

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 24. Juni 2015

Motion der Grüne-Fraktion betreffend gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes, Bericht und Abschreibung

Am 21. Mai 2012 reichte die Grüne-Fraktion folgende Motion, GR Nr. 2012/204, ein, die dem Stadtrat am 5. Juni 2013 überwiesen wurde.

Mit dem Erweiterungsbau des Kunsthauses 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.

Der Stadtrat lehnte die Motion mit Weisung vom 21. November 2012 ab und beantragte die Umwandlung in ein Postulat. In der Folge überwies der Gemeinderat die Motion am 5. Juni 2013 dem Stadtrat. Gemäss Art. 90 i.V.m. Art. 92 Abs. 1 Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) hat der Stadtrat innerhalb von zwei Jahren nach Überweisung der Motion die verlangten Anträge vorzulegen. Wenn nach seiner Beurteilung die Motion nicht erfüllbar ist, wenn dem Begehren in anderer Form entsprochen werden konnte oder wenn auf den Auftrag verzichtet werden sollte, hat er einen begründeten Bericht zu erstatten.

Das vorliegende Motionsbegehren enthält primär Feststellungen, ein genaues Begehren wird nicht gestellt. Auch die Begründung, die ergänzend zum Verständnis des Motionsbegehrens herangezogen werden kann, ermöglicht keine genauen Aufschlüsse bezüglich des Motionsbegehrens. Vor diesem Hintergrund ist die Motionsfähigkeit i.S.v. Art. 90 Abs. 1 GeschO GR zumindest fraglich, zumal der Stadtrat für die Festsetzung von Strassenbauprojekten zuständig ist (§§ 15 Abs. 2 und 45 Abs. 2 Strassengesetz, LS 722.1).

Ausgangslage

Der Heimplatz ist ein innerstädtischer, dynamischer Ort von internationaler Bedeutung mit hoher Nutzungsdichte und grossem Publikumsverkehr. Dieser Platz hat vielfältigen Ansprüchen gerecht zu werden. Er übernimmt als zentraler Verkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Veloverkehrs eine wichtige Rolle im städtischen Verkehrssystem. Sämtliche Strassen, die über den Heimplatz führen, sind wichtige Hauptverkehrsachsen im Verkehrsnetz der Stadt Zürich, weisen ausgenommen vom Zeltweg regional klassierte Velorouten auf und sind dementsprechend kantonal oder regional klassiert. Gleichzeitig ist er ein bedeutender Aufenthaltsort für die Bevölkerung sowie ein bedeutender Platz der Künste (Kunsthaus, Erweiterungsbau Kunsthaus, Schauspielhaus) mit internationaler Ausstrahlung. Mit dem geplanten Erweiterungsbau des Kunsthauses wird diese Bedeutung nochmals 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.

Stand des Projekts

Anfang 2014 wurde die Vorstudie Heimplatz fertiggestellt. Die Vorstudie wurde zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern des Kunsthauses, der Kunsthäuserweiterung, des Schauspielhauses, der kantonalen Denkmalpflege und weiterer städtischer Dienstabteilungen erarbeitet, damit sämtliche an den Platz gestellten Bedürfnisse abgedeckt werden konnten. Im März 2014 wurde die Planaufgabe gemäss § 13 des Strassengesetzes (LS 722.1) durchge-

führt. Dabei sind 18 Einwendungen eingegangen, die vorwiegend die geplante Aufhebung der Parkplätze, die fehlenden Velomassnahmen über den Platz sowie die Verschiebung der Tramhaltestelle der Linien 5 und 9 in die obere Rämistrasse monieren. Aufgrund der grossen Vorbehalte zum Projekt hat sich das Tiefbauamt entschieden, in einem nächsten Schritt die Aspekte Veloverkehr, Parkierung und Verkehrsführung nochmals genauer zu untersuchen, bevor der Bericht zu den Einwendungen erarbeitet und öffentlich aufgelegt werden soll.

Der Gemeinderat hat an der Debatte Anfang Januar 2015 zum Budget 2015 den Projektierungskredit für die Erarbeitung eines Detailprojekts zum Heimplatz gestrichen. Damit hat er ein klares Signal gesetzt, dass das Projekt in einem ersten Schritt auf die vorgebrachten Defizite betreffend Veloführung, Parkplatzkompensation und Verkehrsführung untersucht und bereinigt werden soll, bevor die Projektierung weitergeführt wird.

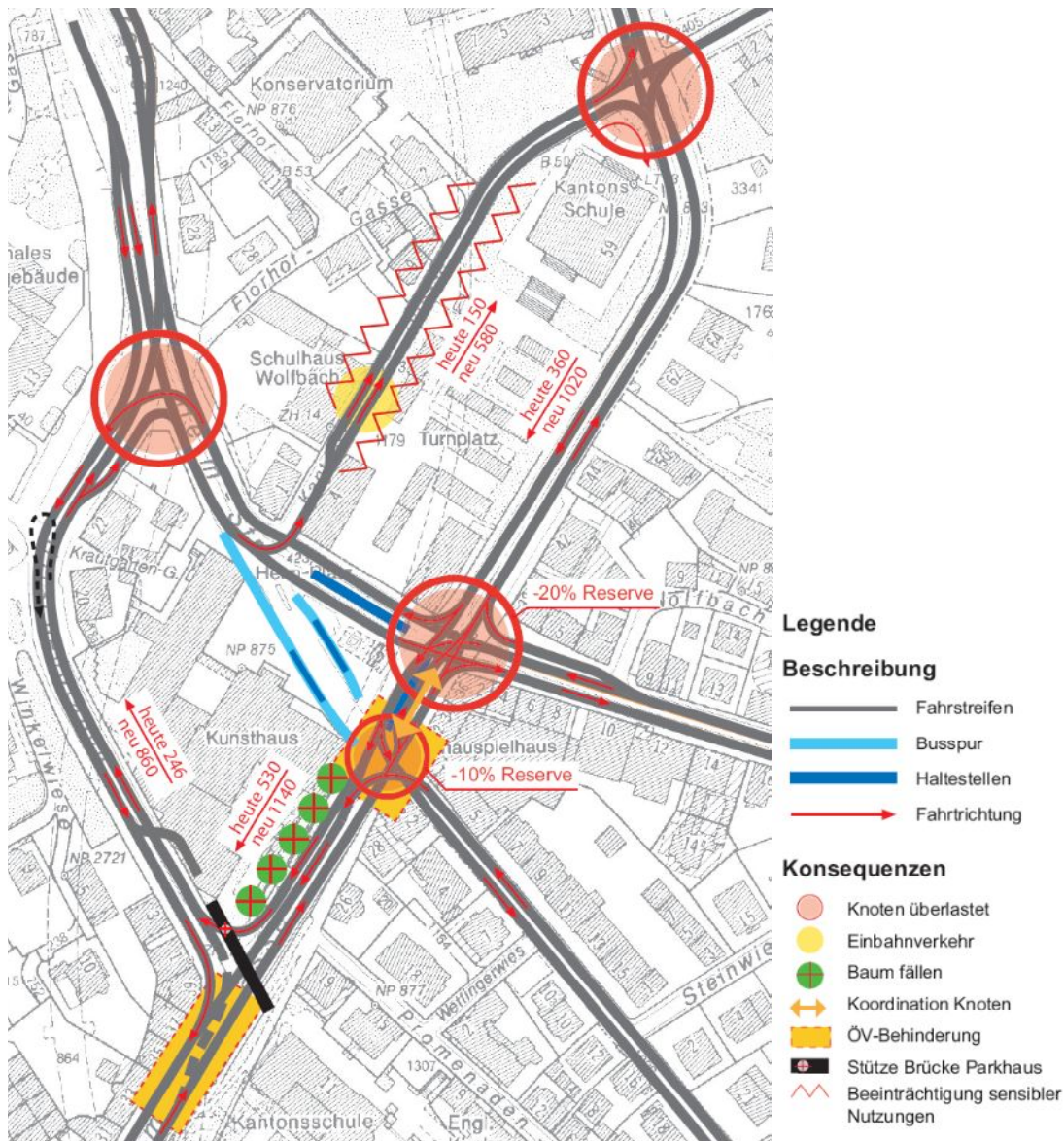
Verkehrsplanerische Untersuchungen im Rahmen des Kunsthausneubaus

Der Heimplatz ist gemäss Bedeutungsplan der Stadt Zürich 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 erarbeiten zu können, die den Heimplatz verkehrlich entlasten, wurde ein breites Variantenstudium durchgeführt. Dabei wurde die Machbarkeit der einzelnen Varianten detailliert untersucht («Verkehrsstudie Heimplatz – Konsequenzen einer veränderten Verkehrsführung im Rahmen des Kunsthausneubaus», Basler & Hofmann AG, 15. April 2009), die nachfolgend kurz vorgestellt werden.

Variante 1

Die Aufhebung des MIV in der Verlängerung des Zeltwegs im Bereich vor dem bestehenden Kunsthausgebäude. Verkehrsführung stadteinwärts: Zeltweg, Rämistrasse, Hirschengraben. Verkehrsführung stadtauswärts: Heimstrasse, Kantonsschulstrasse, Rämistrasse, Zeltweg.

Die Variante 1 entspricht dem im Siegerprojekt Erweiterungsbau Kunsthaus vorgeschlagenen Verkehrsregime. Bereits in der Vorbereitung des Wettbewerbs wurde diese eingehend geprüft, musste aber aufgrund der nachfolgend beschriebenen Konsequenzen als nicht realisierbar beurteilt werden.



Konsequenzen der Variante 1

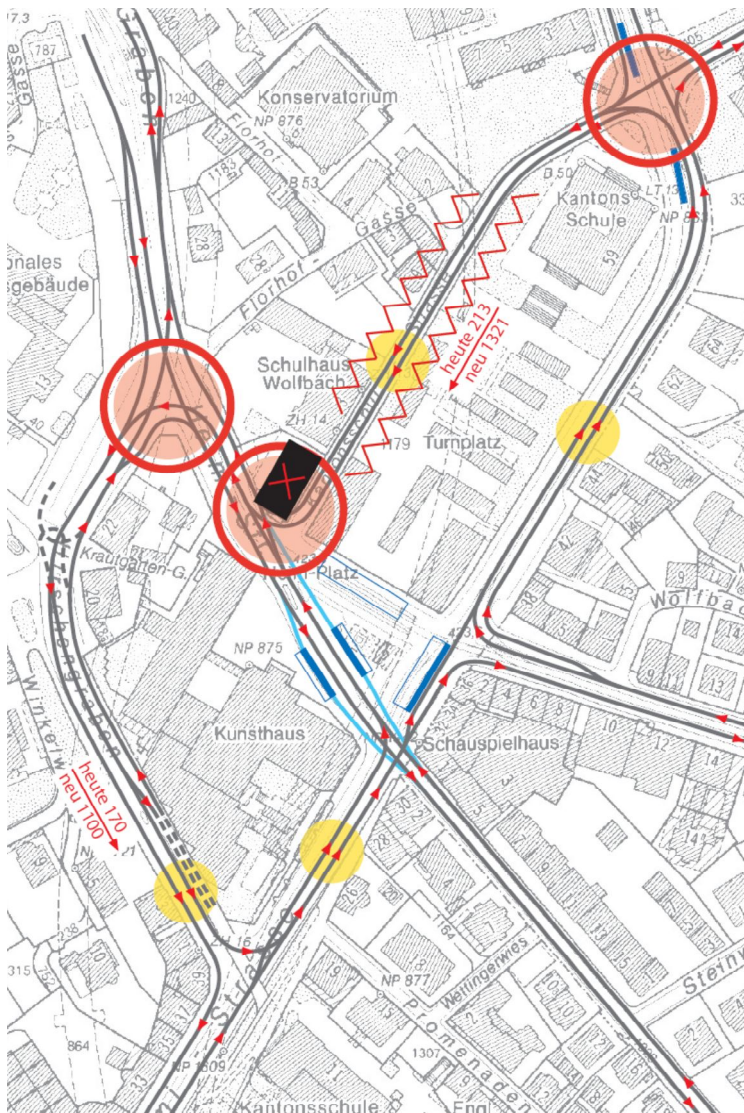
- Durch die Verlagerung würden die drei Knoten Kantonsschul-/Rämistrasse, Kantonsschul-/Heimstrasse und Hirschengraben/Seilergraben/Heimstrasse überlastet. Als Folge davon würde Rückstau bis zu den umliegenden Knoten resultieren.
- Der Knoten Rämi-/Hottingerstrasse wäre ohne Berücksichtigung von allfälligen Verlusten infolge Koordination der Knoten untereinander oder infolge öV-Priorisierung bis zu 20 Prozent überlastet. Auch der Knoten Rämistrasse/Zeltweg würde unter diesen Bedingungen eine Überlastung von bis zu 10 Prozent aufweisen.
- Eine Koordination zwischen den Knoten Rämi-/Hottingerstrasse und Rämistrasse/Zeltweg wäre zwingend notwendig, da der Stauraum vor dem Knoten Zeltweg stadteinwärts völlig unzureichend ist. Die Koordination wäre jedoch nicht möglich, weil das Tram in der Rämistrasse gleichzeitig mit dem MIV fahren müsste und diese Fahrbeziehung mit dem MIV-Linksabbieger in den Zeltweg in Konflikt stehen würde.
- Der MIV-Strom aus dem Zeltweg (neu als Linksabbieger Richtung Bellevue) würde in Konflikt zur stadtauswärts fahrenden Buslinie 31 stehen. Dadurch könnte der öV nicht im

gewünschten Mass priorisiert werden und es wäre stadtauswärts mit Verlustzeiten der Buslinie 31 zu rechnen.

- In der Rämistrasse, zwischen Knoten Zeltweg und Hirschengraben, wären zwei Fahrspuren Richtung Bellevue erforderlich, um den starken Rechtsabbiegerstrom in den Hirschengraben bewältigen zu können. Die hierzu notwendige Fläche könnte nur durch das Fällen der Baumreihe entlang der Strasse und einen umfassenden Einbezug des Gehwegs bereitgestellt werden. Ein Rechtsabbiegen aus der Rämistrasse in den Hirschengraben würde zudem durch die Stütze der Parkhauszufahrt behindert.
- Der Knoten Rämistrasse/Hirschengraben wäre völlig überlastet und eine Verkehrsregelungsanlage (VRA) mit öV-Priorisierung aufgrund zu vieler Abhängigkeiten kaum umsetzbar.

Variante 2

Die Aufhebung des MIV im Bereich der Tramhaltestelle «Kunsthause» der Linie 3 vor dem geplanten Erweiterungsbau des Kunsthauses. Verkehrsführung stadteinwärts: Hottingerstrasse, Rämistrasse, Kantonsschulstrasse, Hirschengraben. Verkehrsführung stadtauswärts: Seilergraben, Hirschengraben, Rämistrasse, Hottingerstrasse.



Legende

Beschreibung

- Fahrstreifen
- Busspur
- Haltestellen
- Fahrtrichtung

Konsequenzen

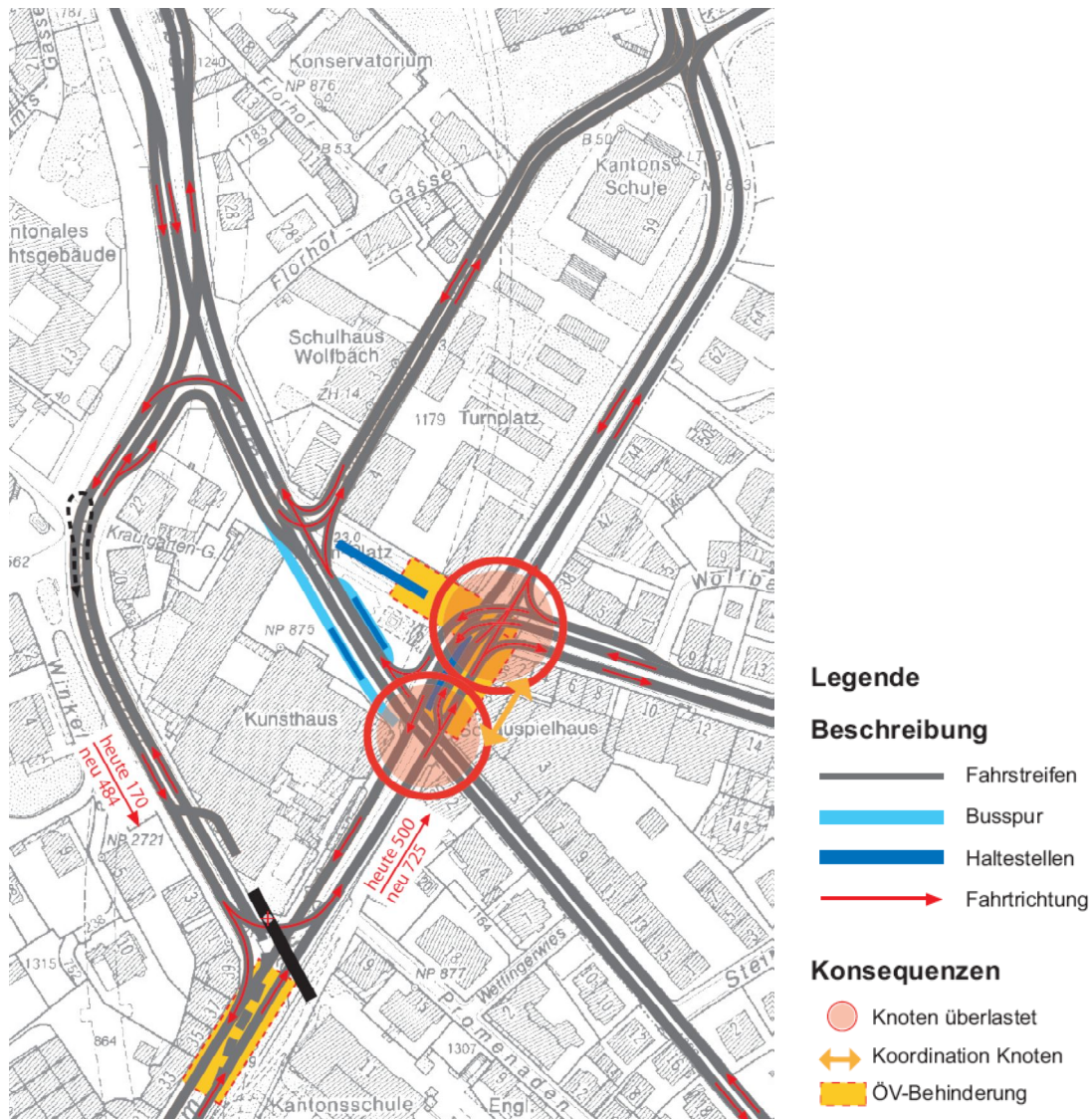
- ⊗ Abbruch Gebäude
- Knoten überlastet
- Einbahnverkehr
- Stütze Brücke Parkhaus
- ⚡ Beeinträchtigung sensibler Nutzungen

Konsequenzen der Variante 2

- Es würden grosse Umwegfahrten über Rämi- und Kantonsschulstrasse stadteinwärts oder Hirschengraben und Rämistrasse stadtauswärts notwendig. Zudem könnten die Verkehrsbeziehungen Zeltweg/obere Rämistrasse und Hottingerstrasse/Zeltweg nicht mehr angeboten werden, weil aus Platzgründen ein Rechtsabbieger nicht möglich wäre.
- Die Verkehrsumlegung hätte eine höhere Verkehrsbelastung auf der Kantonsschulstrasse von rund 1300 Fz/h (gegenüber 400 Fz/h heute) zur Folge, was einen durchgehend zweistreifigen Einbahnbetrieb in der Rämi- und Kantonsschulstrasse bis und mit Einmündung in die Heimstrasse und damit eine Aufhebung des Gegenverkehrs in diesen beiden Strassen bedingen würde.
- Um den Rechtsabbieger Kantonsschul-/Heimstrasse stadteinwärts auf zwei Fahrstreifen und mit der nötigen Kurvenverbreiterung für den MIV 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 wären ohne Berücksichtigung von allfälligen Leistungsverlusten infolge Knotenkoordination oder öV-Priorisierung bereits heute vollständig ausgelastet. Es wäre daher mit grösseren Staus auf allen Zufahrtsstrecken zu rechnen, weil die Überlast zunehmen würde.

Variante 3

Die Aufhebung des MIV im Bereich der Tramhaltestelle «Kunsthaus» der Linie 3, indem der Verkehrsstrom aus der Hottinger- über die Rämistrasse (vor dem Schauspielhaus) und den Zeltweg (vor dem bestehenden Kunsthaus) zum Seilergraben geführt wird. In Gegenrichtung wird der Verkehrsstrom aus dem Seilergraben über Hirschengraben und Rämistrasse zur Hottingerstrasse geführt.



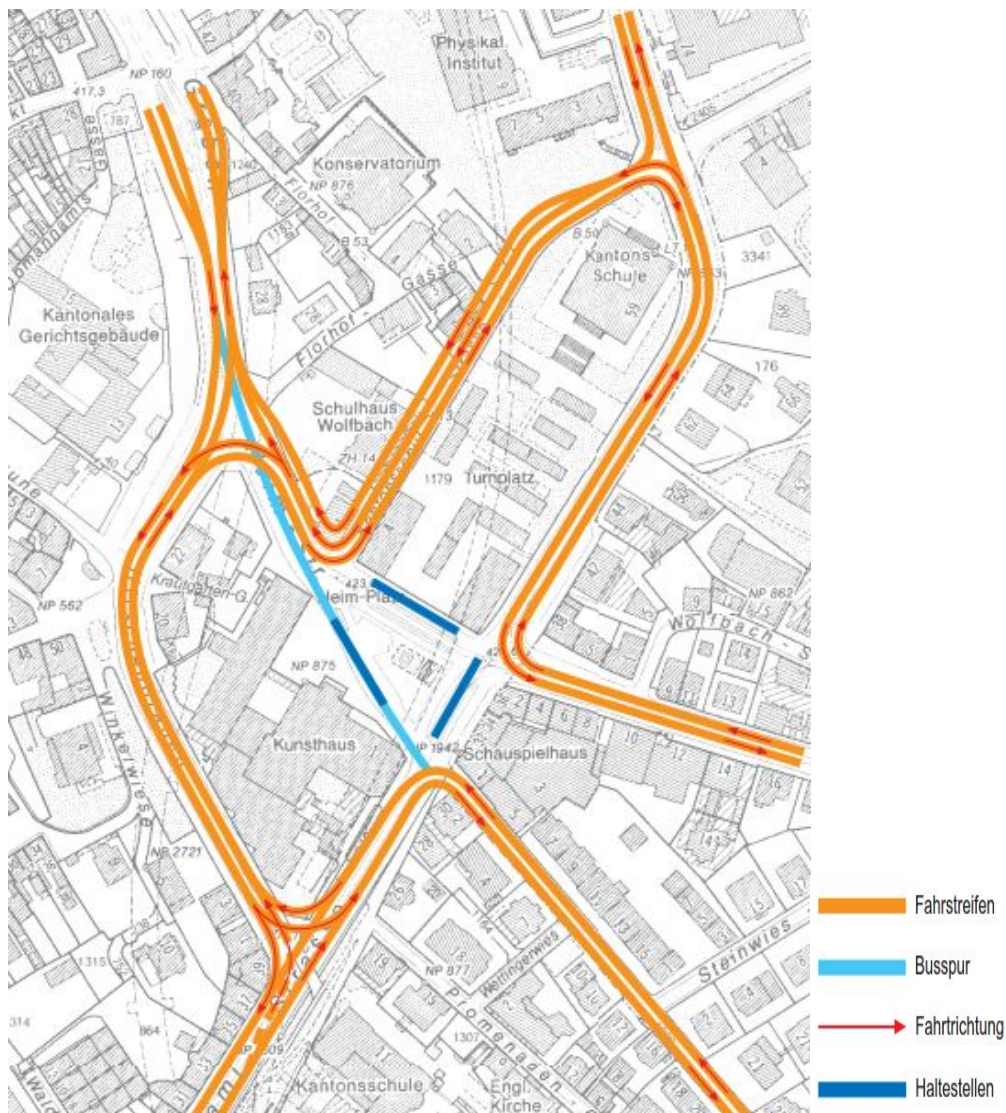
Konsequenzen der Variante 3

- Es entstünde 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 liessen sich nur schwerlich koordinieren, weil zu wenig Stauraum für den MIV und eine Überquerung des öV mit dem MIV vorliegen würden.
- Der stark belastete MIV-Strom aus der Hottingerstrasse würde beim Linksabbiegen stadteinwärts in Konflikt mit der Tramlinie 3 stehen. Dies würde zu einer höheren Auslastung des Knotens Hottinger-/Rämistrasse und Verlustzeiten bei der Tramlinie 3 führen.
- Für den stark belasteten Linksabbiegerstrom aus dem Hirschengraben in die Rämistrasse stadtauswärts, für den heute noch keine Linksabbiegemöglichkeit besteht, könnte unter Beibehaltung des Gegenverkehrs im Hirschengraben aus Platzgründen keine Vorsortierspur angeboten werden.

- Die Knoten Rämistrasse/Zeltweg und Rämi-/Hottingerstrasse wären stark überlastet und eine öV-Priorisierung aufgrund zu vieler Abhängigkeiten kaum möglich.
- Das Tram in der Rämistrasse stadtauswärts würde 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 könnte ein rechtzeitiges Räumen der Mischverkehrsstrecke (MIV und öV) nicht gewährleistet werden. Das würde bedeuten, dass das Tram in der Rämistrasse anhalten und warten müsste.

Variante 4

Die Aufhebung aller Fahrbeziehungen über den Heimplatz für den MIV (Vollumfahrung Heimplatz).



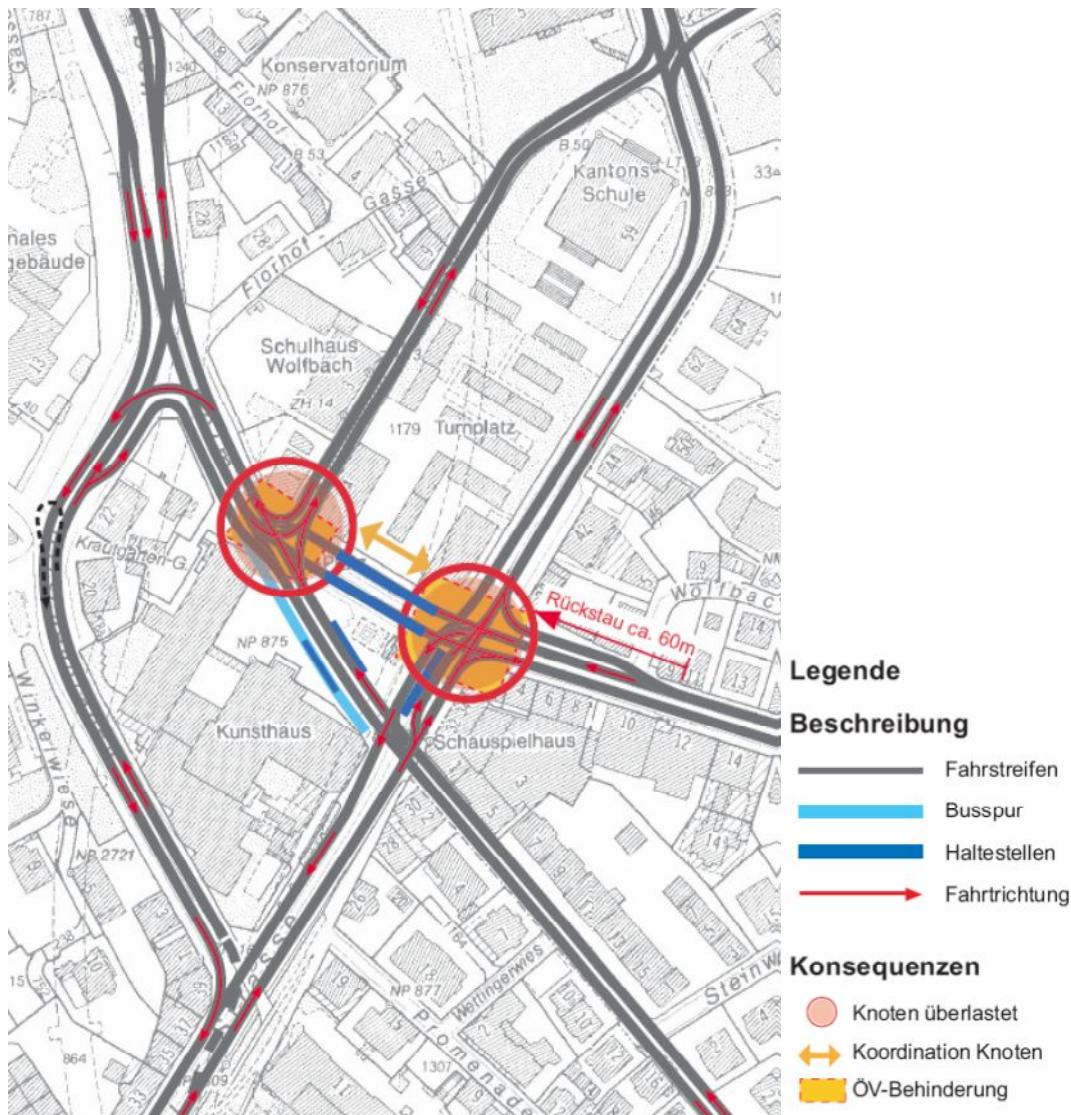
Konsequenzen der Variante 4

- Es würden sehr grosse Umwegfahrten über Hirschengraben, Kantonsschul- und Rämistrasse notwendig.

- Das Tram in der Rämistrasse stadtauswärts würde durch den Linksabbiegeverkehr in den Hirschengraben behindert, da eine Vorsortierung aus Platzgründen nur auf dem Tramgleis möglich ist.
- Für eine Vorsortierung im Hirschengraben stadteinwärts in die Rämistrasse würde der Platz fehlen, weil aufgrund der Verkehrsbelastung durchgehend drei Fahrspuren im Hirschengraben notwendig wären.
- Die Heim- und Kantonsschulstrasse müssten auf ganzer Länge vierspurig ausgebaut werden. Ohne Abbruch des denkmalgeschützten Gebäudes Kantonsschulstrasse 1 würde dafür jedoch der Platz nicht ausreichen.
- Die Fahrbeziehung Rämistrasse–Zeltweg stadtauswärts könnte nicht mehr angeboten werden, weil aus Platzgründen, d.h. ohne Abbruch des denkmalgeschützten Eckhauses Rämistrasse 30, der ein- und ausfahrende Verkehr nicht gleichzeitig geführt werden könnten.
- Die sehr starken Verkehrsströme, die neu im Konflikt mit dem öV geführt werden müssten, hätten grosse Behinderungen des öV-Betriebs und Kapazitätseinbussen für alle Verkehrsteilnehmenden an allen Knoten zur Folge.

Variante 5

Die Ausbildung der Tramhaltestelle «Kunsthhaus» der Linie 3 zu einer Kaphaltestelle, um die Bereiche der Fussgängerinnen und Fussgänger zu vergrössern.



Konsequenzen der Variante 5

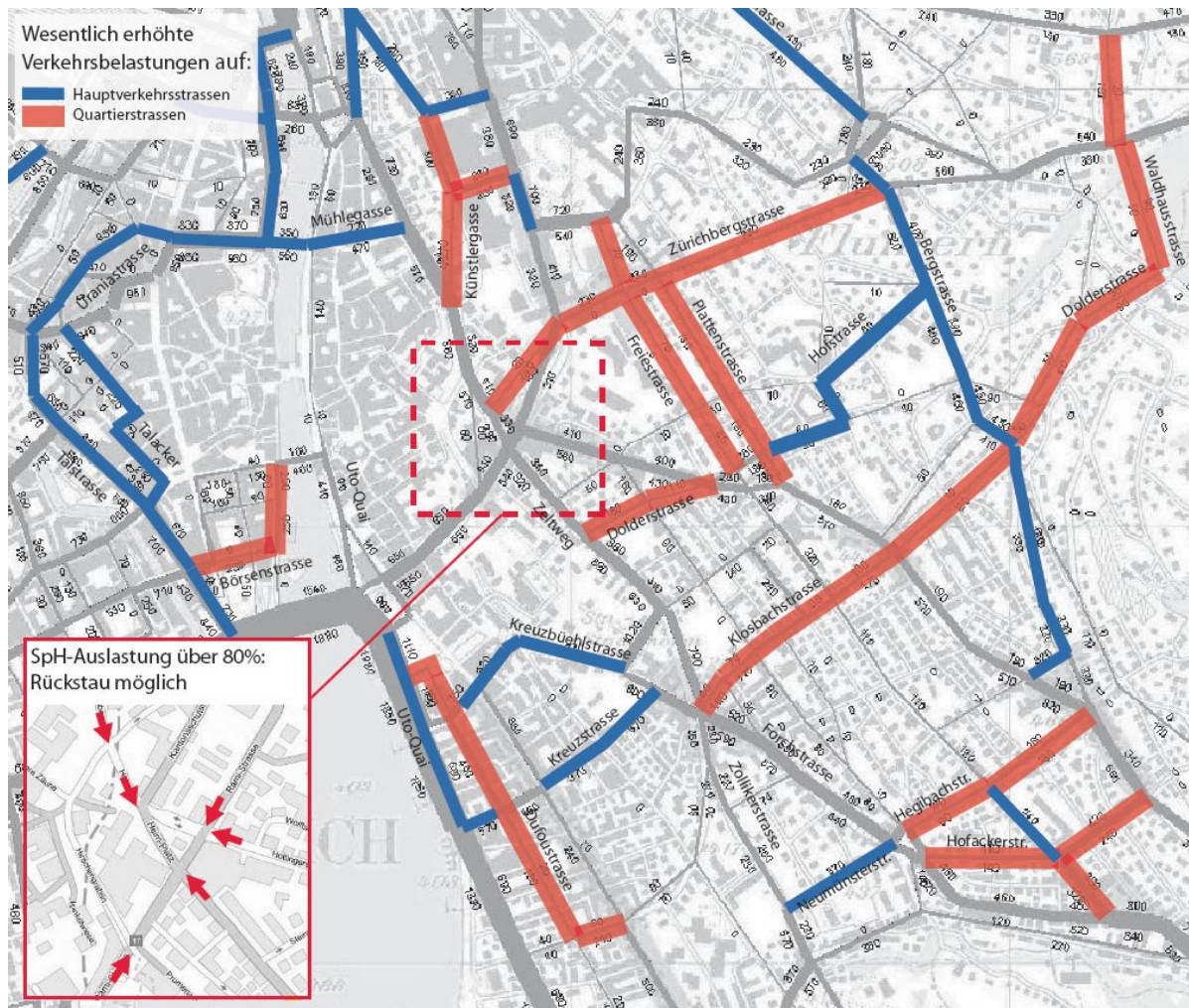
- Tram und MIV könnten wegen der Mischverkehrsfläche nicht mehr gemeinsam aus der Hottingerstrasse über den Knoten geführt werden. Die Kaphaltestelle hätte gegenüber heute eine Kapazitätseinbusse von ungefähr 175 Fz/h zur Folge.
- Der Kapazitätsverlust am ohnehin schon stark belasteten Knoten Rämli-/Hottingerstrasse würde für die Zufahrt Hottingerstrasse rund 22 Prozent betragen und würde damit zu einem zusätzlichen Rückstau von ungefähr 60 m führen. Die Länge der Vorsortierspur könnte aber nur ungefähr 50 m betragen, d. h., dass auch der Rechtsabbieger in die Rämistrasse stadtauswärts durch den Rückstau behindert würde.
- Da die Fussgängerinnen und Fussgänger am Knoten Kantonsschul-/Heimstrasse vortrittsberechtigt sind, könnte stadteinwärts ein rechtzeitiges Entleeren der Mischverkehrsfläche vom MIV bei einer Ankunft des Trams nicht sichergestellt werden. Aufgrund der dadurch möglichen längeren Räumungszeiten könnten Behinderungen beim öV-Betrieb und Kapazitätseinbussen am Knoten Rämli-/Hottingerstrasse entstehen.
- Mit einer Einführung einer VRA beim Knoten Kantonsschul-/Heimstrasse könnten zwar die Fussgängerübergänge geregelt werden, die Leistungsreserve des Knotens würde

jedoch drastisch sinken, die Staulängen auf den Zufahrtsachsen würden sich stark vergrössern und die VRA-Knoten könnten kaum koordiniert werden.

- Der Kapazitätsverlust am ohnehin schon stark belasteten Knoten Heim-/Kantonschulstrasse würde für die Zufahrt Seilergraben gegenüber heute rund 18 Prozent betragen und würde stadtauswärts zu zusätzlichem Rückstau im Seilergraben führen.
- Ein rechtzeitiges Räumen der Haltestelle «Kunsthau» der Linie 3 vom MIV stadtauswärts würde aufgrund der fehlenden Leistungsreserve am Knoten Rämi-/Hottingerstrasse schwierig. Dies würde zu Verlustzeiten für den Trambetrieb pro Trambus von 35 bis 55 Sekunden führen.

Variante 6

Die Reduktion der Verkehrsbelastung durch eine grossräumige Verlagerung des Verkehrs ohne Aufhebung der Verkehrsbeziehungen, um eine Begegnungszone vor dem bestehenden Kunsthau realisieren zu können.



Konsequenzen der Variante 6

- Eine Reduktion der Verkehrsbelastung am Heimplatz würde zu einer Verdrängung des Verkehrs in die Quartierstrassen und dort zu Mehrbelastung führen. Davon wären 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, deshalb wäre die Einführung einer Begegnungszone aus rechtlicher Sicht nicht möglich.

Variante 7

Tunnelvarianten für die Achse Seilergraben–Zeltweg und Seilergraben–Hottingerstrasse, um den Heimplatz in diesen Bereichen vom MIV befreien zu können.



Konsequenzen der Variante 7

- Der vorhandene Strassenraum im Zeltweg von 12 bis 15 m wäre zu schmal für ein neues Tunnelportal. Der benötigte Platz für ein Portal, Busspuren und Gehwege würde rund 18,5 m betragen.
- Der vorhandene Strassenraum in der Hottingerstrasse von 18,2 m wäre zu schmal für ein neues Tunnelportal. Der benötigte Platz für eine Einfahrt, zwei Fahrspuren, Tramtrasse und Gehwege würde rund 21 m betragen.

- Die städtebauliche Integration von drei je rund 130 m langen Tunnelleinfahrten wäre eine grosse Herausforderung.
- Bei den Tunnellösungen könnte das Tram nicht mehr in Mittellage geführt werden. Die Verlegung des Trams in Seitenlage würde zu negativen verkehrlichen Konsequenzen beim Central und beim Heimplatz führen.

Ergänzende Untersuchungen

Ausgelöst durch den Beschluss des Gemeinderats, das Budget für das Detailprojekt zu streichen, sind folgende Themen nochmals vertieft angeschaut worden.

Velorouten

Das Tiefbauamt hat verschiedene Varianten geprüft, wie die geplanten Velorouten auf den Achsen Rämistrasse und Hottinger-/Heimstrasse umgesetzt werden könnten. Die Untersuchungen haben ergeben, dass der Veloverkehr auf der Achse Rämistrasse talwärts in Richtung Bellevue mit Velostreifen und bergwärts auf einem kombinierten Fuss-/Veloweg (Gehweg mit Velo gestattet) geführt werden könnte. Beim Abschnitt vor dem Schauspielhaus konnte wegen der bestehenden beiden Tram-/Mittelinseln noch keine Lösung gefunden werden. Weitere Untersuchungen stehen an. Auf der Achse Hottinger-/Heimstrasse wären aus Platzgründen lediglich Velostreifen in der Heimstrasse im Bereich der Tramhaltestelle der Linie 3 möglich. Velomassnahmen in der Hottingerstrasse könnten nur dann umgesetzt werden, wenn der MIV und der öV zusammen im Mischverkehr geführt würden und damit eine Fahrspur gewonnen werden könnte. Weil in der Hottingerstrasse ab dem Hottingerplatz stadtauswärts bereits separate Strassenbauprojekte in Bearbeitung sind, sollen Velomassnahmen im Zuge dieser untersucht und nach Möglichkeit realisiert werden.

Haltemöglichkeiten / Parkierung

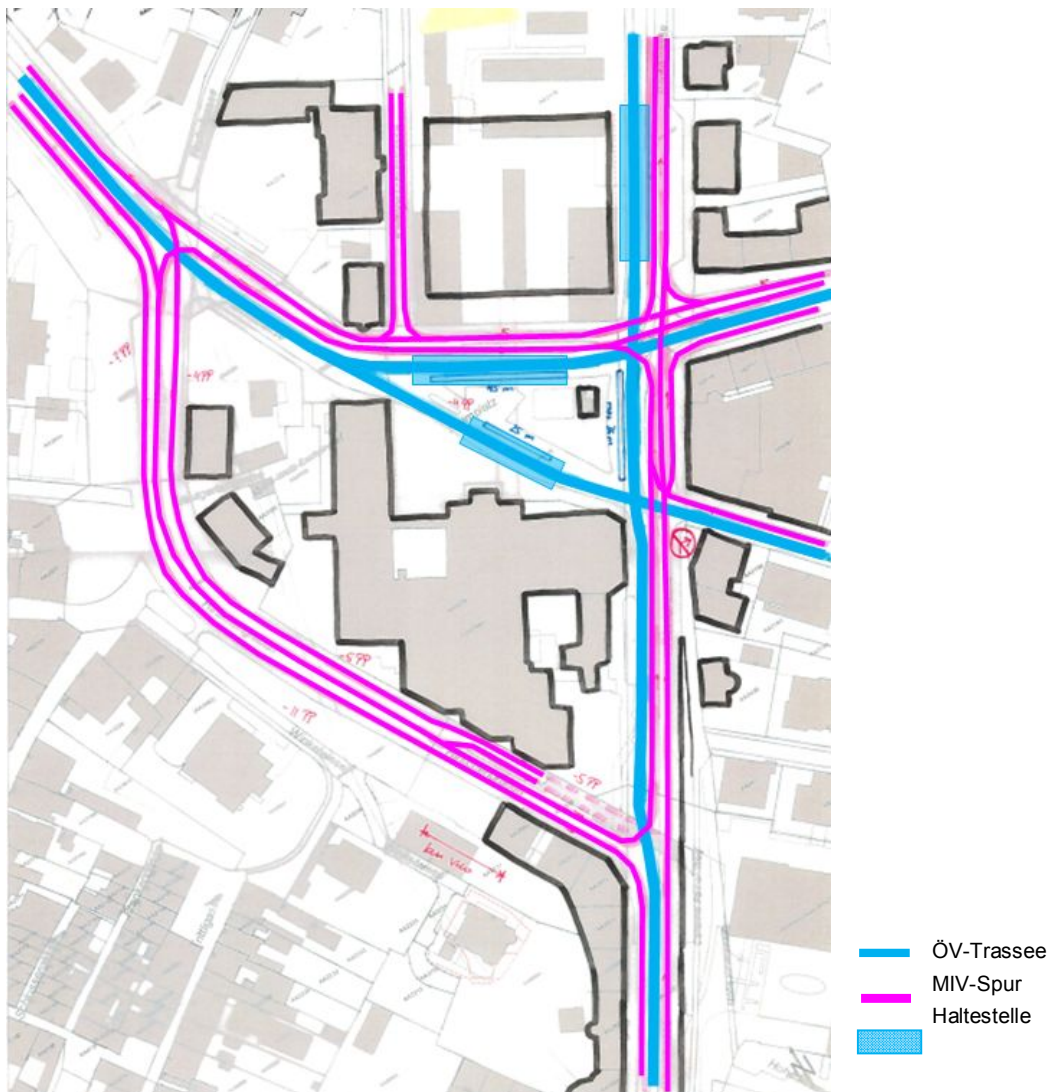
Wie bereits einleitend erwähnt, hat der Heimplatz vielfältigen Ansprüchen gerecht zu werden. Mit dem geplanten Erweiterungsbau des Kunsthauses wird die Bedeutung als Aufenthaltsort für die Bevölkerung und als Platz der Künste wesentlich zunehmen. Zwischen Kunsthaus und Kunsthauseweiterung soll daher möglichst viel Platz für Aufenthalt und Zirkulation für Zufussgehende geschaffen werden können. Gleichzeitig braucht es Halte- und Parkiermöglichkeiten. Dieser Zielkonflikt konnte noch nicht gelöst werden. Bis anhin wurde geplant, die vier weissen Parkplätze und die Taxi-Standplätze in die Hottingerstrasse und in den Lydia-Welti-Escher-Hof zu verschieben.

Untersuchungen haben ergeben, dass in der oberen Rämistrasse von den bestehenden 16 Parkplätzen deren sechs erhalten und als Längsparkierung vor den Liegenschaften Rämistrasse 38 und 40 angeordnet werden könnten. Weil aber dadurch ein Engpass geschaffen und ein- und ausparkierende Fahrzeuge zu Verkehrsbehinderungen beim Knotenabfluss führen könnten, lehnt der Kanton die Längsparkierung in dieser Form ab.

Daher ist nun zu prüfen, ob und wie Haltemöglichkeiten, Kurzzeitparkplätze und Anlieferungsflächen geschaffen werden könnten.

Verkehrsführung, Variante Kreisverkehr

Mit dem Postulat GR Nr. 2011/125 wurde der Stadtrat gebeten zu prüfen, wie die Verlängerung des Zeltwegs vor dem Eingang des bestehenden Kunsthauses im Zuge des Kunsthaus-Neubaus aufgehoben und der Heimplatz aufgewertet werden könnte. Als mögliches Verkehrsregime wurde das Prinzip des Kreisverkehrs vorgeschlagen.



Bei dieser Variante würde der Verkehr im Uhrzeigersinn um den Heimplatz geführt. Dadurch würde der Bereich vor dem Kunsthaus analog der Variante 1 vorstehend vom MIV befreit. Um dieses Verkehrsregime realisieren zu können, müssten folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

- Das Tram müsste in der Rämistrasse im Abschnitt Hirschengraben bis Kantonsschulstrasse in Seitenlage geführt werden.
- Die Ausfahrt Parkhaus Hohe Promenade müsste beibehalten werden, damit eine durchgehend dreispurige Verkehrsführung im Hirschengraben angeboten werden könnte.
- Der Bus Linie 31 müsste weiterhin in der Verlängerung des Zeltwegs über den Platz geführt werden.
- Für einen behindertengerechten Ausbau müsste die Tramhaltestelle der Linien 5 und 9 in die obere Rämistrasse verschoben werden.

Konsequenzen dieser Verkehrsführung

- Es würden grosse Umwegfahrten für den MIV über Hirschengraben/Rämistrasse oder Heimstrasse/Hirschengraben notwendig.

- Es würde eine komplette Neutrassierung der Gleise in der Rämistrasse notwendig. Die Lebensdauer der Infrastruktur ist noch lange nicht erreicht, wodurch hohe zusätzliche Abschreibungen an den Gleisanlagen resultieren würden.
- Für den Veloverkehr wäre der Kreisverkehr nicht zielführend, und die Umwegfahrten würden nicht akzeptiert. Das Veloangebot müsste unabhängig vom Verkehrssystem geplant werden, und es müssten auf allen Achsen Velostreifen in beide Fahrrichtungen angeboten werden. Dies würde viel Platz benötigen und zu gravierenden Schwierigkeiten bei der Knotenregelung und der Orientierung führen.
- Die Knoten wären erheblich überlastet und eine öV-Priorisierung aufgrund zu vieler Abhängigkeiten und fehlender Leistungsreserven nicht möglich.
- Eine Koordination der mit VRA geregelten Knoten Rämistrasse/Hirschengraben, Rämistrasse/Zeltweg, Rämi-/Heimstrasse und Heimstrasse/Seiler-/Hirschengraben wäre aufgrund der ungenügenden Stauräume zwingend notwendig, aufgrund der Konflikte mit dem öV-Betrieb aber nicht möglich.
- Wenn das Tram in der Rämistrasse in westlicher Seitenlage geführt würde, könnte die Fahrbeziehung Rämistrasse/Zeltweg für den MIV nicht mehr angeboten werden.

Zusammenfassung

Verkehrsplanerische Massnahmen

Die umfassenden Untersuchungen haben ergeben, dass für den Heimplatz als Hauptverkehrsknoten im Netz der Durchgangsstrassen eine Verkehrsregimeänderung zwar theoretisch machbar wäre. Allerdings, wie oben dargestellt, nur mit erheblichen Konsequenzen. Die wichtigen Verkehrsbeziehungen für die Abwicklung des MIV würden unterbrochen und/oder Umwegfahrten notwendig. Zudem würde möglicherweise eine grosse Verkehrsmenge in die Quartiere verdrängt. Bei grossem Verkehrsaufkommen würden am Heimplatz unübersichtliche und gefährliche Situationen entstehen. Dies ist nicht im Interesse von Stadt und Kanton und es ist davon auszugehen, dass der Regierungsrat einem Strassenbauprojekt, das grundlegende Änderungen des Verkehrsregimes und erhebliche Auswirkungen auf die kantonal oder regional klassierten Strassen zur Folge hat, die nach § 45 Abs. 3 Strassengesetz (LS 722.1) erforderliche Genehmigung nicht erteilen würde.

Bereits im Beschwerdeverfahren betreffend Spurabbau Sechseläutenplatz wurde vom Stadtrat darauf hingewiesen und mit dem Entscheid des Verwaltungsgerichts gestützt, dass im städtischen Verkehr nicht nur einzelne Knoten zu betrachten sind, sondern bezüglich Leistungsfähigkeit ein grossräumiges Verkehrssystem massgebend ist. Das Verkehrssystem Bellevue und Heimplatz mit komplexen Fahrbeziehungen des MIV, öV und Langsamverkehrs ist ein verkehrstechnisch sensibles und notorisch stark belastetes Verkehrssystem. Hier bestimmen koordinierte Lichtsignalanlagen die Kapazität und den Verkehrsablauf.

Konkret heisst das, dass Richtung Heimplatz der Knoten Schoeck-/Theaterstrasse wegen der zahlreichen Tramquerungen und der Knoten Rämistrasse/Zeltweg wegen der Komplexität des Verkehrssystems am Heimplatz und der notwendigen öV-Priorisierung kapazitätsbestimmend sind. Beim Knoten Utoquai/Falkenstrasse wird die Zuflussmenge des Verkehrs auf das Verkehrssystem Bellevue in den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend daher so dosiert, dass nicht mehr Verkehr zufließt, als auch wieder abfließen kann.

Aus Sicht Kanton sind aber für eine Beurteilung nicht nur der lokale Eingriff im übergeordneten Netz, sondern auch die Auswirkungen auf weitere Strassen mit überkommunaler Bedeutung relevant. Am Bellevue und Heimplatz sind fast ausschliesslich überkommunale Achsen klassiert. Dieses übergeordnete Strassennetz soll den Verkehr aufnehmen und diesen ausserhalb der sensiblen Wohnquartiere kanalisieren. Dies ist auch im Interesse der Stadt. Die

Erfüllung dieser vom Richtplan vorgesehenen Funktion setzt eine entsprechende Leistungsfähigkeit voraus, welche langfristig sicherzustellen ist.

Nach Abwägung der Konsequenzen und den Entscheiden aus dem Beschwerdeverfahren Sechseläutenplatz ist die Änderung des aktuellen Verkehrsregimes unter den heutigen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar (vgl. Entscheid des Verwaltungsgerichts vom 22. August 2013, VB.2013.00070, E. 6.1 und 6.6, vgl. auch RRB Nr. 1035/2013, E. 2).

Gestaltung

Aufwertung

Die überregional bekannten Institutionen Schauspielhaus und Kunsthaus prägen bereits heute die Identität des Ortes. Mit dem Erweiterungsbau des Kunsthauses werden die Identität und das Erscheinungsbild des künftigen Heimplatzes massgeblich beeinflusst. Zudem wird eine Verschiebung der Tramhaltestelle vor dem Schauspielhaus für die Linien 5 und 9 in die Rämistrasse notwendig, da die bestehende Haltestelle für die künftige Tramgeneration zu kurz und nicht behindertengerecht ausgebaut ist.

Die Aufwertung hat unter den gegebenen verkehrlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen, da ein alternatives Verkehrsregime gemäss den vorliegenden Verkehrsgutachten und den Abklärungen zum Kreisverkehr, wie oben dargelegt, nur mit grössten Nachteilen umsetzbar wäre. Der Perimeter der Neugestaltung läuft von Fassade zu Fassade und beinhaltet den ganzen Platzbereich. Mit der Integration der bestehenden Verkehrsinfrastruktur in ein räumliches Gesamtkonzept soll der Platzcharakter gestärkt werden.

Gestaltungselemente

Das Projekt sieht vor, den Platz mit verschiedenen Mitteln räumlich zu fassen und die Verkehrsachsen zu integrieren. Bodenbelag und Bäume spielen dabei 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, namentlich das Ignaz-Heim-Denkmal und der Ende 2014 umgebaute Pavillon, werden in die Platzgestaltung integriert.

Weiteres Vorgehen

Gestützt auf die umfassenden Verkehrsgutachten und ergänzenden Untersuchungen des Tiefbauamts, wonach das Verkehrsregime auf dem Heimplatz nicht ohne massive Nachteile im Verhältnis zum Gewinn eines autoverkehrsfreien Platzes verändert werden kann, hat eine Aufwertung des Heimplatzes unter den gegebenen verkehrlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen. Diese werden im vorliegenden Projekt zur Neugestaltung Heimplatz, das im März 2014 gemäss § 13 StrG auflag, bereits berücksichtigt. Geplant ist nun, verschiedene Optimierungsvarianten im Detail zu prüfen und das Projekt terminlich auf den Erweiterungsbau des Kunsthauses sowie die Gleisbauarbeiten der VBZ in der Rämi- und Hottingerstrasse abzustimmen.

Für die Umsetzung der geplanten Velorouten konnten bereits neue Lösungen gefunden werden. Für die noch ungelösten Streckenabschnitte werden weitere Untersuchungen folgen. Diese Lösungen sollen in der weiteren Projektierung vertieft und im Rahmen der Neugestaltung Heimplatz realisiert werden.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

- 1. Vom Bericht betreffend gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes wird Kenntnis genommen.**
- 2. Die Motion, GR Nr. 2012/204, der Grüne-Fraktion vom 21. Mai 2012 betreffend gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes 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

Verkehrsstudie Heimplatz
Nr. 4108.000
15.4. 2009 / UH, ARP
19 Seiten

Basler & Hofmann

Verkehrsstudie Heimplatz – Auf der Suche nach Spielräumen Konsequenzen einer veränderten Verkehrsführung im Rahmen des Kunsthausneubaus



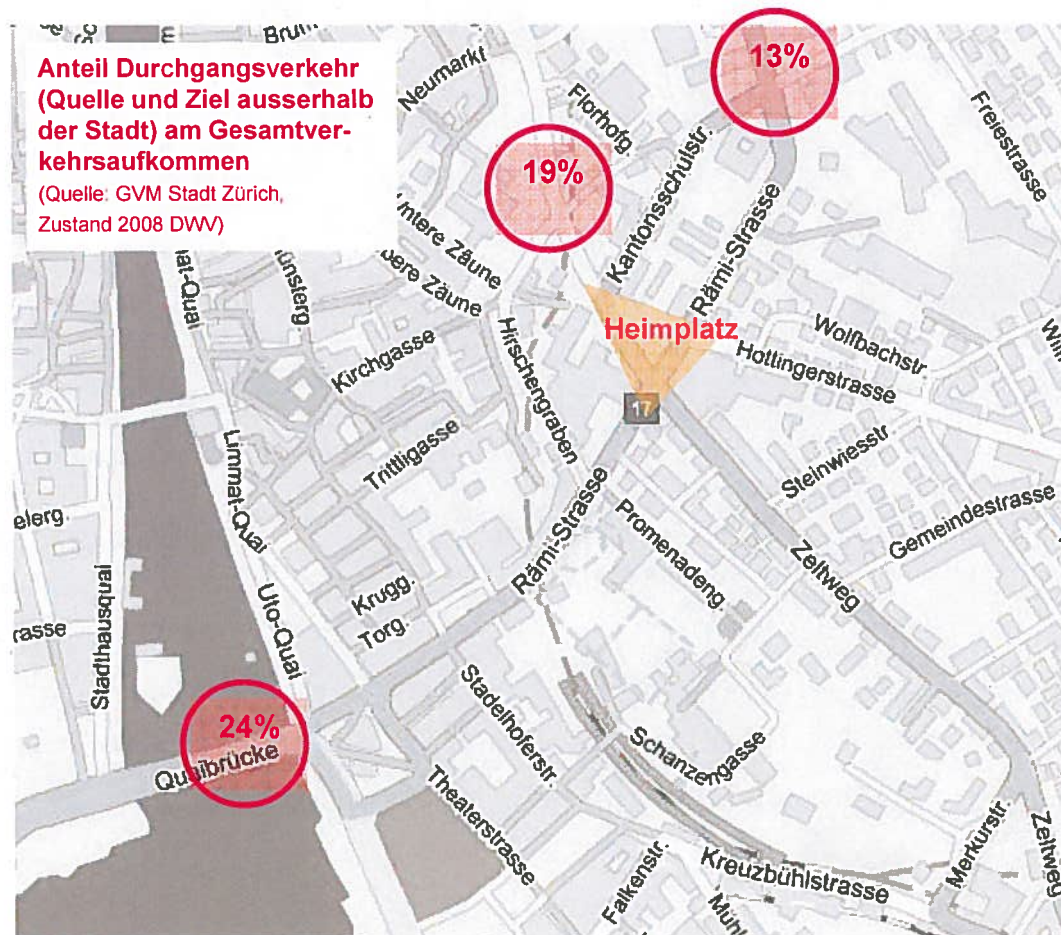
Inhalt

Ausgangslage	3
1. MIV im Abschnitt Zeltweg für eine Platzausweitung aufheben	4
2. Varianten für eine Platzausweitung über die Heimstrasse	6
2.1. Heimstrasse ohne MIV-Spur	6
2.2. Kaphaltestelle für Tram 3 in beide Richtungen	8
2.3. Kaphaltestelle für Tram 3 stadteinwärts	10
2.4. Bündelung der MIV-Ströme auf dem Heimplatz	12
3. Tunnelvarianten.....	14
3.1. Tunnel Seilergraben – Zeltweg	15
3.2. Tunnel Seilergraben – Hottingerstrasse.....	16
3.3. Tunnel Seilergraben – untere Rämistrasse.....	16
4. Umgestaltung von Platzteilen zu Begegnungszonen.....	17
Fazit – Verlagerungsspielräume gering, aber Gestaltungsspielräume nutzbar	18

Ausgangslage

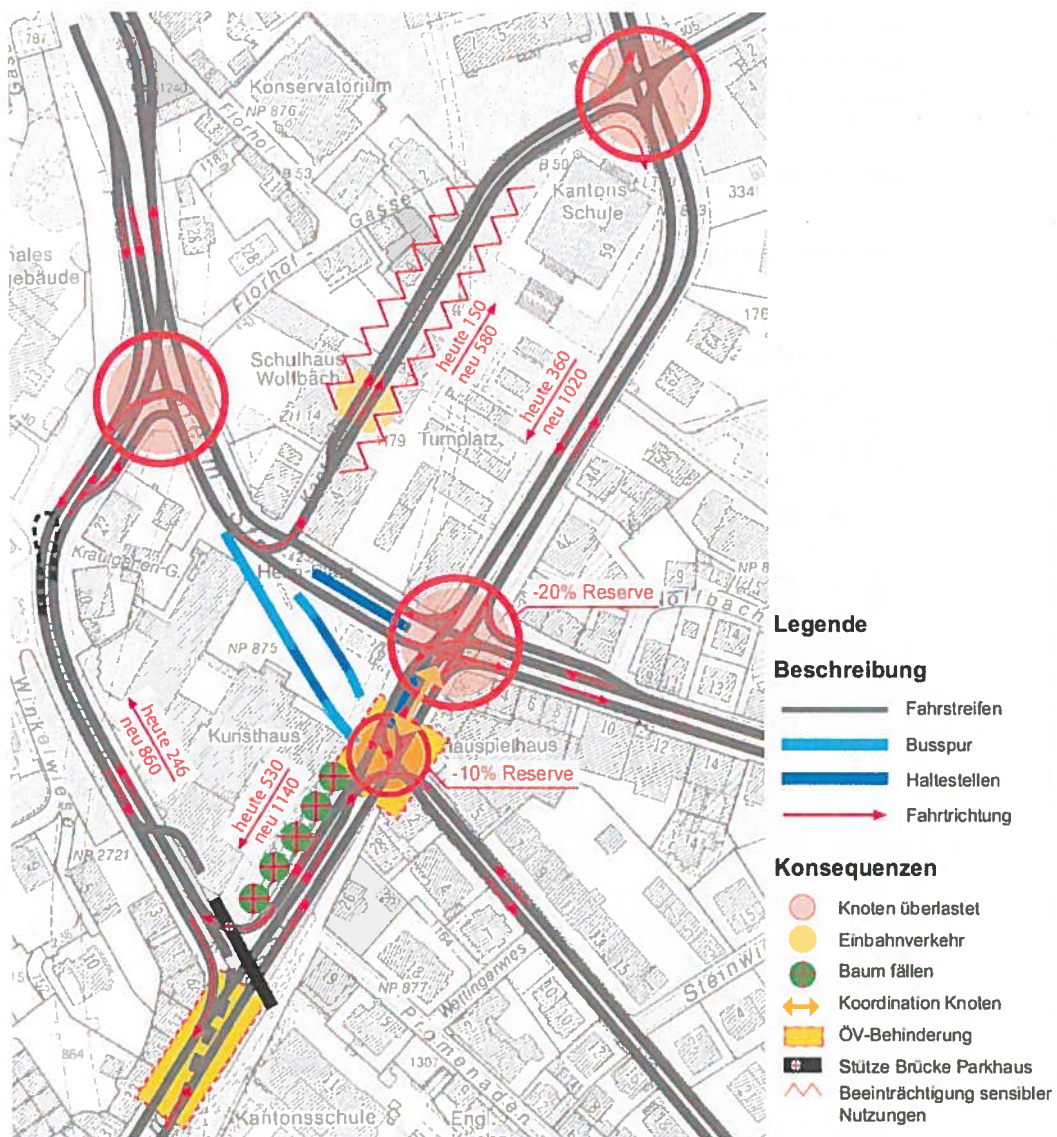
Die Verkehrsbelastungen an den Knoten werden zwar bewältigt, dennoch ist die Leistungsfähigkeit des koordinierten Gesamtsystems in den Spitzenstunden nicht ausreichend, um auf den Zufahrtsachsen längere Rückstaus zu vermeiden und Wartezeiten auf einen oder zwei Signalumläufe zu beschränken. Besonders nachteilig wirkt sich dies auf der Zufahrt Zeltweg aus, wo die Buslinie 31 betroffen ist.

Der betroffene Verkehr ist mehrheitlich stadteigener Verkehr, dass heisst entweder mit Quelle oder Ziel in der Stadt oder Binnenverkehr (Quelle und Ziel in der Stadt). Die folgende Grafik zeigt den Anteil des Durchgangsverkehr auf wichtigen Zufahrtsachsen.



1. MIV im Abschnitt Zeltweg für eine Platzausweitung aufheben

Massnahme Kein MIV vor dem Kunsthaus, Buslinie 31 bleibt erhalten

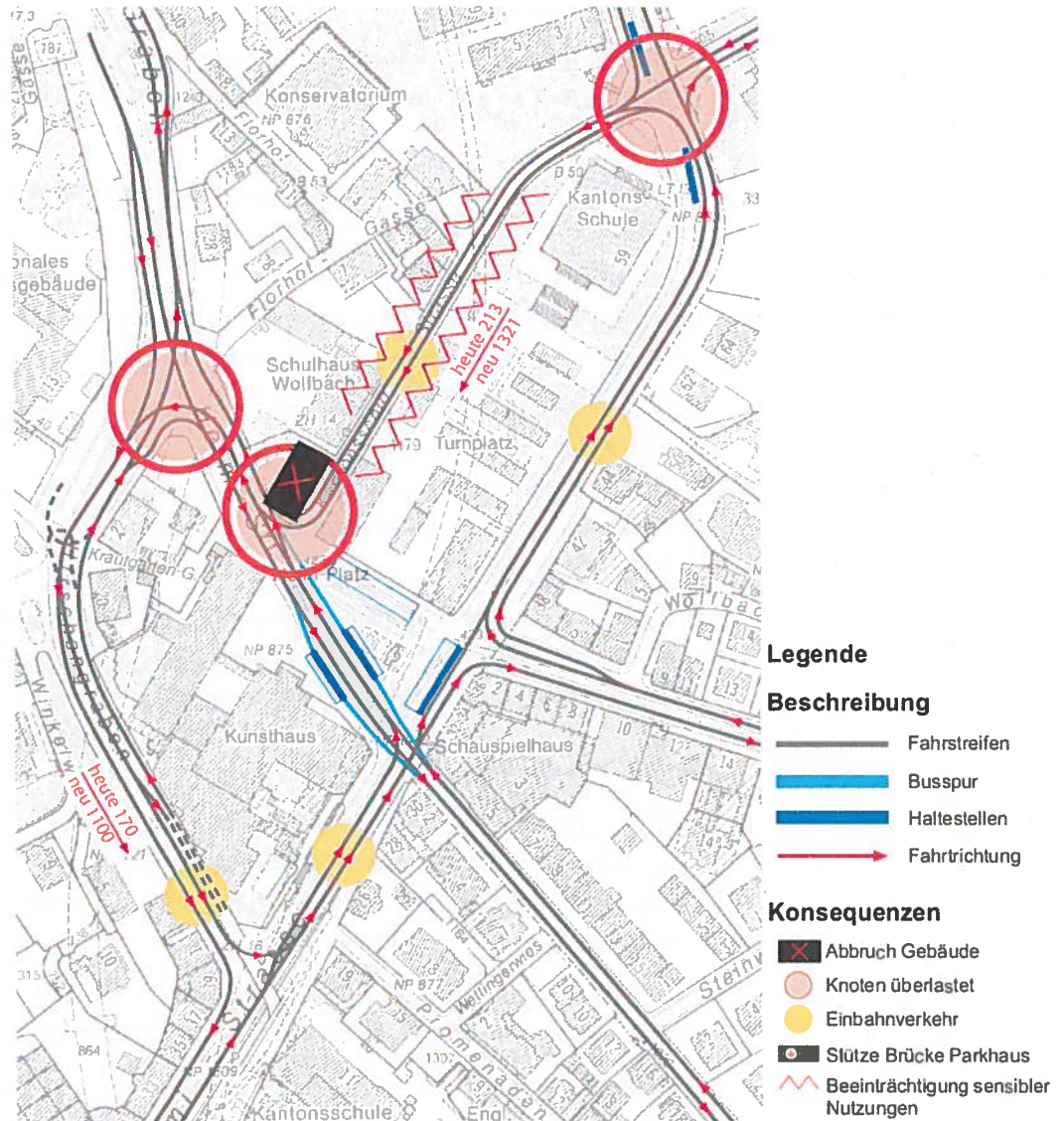


- Beschreibung**
- MIV Beziehung Zeltweg - Hirschengraben stadteinwärts wird über Hirschengraben verlagert
 - MIV Beziehung Hirschengraben – Zeltweg stadtauswärts wird über Kantonsschulstrasse verlagert
 - Buslinie 31 wird ohne MIV vor dem Kunsthaus geführt. Koordination der Knoten und Steuerung durch VRA am Knoten Kantonsschulstrasse – Heimplatz notwendig.
 - Für die Integration des stark belasteten Linksabbiegers aus der Kantonsschulstrasse in die Rämistrasse ist eine Vorsortierung erforderlich. Die Kantonsschulstrasse kann nur im Einrichtungsverkehr aufwärts befahren werden.
- Konsequenzen**
- Verlagerung der am höchsten belasteten Verkehrsbeziehung bringt zahlreiche Probleme an den umliegenden Knoten mit sich:
- Die drei Knoten Kantonsschul-/Rämistrasse, Kantonsschul-/Heimstrasse und Hirschengraben/Seilergraben/Heimstrasse sind ohne Berücksichtigung von allfälligen Verlusten infolge Koordination oder ÖV-Priorisierung bereits heute vollständig ausgelastet und werden durch die Verlagerung dieses Stroms völlig überlastet.
 - Koordination zwischen Knoten Hottingerstrasse und Knoten Zeltweg notwendig, da die Aufstellfläche vor dem Knoten Zeltweg völlig unzureichend ist. Die Koordination ist jedoch nicht möglich, weil das Tram in der Rämistrasse nur synchron mit dem MIV-Längsverkehr möglich ist, aber wegen des Linksabbiegers mit dem MIV in Konflikt steht.
 - Der Knoten Hottingerstrasse ist ohne Berücksichtigung von allfälligen Verlusten infolge Koordination oder ÖV-Priorisierung bis zu 20% überlastet. Auch der Knoten Zeltweg weist unter diesen Bedingungen eine Überlastung von bis zu 10% auf.
 - ÖV-Abhängigkeit am Knoten Zeltweg erhöht, da der MIV-Strom aus dem Zeltweg nun in Konflikt zur stadtauswärts fahrenden Buslinie 31 läuft.
 - In der Rämistrasse zwischen Knoten Zeltweg und Hirschengraben sind zwei Fahrspuren bergab notwendig um den starken Rechtsabbiegestrom in Hirschengraben zu bewältigen. Fläche nur durch fällen der Baumreihe und Einbezug des Gehwegs vorhanden. Ein Rechtsabbiegen aus der Rämistrasse in den Hirschengraben mit Gegenverkehr wird durch die Stütze der Brücke zum Parkhaus behindert.
 - Knoten Hirschengraben ist völlig überlastet und VRA mit ÖV-Priorisierung wegen zu viel Abhängigkeiten kaum möglich.

2. Varianten für eine Platzausweitung über die Heimstrasse

2.1. Heimstrasse ohne MIV-Spur

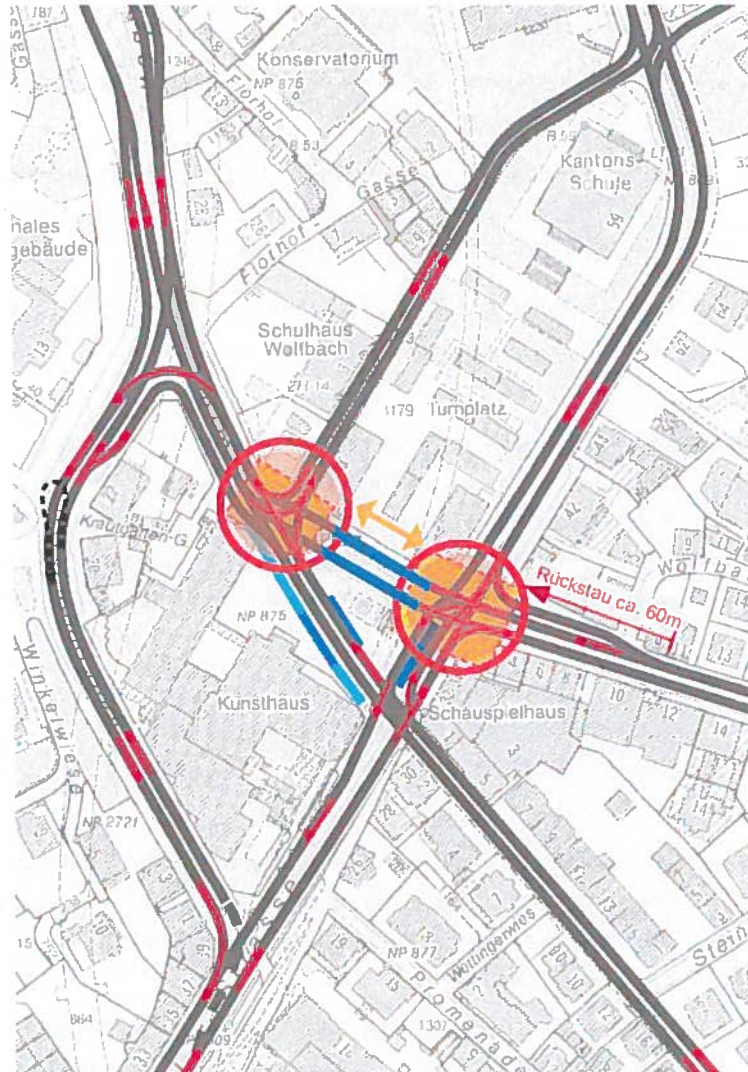
Massnahme Kein MIV vor dem Kunsthaus-Neubau, Tramlinie 3 bleibt erhalten



- Beschreibung**
- Die Kantonsschulstrasse und obere Rämistrasse werden im Einrichtungsverkehr befahren. Die Beziehung Zeltweg – obere Rämistrasse entfällt dabei ebenso wie die Gegenrichtung.
 - Die Beziehung vom Seilergraben in die Hottingerstrasse wird via Hirschengraben – Rämistrasse umgeleitet.
 - Von der Hottingerstrasse in den Seilergraben oder zum Bellevue wird zunächst via Rämistrasse aufwärts über Kantonsschulstrasse, Heimstrasse und Hirschengraben (zum Bellevue) gefahren.
 - Die rückläufige und eher unbedeutende Beziehung Hottingerstrasse – Zeltweg fällt weg.
- Konsequenzen**
- ➔ Die Verkehrsumlegung hat eine hohe Verkehrsbelastung auf der Kantonsschulstrasse von rund 1300 Fz/h zur Folge, was einen durchgehend zweistreifigen Betrieb bis und mit der Einmündung in die Heimstrasse bedingt. Um den Rechtsabbieger auf zwei Fahrstreifen mit der nötigen Kurvenverbreiterung auszubauen, wäre jedoch ein Abbruch des unter Denkmalschutz stehenden Eckhauses nötig.
 - ➔ Eine weitere bauliche Abhängigkeit besteht bei der Neutrassierung der Gleise auf der Rämistrasse im Abschnitt Hirschengraben bis Kantonsschulstrasse. Dies belastet nicht nur die Kostenseite sondern führt auch zu schwierigen E-tappierungen und Verkehrsprovisorien.
 - ➔ Die stärkere Kanalisierung der Verkehrsströme führt örtlich zu merklich erhöhten Knotenbelastungen; die Kapazitätsreserven nehmen dabei ab, aber die Abhängigkeit von Nachbarknoten auch hinsichtlich der ÖV-Priorisierung wird etwas entschärft.
 - ➔ Die drei Knoten Kantonsschul-/Rämistrasse, Kantonsschul-/Heimstrasse und Hirschengraben/Seilergraben/Heimstrasse sind ohne Berücksichtigung von allfälligen Verlusten infolge Koordination oder ÖV-Priorisierung bereits vollständig ausgelastet. Es ist also damit zu rechnen, dass die "autofreie Zone" vor dem Kunsthausneubau mit grösseren Staus auf allen Zufahrtsstrecken erkauft werden muss.

2.2. Kaphaltestelle für Tram 3 in beide Richtungen

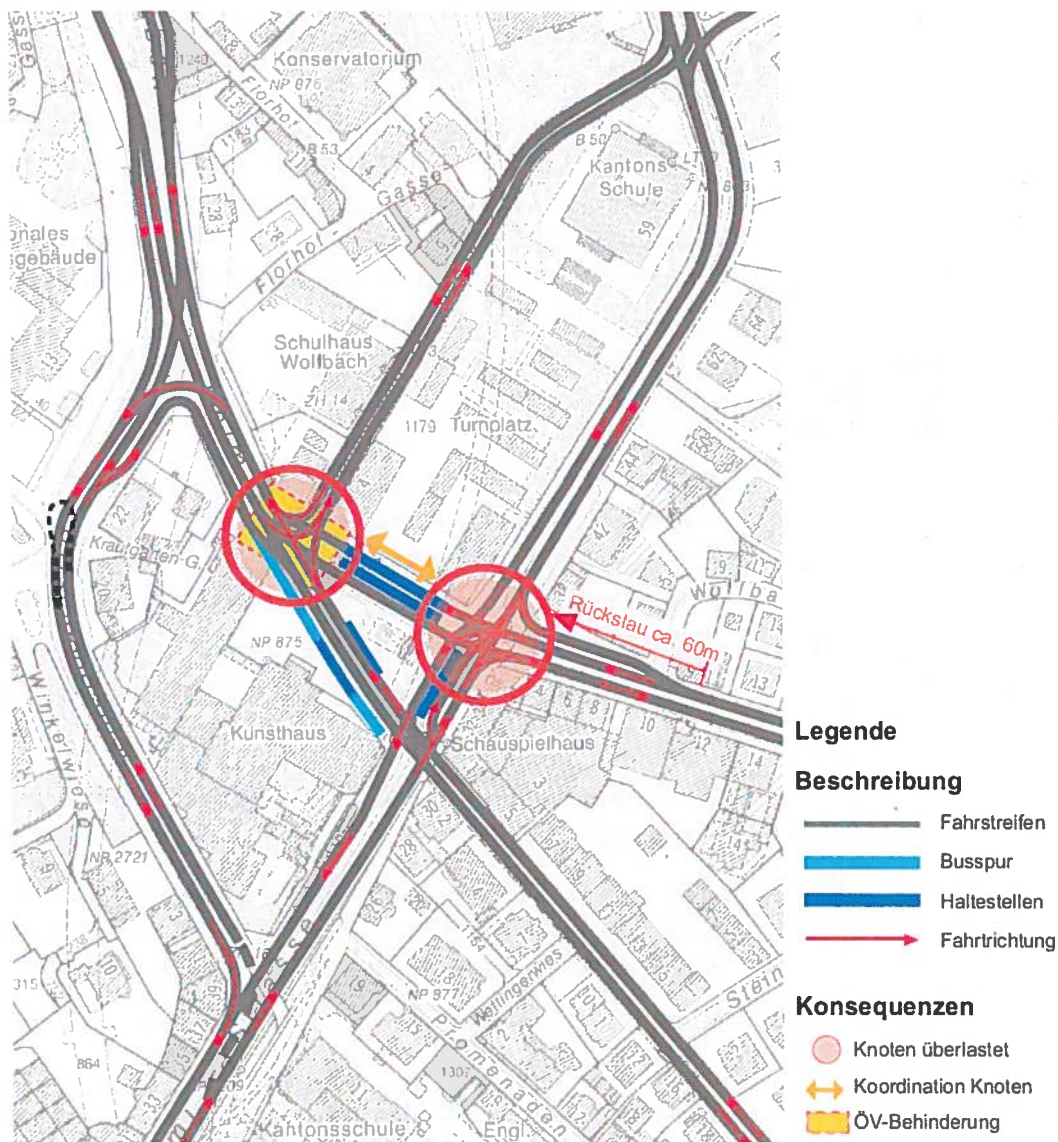
Massnahme Kaphaltestelle für Tram 3 in beide Richtungen



Beschreibung	<ul style="list-style-type: none">• Die beidseitige Kaphaltestelle für die Tramlinie 3 trägt zu einem verkehrsberuhigten Platz und einer städtebaulichen Aufwertung bei. Dies gelingt, indem der nordseitige Warte- und Fussgängerbereich aufgewertet, die Verkehrsfläche etwas reduziert und der Verkehrsfluss 'gebremst' wird.• Die Abbildung zeigt die 42 m lange, behindertengerecht ausgebaute Haltestelle mit Kap stadtein- und stadtauswärts. Der durchgehende Hochperron bedingt eine Verschiebung des Fussgängerübergangs Richtung Kantonschulstrasse. Damit der Fussgängerstützpunkt auf der Insel in Platzmitte nicht verloren geht, muss die Verbreiterung des Fussgängerbereichs grösstenteils der Mittelinsel zugeschlagen.
Konsequenzen Kaphaltestelle stadteinwärts	<p>Tram und Geradeausverkehr können durch die Mischverkehrsfläche nicht mehr gemeinsam aus der Hottingerstrasse über den Knoten fahren. Die Kaphaltestelle bringt einen Kapazitätsverlust von ca. 175Fz / h.</p> <ul style="list-style-type: none">→ Kapazitätsverlust für die Zufahrt Hottingerstrasse von 22% (am ohnehin schon stark belasteten Knoten in der Morgenspitze)→ zusätzlicher Rückstau in der Hottingerstrasse von ca. 60m (Länge der Vorsortierspur beträgt ca. 50 m, d.h. auch Linksabbieger werden dadurch behindert)
Ohne LSA	<p>Knoten Kantonsschulstrasse: Da die Fussgänger vortrittsberechtigt sind, kann eine Leerung der Mischfläche bei Tramankunft nicht sichergestellt werden.</p> <ul style="list-style-type: none">→ Behinderung ÖV→ MIV-Kapazitätseinbusse am Knoten Hottinger-/Rämistrasse wegen längerer Räumzeiten
Mit LSA	<p>Am Knoten Kantonsschulstrasse sinken die Leistungsreserven auf nahezu Null. Koordination zwischen beiden Nachbarknoten erforderlich, aber aufgrund der kurzen Knotenabstände nur in einer Richtung möglich; dies führt zu</p> <ul style="list-style-type: none">→ erhebliche Überlastung, Vergrösserung der Staulängen auf den Zufahrten im Quartier→ Eigenbehinderung ÖV, weil Prioritätsansprüche sich konkurrenzieren
Konsequenzen Kaphaltestelle stadtauswärts	<p>Tram und Geradeausverkehr können durch die Mischverkehrsfläche nicht mehr gemeinsam aus dem Seilergraben über den Knoten fahren. Die Kaphaltestelle bringt einen Kapazitätsverlust von ca. 175Fz / h.</p> <ul style="list-style-type: none">→ Rechtzeitiges Räumen der Haltestelle vor LSA-Knoten schwierig, führt zu Verlustzeiten vom Tram. Verlustzeit 35-55s pro Tramkurs je nach Intensität des Fahrgastwechsels.→ Kapazitätsverlust für die Zufahrt Seilergraben von 18% (am ohnehin schon stark belasteten Knoten in der Morgenspitze)

2.3. Kaphaltestelle für Tram 3 stadteinwärts

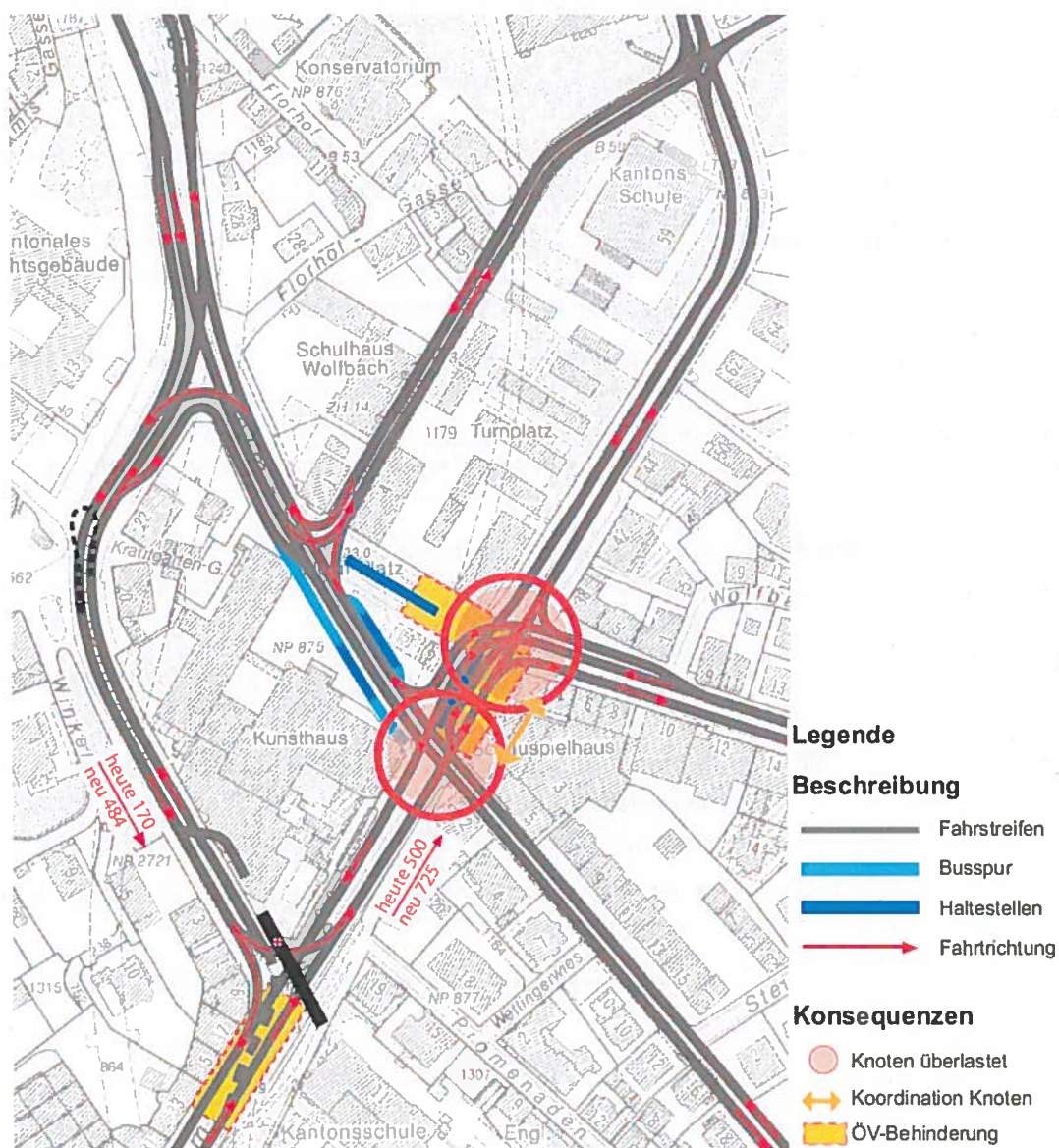
Massnahme Kaphaltestelle für Tram 3 stadteinwärts



- Beschreibung**
- Die einseitige Kaphaltestelle für die Tramlinie 3 stadteinwärts trägt zu einem verkehrsberuhigten Platz und einer städtebaulichen Aufwertung bei, indem der nordseitige Warte- und Fussgängerbereich aufgewertet, die Verkehrsfläche etwas reduziert und der Verkehrsfluss stadteinwärts 'gebremst' wird.
 - Damit die durch die Kaphaltestelle gewonnene Verkehrsfläche der Vorzone der geplanten Kunsthauseweiterung zugeschlagen werden kann, muss die Haltestelle auf 36 m Nutzlänge verkürzt werden – nur so ist der stadseitige Fussgängerübergang möglich, ohne die Insel in Platzmitte zu verlängern.
- Konsequenzen**
- Tram und Geradeausverkehr können durch die Mischverkehrsfläche nicht mehr gemeinsam aus der Hottingerstrasse über den Knoten fahren. Die Kaphaltestelle bringt einen Kapazitätsverlust von ca. 175Fz / h.
- Kapazitätsverlust für die Zufahrt Hottingerstrasse von 22% (am ohnehin schon stark belasteten Knoten in der Morgenspitze)
 - zusätzlicher Rückstau in der Hottingerstrasse von ca. 60m (Länge der Vorsortierspur beträgt ca. 50 m, d.h. auch Linksabbieger werden dadurch behindert)
- Ohne LSA**
- Knoten Kantonsschulstrasse: Fussgänger vortrittsberechtigt, dadurch kann Leerung der Mischfläche bei Tramankunft nicht sichergestellt werden.
- Behinderung ÖV
 - Kapazitätseinbusse am Knoten Hottinger-/Rämistrasse wegen längerer Räumzeiten
- Mit LSA**
- Knoten Kantonsschulstrasse: Leistungsreserven sinken auf nahezu Null. Koordination zwischen den beiden Nachbarknoten erforderlich, aber aufgrund der kurzen Knotenabstände nur in einer Richtung möglich; dies führt zu
- erheblicher Überlastung, Vergrösserung der Staulängen auf den Zufahrten im Quartier
 - Eigenbehinderung ÖV, weil Prioritätsansprüche sich konkurrenzieren

2.4. Bündelung der MIV-Ströme auf dem Heimplatz

Massnahme MIV freie Fläche vor dem Kunsthaus-Neubau



- Beschreibung**
- Die Platzseite vor dem Kunsthaus-Neubau wird MIV-frei.
 - Verlegung des Geradeausstroms aus der Hottingerstrasse an Pfauen und Kunsthaus vorbei.
 - Die Beziehung vom Seilergraben in die Hottingerstrasse wird über den Hirschengraben umgelegt.
 - Die Haltestelle vor dem Schauspielhaus muss in den oberen Teil der Rämistrasse verlegt werden.
- Konsequenzen**
- Zusätzlicher Rückstau in der Hottingerstrasse, da der starke Strom Richtung Central mit einer Fahrspur am Knoten Zeltweg nur partiell abfliessen kann
 - Koordination zwischen den Knoten Hottingerstrasse- Rämistrasse und Zeltweg-Rämistrasse wird schwierig
 - ÖV-Abhängigkeit steigt, da der Strom aus der Hottingerstrasse nun in Konflikt zum Tram 3 läuft
 - Für starken Linksabbiegerstrom aus dem Hirschengraben in die Rämistrasse ist Vorsortierung unter Beibehaltung des Gegenverkehrs aus Platzgründen nicht möglich.
 - Knoten ist völlig überlastet und VRA mit ÖV-Prio wegen zu viel Abhängigkeiten kaum möglich
 - Tram wird durch Linksabbieger auf Rämistrasse behindert (aus Platzgründen Vorsortierung auf Tramgleis)

3. Tunnelvarianten

Verlagerung einzelner Verkehrsbeziehungen von und zum Seilergraben in einen Tunnel. 3 Varianten dazu sind denkbar.



Aber bereits im Seilergraben ist die Anordnung eines Rampenportals schwierig; sowohl aus Platzgründen wie auch in Bezug auf die städtebauliche Integration eines ca. 130 m langen Rampenbauwerks.

Benötigter Querschnitt im Seilergraben:

Rampenportal =	8 m
Tramtrasse =	6.5 m
3 Fahrstreifen =	9.5 m
Fussweg =	min 5 m
	<hr/>
	min 29 m

Tram in Mittellage funktioniert mit einer Tunneleinfahrt für beide Richtungen im Seilergraben nicht mehr. Das Tram müsste in Seitenlage verlegt werden, mit den entsprechenden Konsequenzen für Central und Heimplatz.

3.1. Tunnel Seilergraben – Zeltweg

Verlegung des stärksten Verkehrsstroms, Entlastungswirkung für den Heimplatz sehr gross.

Aber der Strassenraum im Zeltweg ist zu schmal für Rampenportal + Busfahrbahn (selbst wenn auf Mischfläche):

Fahrbahn + Gehweg = 10..12m

Abstand zwischen den Gebäuden = max. 17m, überwiegend 12m

benötigter Querschnitt:

Rampenportal =	8 m
Fahrbahn für Bus (und Erschliessung) =	6.5 m
Fussgänger / Seitenraum =	min 4 m
	min 18.5 m

Tram müsste im Seilergraben auf Seite Oberdorf verlegt werden, mit den entsprechenden Konsequenzen fürs Central und im Vorbereich des Kunsthausneubaus auf dem Heimplatz.



3.2. Tunnel Seilergraben – Hottingerstrasse

Der Platz vor dem Kunsthausneubau könnte autofrei ausgestaltet werden. Tram 3 verbleibt vor dem Neubau auf dem Platz.

Städtebauliche Integration eines ca. 130 m langen Rampenportals in der Hottingerstrasse ist aber sehr schwierig. Zudem ist auch der Strassenraum zu schmal für ein Rampenportal plus Fahrstreifen für die sonstigen Fahrbeziehungen und Gehwege:

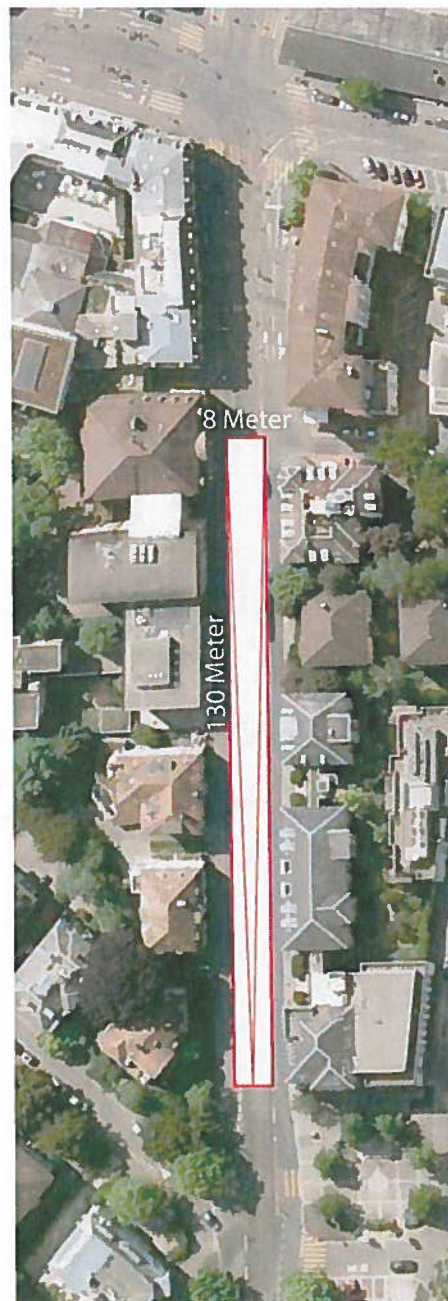
Fahrbahn + Gehweg = 17..18 m

Abstand zwischen den Gebäuden = 18..20 m

Tram in Mittellage funktioniert mit einer Tunneleinfahrt für beide Richtungen weder im Seilergraben noch in der Hottingerstrasse. Tram müsste im Seilergraben auf Seite Kunsthausneubau verlegt werden. In der Hottingerstrasse ist nur eine Tram-Führung im Mischverkehr mit dem MIV denkbar. Nach dem Rampenportal könnte das Tram dann wieder in Mittellage geführt werden. Auch für eine solche Lösung ist der vorhandene Querschnitt noch zu knapp und die Erschliessung der betroffenen Anlieger führt unter Umständen zu Behinderungen für den öV.

benötigte Fläche im Querschnitt:

Rampenportal =	8 m
2 Fahrstreifen mit Tramtrasse =	7 m
Fussweg = _____	min 6 m
	min 21 m



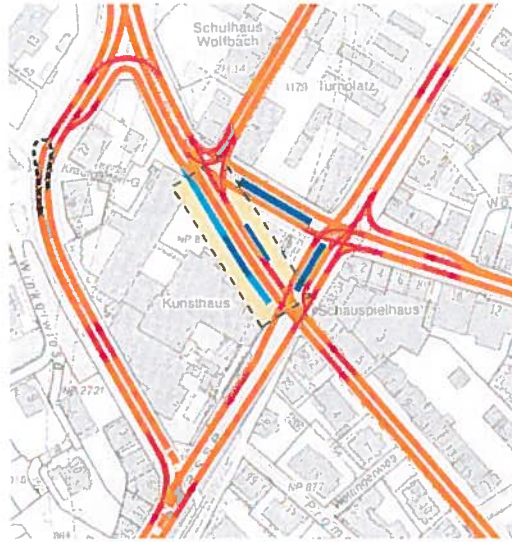
3.3. Tunnel Seilergraben – untere Rämistrasse

Der durch einen solchen Tunnel tangierte Verkehrsstrom läuft heute über den Hirschengraben. Eine Verlagerung bringt daher keine Vorteile für den Heimplatz.

4. Umgestaltung von Platzteilen zu Begegnungszonen

Massnahme MIV reduzieren, Begegnungszone mit Bus bzw. Tram einrichten

Begegnungszone auf dem Zeltweg



Begegnungszone in der Heimstrasse



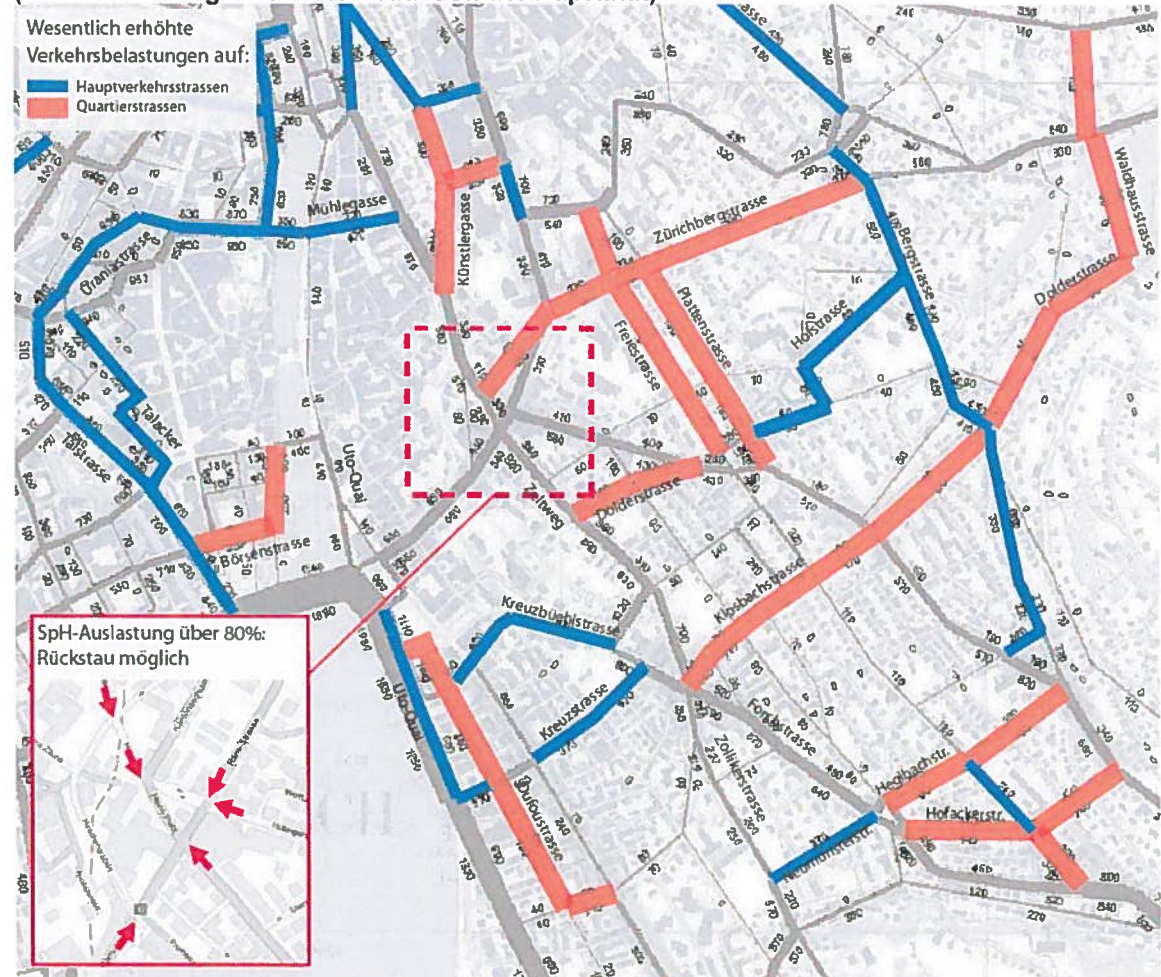
- | | |
|--------------|---|
| Beschreibung | <ul style="list-style-type: none">• Reduktion der Verkehrsbelastung um 50% um eine einer Begegnungszone angemessene Verkehrsbelastung zu erhalten• Verdrängung von Verkehr ohne explizite Verlagerungsrouten |
| Konsequenzen | <ul style="list-style-type: none">• Alle Strassen am Heimplatz sind Staatsstrassen. Begegnungszonen sind gemäss SSV aber nur auf Nebenstrassen zulässig.• Mit der Vortrittsberechtigung der Fussgänger bei Begegnungszonen werden die Koordination der Knoten und die Priorisierung des öV gänzlich in Frage gestellt, die Kapazität der Knoten nicht mehr nutzbar. Auch mit einer Reduktion der Verkehrsstärke wird nach dem Knoten entweder der Abfluss der PW beeinträchtigt oder der Fussverkehr gefährdet.• Vortritt Bus nur schwer nachvollziehbar• Bus benötigt eine hohe Haltekante, niveaugleiche Gestaltung daher nur auf sehr kurzem Abschnitt möglich.• verdrängter Verkehr verteilt sich auf die Quartierstrassen und führt hier zu einer kaum akzeptablen Mehrbelastung (siehe folgende Grafik) |

Fazit – Verlagerungsspielräume gering, aber Gestaltungsspielräume nutzbar

Reduktionsspielräume gering

Die Konsequenzen der einzelnen Varianten zeigen, dass die Verlagerung von Teilströmen zu mehr oder weniger grossen Problemen an den einzelnen Knoten führen. Wesentliches Merkmal aller Kapazitätsengpässe am Heimplatz ist die Verdrängung von Verkehr in die Quartiere und damit eine Aufweichung des Kanalisationsprinzips. Die folgende Grafik zeigt, welche Quartierstrassen aufgrund einer Verkehrsreduktion am Heimplatz eine wesentliche Verkehrszunahme erfahren würden (rot). Zusätzlich würden andere Hauptverkehrsrouten stärker belastet (blau). Am Heimplatz selbst bedeutet eine Kapazitätsreduktion vor allem auch die Zunahme von Rückstau auf den Zubringerstrassen zum Platz.

Konsequenzen einer Beschränkung der Kapazität am Heimplatz (Modellrechnung einer 30% Reduktion der Kapazität)



Gestaltungsspielräume nutzen

Begegnungszonen sind kein angemessenes Gestaltungselement für den Heimplatz. Für eine Neugestaltung des Heimplatz ergeben sich aber trotzdem Handlungsspielräume und Potentiale. Die historisch schon immer in dieser Dreiecksform zusammenlaufenden Verkehrsachsen sollten dabei an ihrem Ort belassen und gestalterisch integriert werden.

Die hohe Verkehrsbelastung ist vor allem in den Spitzenstunden bzw. auch über den gesamten Tag zu spüren. In den Randzeiten nachts oder am Wochenende, also dann wenn die umliegenden Nutzungen Kunsthaus und Theater grosse Besucherkreise anziehen, führt die verkehrsorientierte Gestaltung zu hohen Geschwindigkeiten und Gefahren für den Langsamverkehr. Die Verkehrssituation stellt höchste Anforderungen an die Orientierung z.B. für ortsfremde Fahrer und führt dazu, dass darüber hinaus der Heimplatz und die Fussgänger kaum wahrgenommen werden. Die fehlende Beleuchtung verschärft diese Situation.

In den stark belasteten Zeiten ist das Verkehrsgeschehen zwar dichter aber wesentlich langsamer und häufig sogar stockend. Dies führt dazu, dass in Zeiten hohen Fussverkehrsaufkommens beispielsweise bei Schulschluss am Nachmittag, teilweise sogar flächiges Queren zwischen den hauptsächlich stehenden Fahrzeugen zu beobachten ist. Der Platzcharakter und seine Bedeutung als städtischer Platz und für den LV sind besser spürbar als in den Randzeiten.

Zielführend wäre es daher, mit einer dem Ort und dem Platz entsprechenden Gestaltung die Geschwindigkeit zu senken, beispielsweise durch eine Integration der Fahrbahn in den Platz (unter Berücksichtigung hoher Haltekanten für Tram und Bus). Entscheidend ist dabei, dass kein spezielles Tempo-Regime erlassen wird (ausser vielleicht Tempo 30) und die Querungsstellen für Fussgänger unverändert bleiben. Dies würde für die verkehrsstarken Stunden die vorhandene Situation nicht verändern, in den Randzeiten aber eine deutliche Verbesserung für den LV und den Ort an sich bringen. Für den Bus im Zeltweg oder das Tram in der Heimstrasse ergeben sich durch eine solche Gestaltung keine Beeinträchtigungen, jedoch eine verbesserte Sicherheit und Aufenthaltsqualität für die wartenden Fahrgäste vor allem in den Randzeiten.

