes / Rundung	300 000			300 000
Total Projektierungskredit	2 500 000	150 000	150 000	2 800 000

Budgetnachweis

Die Kosten für die Projektierung sind im Budget 2018 nicht enthalten, aber durch Umlagerungen gedeckt. Die Ausgaben sind zurzeit nicht im Aufgaben- und Finanzplan 2018–2021 vorgemerkt. Sie werden nach positivem Gemeinderatsbeschluss ins Budget 2019 und in den Aufgaben- und Finanzplan 2019–2022 aufgenommen.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Für die Projektierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen entlang der Rämistrasse zwischen dem Bellevue und dem Heimplatz wird ein Projektierungskredit von Fr. 2 800 000.– bewilligt (Preisbasis 1. April 2017). Die Kosten erhöhen oder vermindern sich entsprechend der Änderung des Baukostenindexes zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisbasis 1. April 2017) und der Ausführung.**

Unter Ausschluss des Referendums:

- 2. Die Motion, GR Nr. 2015/159, der Fraktionen SP, Grüne und glp vom 27. Mai 2015 betreffend Realisierung von durchgehenden Velorouten sowie attraktiven Fusswegverbindungen entlang der Rämistrasse zwischen dem Bellevue und dem Heimplatz wird als erledigt abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti