

Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat

vom 29. Mai 2019

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:

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.

Gestützt auf Verkehrsgutachten kam der Stadtrat am 21. November 2012 zum Schluss, dass das Verkehrsregime auf dem Heimplatz nicht verändert werden kann und die Aufwertung des Heimplatzes unter den gegebenen verkehrlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen habe. Der Stadtrat beantragte dem Gemeinderat die Umwandlung der Motion in ein Postulat. Der Gemeinderat lehnte dies ab und überwies die Motion am 5. Juni 2013 dem Stadtrat.

Am 24. Juni 2015 legte der Stadtrat dem Gemeinderat einen Bericht betreffend die gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes zur Kenntnisnahme vor und beantragte die Abschreibung der Motion, GR Nr. 2012/204. Der Stadtrat ging in seinem Bericht u. a. auf ergänzende Untersuchungen zu den Themen Velorouten, Haltemöglichkeiten / Parkierung und Verkehrsführung ein. Eine Aufwertung des Heimplatzes habe gestützt auf die Verkehrsgutachten und ergänzenden Untersuchungen des Tiefbauamts nach wie vor unter den gegebenen verkehrlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen. Für einige der geplanten Velorouten hätten neue Lösungen gefunden werden können oder würden noch weitere Untersuchungen erfolgen. Am 27. Januar 2016 wies der Gemeinderat die Weisung mit dem Auftrag an den Stadtrat zurück, innert zwölf Monaten einen öffentlichen Wettbewerb durchzuführen und dem Gemeinderat einen Projektierungskredit für ein verkehrsplanerisch verbessertes und gestalterisch überzeugendes Projekt für den Heimplatz vorzulegen (Beschluss Nr. 1641). Dieser Wettbewerb konnte aus zeitlichen und finanziellen Gründen nicht umgesetzt werden. Der Stadtrat beantragte deshalb dem Gemeinderat am 7. Dezember 2016 erneut die Abschreibung der Motion sowie des Auftrags zur Durchführung des öffentlichen Wettbewerbs (GR Nr. 2016/426), stellte jedoch in Aussicht, verschiedene Optimierungsvarianten (vgl. Bericht, GR Nr. 2015/178 vom 24. Juni 2016, «Ergänzende Untersuchungen») vertieft zu prüfen und das Projekt terminlich auf die Gleisbauarbeiten der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) in der Rämli- und Hottingerstrasse abzustimmen. Für ein verkehrsplanerisch verbessertes und gestalterisch überzeugendes Projekt sei anstelle eines anonymen Wettbewerbs ein begleiteter Studienauftrag zu wählen. Der Gemeinderat lehnte die Abschreibung der Motion am 28. Juni 2017 erneut ab und beauftragte den Stadtrat, zur Erfüllung der Motion anstatt eines öffentlichen Wettbewerbs einen Studienauftrag durchzuführen und dem Gemeinderat im 1. Quartal 2019 einen Projektierungskredit vorzulegen. Dabei gälten folgende Rahmenbedingungen gemäss GR Nr. 2015/178 (Beschluss Nr. 3051):

- Bessere Querungsmöglichkeiten und mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger.
- Genügend breite Velostreifen auf allen Strassenachsen, insbesondere auf der wichtigen Achse Rämistrasse.

- Gestaltung, die der grossen Bedeutung dieses Platzes der Künste für die Stadt Zürich entspricht.
- Berücksichtigung des Verzichts auf eine Tramhaltestelle an der heutigen Tramlinie 8 bzw. des Verzichts auf eine solche Tramlinie gemäss Zürich-Linie 2030.

Ausgangslage

Der Heimplatz übernimmt im städtischen Verkehrssystem als zentraler Verkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs, des Veloverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs eine wichtige Rolle. Über den Heimplatz verlaufen Hauptverkehrsachsen, die kantonal oder regional klassiert sind, sowie grösstenteils regional klassierte Velorouten. Gleichzeitig ist der Heimplatz ein wichtiger Umsteige- und Aufenthaltsort für die Bevölkerung und die Besucherinnen und Besucher der Stadt Zürich, insbesondere weil sich das Kunsthaus, der Erweiterungsbau des Kunsthauses sowie das Schauspielhaus dort befinden.

Der Heimplatz ist trotz des hohen Fussgängeraufkommens ein vom Verkehr dominierter Stadtraum mit lediglich geringer Aufenthaltsqualität. Die Fussgängerbereiche auf dem Platz sind durch die Verkehrsachsen zerschnitten und auf ein Minimum reduziert. Entlang des Schauspielhauses führt ein 3 m breites Trottoir, das nicht nur als Gehweg sondern auch als Aufenthaltsplatz während der Pausen und bei einer Evakuierung des Schauspielhauses als Fluchtweg benötigt wird und daher zu schmal ist. In der Platzmitte wird ein grosser Teil der Fläche für Parkplätze und Taxi-Standplätze genutzt. Querungen über den Platz führen für den Fussverkehr über mehrere Inseln und Lichtsignalanlagen (LSA). Trotz Richtplaneintrag fehlt eine Veloinfrastruktur auf den Hauptachsen. Die Haltestellen der Tramlinien sind für die neue Tramgeneration zu kurz, nicht hindernisfrei ausgebaut und haben keinen Wetterschutz. Die Bushaltestellen sind ebenfalls nicht hindernisfrei ausgebaut.

Bereits vor der Überweisung der Motion führte das Tiefbauamt in den Jahren 2010–2014 unter Einbezug der relevanten Interessengruppen eine Vorstudie zur Neugestaltung des Heimplatzes durch. Nach Abschluss der Vorstudie erfolgte im März 2014 ein Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1). Ursprünglich war beabsichtigt, die Neugestaltung des Heimplatzes zeitgleich mit dem Bau der Kunsthauserweiterung zu realisieren. Aufgrund von Einwendungen gegen das Projekt und der Streichung des Projektierungskredits aus dem Budget 2015 durch den Gemeinderat wurde entschieden, die Velo- und Verkehrsführung sowie die Parkplatzsituation vertieft zu untersuchen, bevor die Projektierung weitergeführt wurde.

Entsprechend des vom Gemeinderat mit Beschluss Nr. 3051 am 28. Juni 2017 erteilten Auftrags schrieb das Tiefbauamt den Studienauftrag im selektiven Verfahren im Januar 2018 öffentlich aus. Nach der Präqualifikation konnte im April 2018 mit sechs zugelassenen Teams mit dem Studienauftrag gestartet werden.

Am 16. Januar 2019 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat eine Fristerstreckung bis 31. März 2020. Der Stadtrat begründete dies damit, dass das Beurteilungsgremium (bestehend aus Vertretenden der Dienstabteilung Verkehr [DAV], des Tiefbauamts Zürich [TAZ], des Amtes für Städtebau und der VBZ sowie externen Fachexperten) die Resultate des Studienauftrags erst Mitte März 2019 bewerten und ein Projekt zur Weiterbearbeitung empfehlen könne. Der Stadtrat werde wohl erst nach Ablauf der Motionsfrist, voraussichtlich bis Frühjahr 2020, über den Projektierungskredit beschliessen können.

Inzwischen konnte das Beurteilungsgremium über die Studien befinden (vgl. Beilage 1, Schlussbericht vom 2. April 2019) und eine davon zur Weiterbearbeitung empfehlen.

Gemäss Art. 92 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) hat der Stadtrat innert zweier Jahre nach Überweisung der Motion die verlangten Anträge vorzulegen. Wenn nach seiner Beurteilung dem Begehren in anderer Form entsprochen werden konnte, so hat er einen qualifiziert begründeten Bericht vorzulegen. Dem Gemeinderat wird folglich der Bericht des Beurteilungsgremiums zu den Resultaten des Studienauftrags für die gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes vom 2. April 2019 vorgelegt. Da das Motionsbegehren, wie nachfolgend aufgezeigt wird, in Form eines Stadtratsbeschlusses erfüllt werden kann, wird die Abschreibung der Motion beantragt.

Projekt

Gestützt auf die Beurteilungskriterien «Stadtraum / Freiraum», «Verkehr» und «Wirtschaftlichkeit» empfiehlt das Beurteilungsgremium die Studie «Place-Jardin» des Teams bestehend aus der Metron Verkehrsplanung AG, Brugg, der Roland Müller Küsnacht AG, Zürich, Schmid Landschaftsarchitekten, Zürich, und KuhnLandschaftsarchitekten, Zürich, zur Weiterbearbeitung.

Stadtraum / Freiraum

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung bleibt der Verkehr mit seinen Ansprüchen an die Infrastruktur das prägende Element auf dem Heimplatz. Der Heimplatz bleibt somit ein stark belasteter Verkehrsknoten und damit ein Verkehrsplatz. Als Konsequenz konzentriert sich das Projekt auf die Platzmitte. Im Zentrum der Kulturbauten soll ein gefasster Platz entstehen, der mit unterschiedlichen Solitärgehölzen und Staudenbeeten bepflanzt wird. Zudem sollen an diesem Ort ein Trinkbrunnen, Sitzstufen und eine kleine Espressobar, die im bestehenden und denkmalgeschützten Pavillon untergebracht würde, erstellt werden. Die freien Platzflächen sollen alle mit demselben Marmorbelag materialisiert werden, was das Zentrum zusätzlich als wertvolle und ruhige Fussgängerfläche aufwertet. Dadurch entstünde ein kleiner «Pocket-Stadtraum» mit einem hohen Potenzial an Aufenthaltsqualität. Die Solitärgehölze sollen einen speziellen Ort schaffen, dessen gärtnerischer Reichtum auf die durchgrüneten Quartiere Hottingen und Fluntern verweisen soll. Der Marmorstein wird den atmosphärischen Grundton des Heimplatzes bestimmen, denn er soll sowohl im Zentrum als auch beim Schauspielhaus und beim Erweiterungsbau verlegt werden. Nebst den Bodenbelägen sollen auch wichtige Elemente wie eine lange Sitzbank beim Kunsthaus, ein runder, monolithischer Trinkbrunnen und das Ignaz-Heim-Denkmal umlaufende Sitzstufen aus Marmor gefertigt werden. Diese einheitliche Materialisierung soll identitätsstiftend und hochwertig wirken. Alle übrigen Verkehrsflächen sowie die Tramhaltestellen bleiben asphaltiert und sind als Teil der alltäglichen Strasseninfrastruktur zu lesen.

Öffentliche Beleuchtung

Mit dem Projekt soll auch der «Plan Lumière» umgesetzt und die Fassaden dezent beleuchtet werden. Die öffentliche Beleuchtung muss auf das Kunstprojekt «Tastende Lichter» von Pipilotti Rist abgestimmt werden. Es werden künftig Seilleuchten verwendet, was zusätzliche Abspannmasten notwendig machen wird.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der verkehrliche Lösungsansatz besteht darin, die heutigen Verkehrsflächen, wo möglich, zu reduzieren und die gewonnene Fläche zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu verwenden. Für den MIV werden folgende drei Linksabbieger aufgehoben: beim Knoten Heim-/Kantonsschulstrasse Richtung Kantonsschule, von der Rämistrasse in den Zeltweg und von der Hottinger- in die Rämistrasse. Zusätzlich soll die Rechtsabbiegemöglichkeit von der Rami- in die Hottingerstrasse aufgehoben werden. Durch die Reduktion von Abbiegespuren können Velostreifen umgesetzt und Trottoirs verbreitert werden. Der Knoten Heim-/Kantonsschulstrasse wird neu mit einer LSA gesteuert. Aufgrund der kurzen Distanz zwischen den vier geregelt

Knoten müssen diese zwingend koordiniert werden. Mittels diesen Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement kann der öffentliche Verkehr genügend priorisiert und die Leistungsfähigkeit des Knotens für alle Verkehrsteilnehmenden aufrechterhalten werden.

Öffentlicher Verkehr (öV)

Der öV wird im Grundsatz getrennt vom MIV geführt und es wird in weiten Teilen auf Mischverkehrsflächen verzichtet. Damit kann der öV auch künftig gut priorisiert über den Platz geführt werden. Ausnahmen bilden die Buslinie 31, die vor dem Kunsthaus stadtauswärts eine nicht überholbare Fahrbahnhaltestelle erhält und die Haltestelle der Tramlinien 5 und 9 Richtung Bellevue, die mit einer für Zürich neuartigen «Zeitinsel-Lösung» versehen wird. Die «Zeitinsel-Lösung» funktioniert im Grundsatz wie eine Kaphaltstelle: Vor Einfahrt des Trams in die Haltestelle wird der MIV mittels LSA zurückgehalten, sodass sich keine Fahrzeuge im Haltestellenbereich befinden. Für die Passagiere erfolgt der Zugang zum Tram über die im Haltestellenbereich auf 30 cm angehobene Fahrbahn. So kann bei der «Zeitinsel-Lösung» der hindernisfreie Zugang zum Tram gewährleistet werden. Es ist lediglich ein kurzer Mischverkehrsabschnitt MIV/öV auf der Rämistrasse bergwärts zwischen Zeltweg und Hottingerstrasse vorgesehen. Damit kann der Gehweg vor dem Schauspielhaus von 3 m auf 5,50 m verbreitert werden.

Alle Haltestellen werden hindernisfrei ausgebaut und die Tramhaltestellen werden mit neuen Standard-Wartehallen ausgerüstet.

Fuss-/Veloverkehr

Durch die Reduktion der vorgenannten Abbiegemöglichkeiten für den MIV können für den Fuss- und Veloverkehr komfortable und sichere Lösungen bereitgestellt werden. Für die regionalen Radrouten auf der Rämistrasse und auf der Achse Heim-/Hottingerstrasse werden praktisch durchgängig 1,50 m breite Radstreifen markiert. Eine Ausnahme bildet die Hottingerstrasse stadtauswärts, wo noch keine Velostreifen vorgesehen sind. In diesem Abschnitt muss, wie vom Beurteilungsgremium im Rahmen des Studienauftrags empfohlen, in der weiteren Projektierungsphase die Umsetzung von Velostreifen vertieft geprüft werden. Auch dafür dient der vorliegende Projektierungskredit.

Für den Fussverkehr werden allorts besser gesicherte und kürzere Querungen angeboten, die meist mit Schutzinseln versehen sind.

Fazit

Die grosse Bandbreite der eingereichten Studien hat dem Beurteilungsgremium eine intensive Auseinandersetzung mit der Aufgabenstellung und möglichen Lösungsansätzen im Spannungsfeld von Stadtraum, Freiraum und Verkehr erlaubt. Die zur Weiterbearbeitung empfohlene Studie «Place-Jardin» enthält den bestmöglichen Lösungsansatz unter den komplexen und mannigfaltigen Rahmenbedingungen. Zudem hat das Beurteilungsgremium gestützt auf die Erkenntnisse der Vorprüfung und der Beurteilung in seinem Schlussbericht vom 2. April 2019 Empfehlungen für die Weiterbearbeitung formuliert (Beilage 1, Schlussbericht vom 2. April 2019). Die Rahmenbedingungen gemäss GR Nr. 2015/178 (Beschluss Nr. 3051) werden mit der gestalterischen Aufwertung des Platzes, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Verbreiterung des Gehwegs beim Schauspielhaus und der Umsetzung der Radstreifen in der Rämi- und Hottingerstrasse erfüllt.

Projektierungskredit

Die Kosten für die Erarbeitung eines Vor- und Bauprojekts für die gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes auf der Grundlage der im Studienauftrag erarbeiteten Studie «Place-Jardin» setzen sich wie folgt zusammen (einschliesslich Mehrwertsteuer):

	TAZ Fr.	ERZ Fr.	DAV Fr.	VBZ Fr.	Total Fr.
Vor-/Bauprojekt	420 000	25 000	100 000	140 000	685 000
Materialtechnische Zustandsuntersuchungen	50 000				50 000
Geologische und Baugrunduntersuchungen		20 000			20 000
Untersuchung Strassenabläufe, Vermessung, Baumgutachten	95 000			40 000	135 000
Untersuchung Beton-/Stahlbauwerke	20 000				20 000
Gutachten Denkmalpflege	20 000				20 000
Nebenkosten	30 000	5 000	5 000	5 000	45 000
Zwischentotal	635 000	50 000	105 000	185 000	975 000
Verwaltungskosten überkommunal 9,5 %	60 000	5 000	–	–	65 000
Zwischentotal	695 000	55 000	105 000	185 000	1 040 000
Unvorhergesehenes / Rundung	65 000	5 000	10 000	5 000	85 000
Total Projektierungskredit	760 000	60 000	115 000	190 000	1 125 000

Zuständigkeit

Bei den Ausgaben für das Projekt Heimplatz fallen voraussichtlich neue und gebundene Ausgaben an. Gestützt auf § 104 Abs. 1 Gemeindegesetz (GG, LS 131.1) i. V. m. Art. 39 lit. b Geschäftsordnung des Stadtrats (GeschO STR, AS 172.100) sowie § 105 GG i. V. m. Art. 39 lit. c GeschO STR ist der Stadtrat zuständig für die Bewilligung des vorliegenden Projektierungskredits von insgesamt 1,125 Millionen Franken.

Budgetnachweis

Die Ausgaben sind im Budget 2019 eingestellt und im Finanz- und Aufgabenplan 2019–2022 vorgemerkt.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Unter Ausschluss des Referendums:

- 1. Der Bericht zur Motion der Grüne-Fraktion betreffend gestalterische und verkehrsplanerische Aufwertung des Heimplatzes sowie der Schlussbericht des Beurteilungsgremiums vom 2. April 2019 (Beilage) wird zustimmend zur 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 Departements des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti

Beilage zu GR Nr. 2019/239



Neugestaltung Heimplatz

Studienauftrag

Bericht des Beurteilungsgremiums

2. April 2019

Federführung

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt, Projektierung + Realisierung

Christian Räber

Projektbeteiligte

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Tiefbauamt, Verkehr + Stadtraum

Grün Stadt Zürich, Freiraumplanung

Sicherheitsdepartement

Dienstabteilung Verkehr, Verkehrsprojekte

Departement der Industriellen Betriebe

Verkehrsbetriebe, Markt

Elektrizitätswerke, öffentliche Beleuchtung

Hochbaudepartement

Amt für Städtebau, Stadtraum & Architektur

Amt für Städtebau, Denkmalpflege

Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich

Amt für Verkehr

Baudirektion Kanton Zürich

Amt für Raumentwicklung, Denkmalpflege

Kunsthaus Zürich

Schauspielhaus Zürich

Externe Beratung

Planpartner AG

Stephan Schubert, Benno Ender

SNZ Ingenieure und Partner AG

Martin Buck, Gerardo Ranieri

Bildnachweis

Visualisierung Heimplatz Siegerstudie

Inhalt

1 Einleitung	5
1.1 Heimplatz	5
1.2 Absicht	5
1.3 Auslöser	5
1.4 Politischer Prozess	6
1.5 Projektperimeter	7
2 Verfahren und Prozess	9
2.1 Veranstalterin	9
2.2 Verfahren	9
2.3 Ablauf und Termine	9
2.4 Teilnehmende	10
2.5 Beurteilungsgremium	11
2.6 Weiterbearbeitung	11
2.7 Urheber- und Nutzungsrechte	11
3 Vorprüfung	12
3.1 Formelle Vorprüfung	12
3.2 Vorprüfung	12
3.3 Erkenntnisse und Dokumentation	12
4 Beurteilung	13
4.1 Beschlussfähigkeit	13
4.2 Zulassung zur Beurteilung Entschädigung	13
4.3 Beurteilungskriterien	13
4.4 Rundgänge	14
4.5 Empfehlung des Beurteilungsgremiums	14
4.6 Empfehlungen zur Weiterbearbeitung	15
5 Dank und Würdigung	16
6 Genehmigung	17
7 Dokumentation der Studien	18

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Der Heimplatz in der Stadt Zürich	5
Abb. 2: Bearbeitungsperimeter Betrachtungsperimeter	7
Abb. 3: Systemgrenze «verkehrstechnischer Nachweis»	8

1 Einleitung

1.1 Heimplatz

Der Heimplatz ist ein Stadtraum von internationaler Bedeutung, der die Adresse von zwei wichtigen kulturellen Institutionen der Stadt bildet – ein Platz der Künste. Er ist ein innerstädtischer, dynamischer Ort mit hohem Publikumsverkehr und vielfältigen Nutzungsansprüchen. Er übernimmt als zentraler Verkehrsknoten von übergeordneter Bedeutung eine wichtige Rolle für das städtische Verkehrssystem und ist ein wichtiger Umsteige- und Zielort für Bevölkerung und Besuchende der Stadt Zürich.

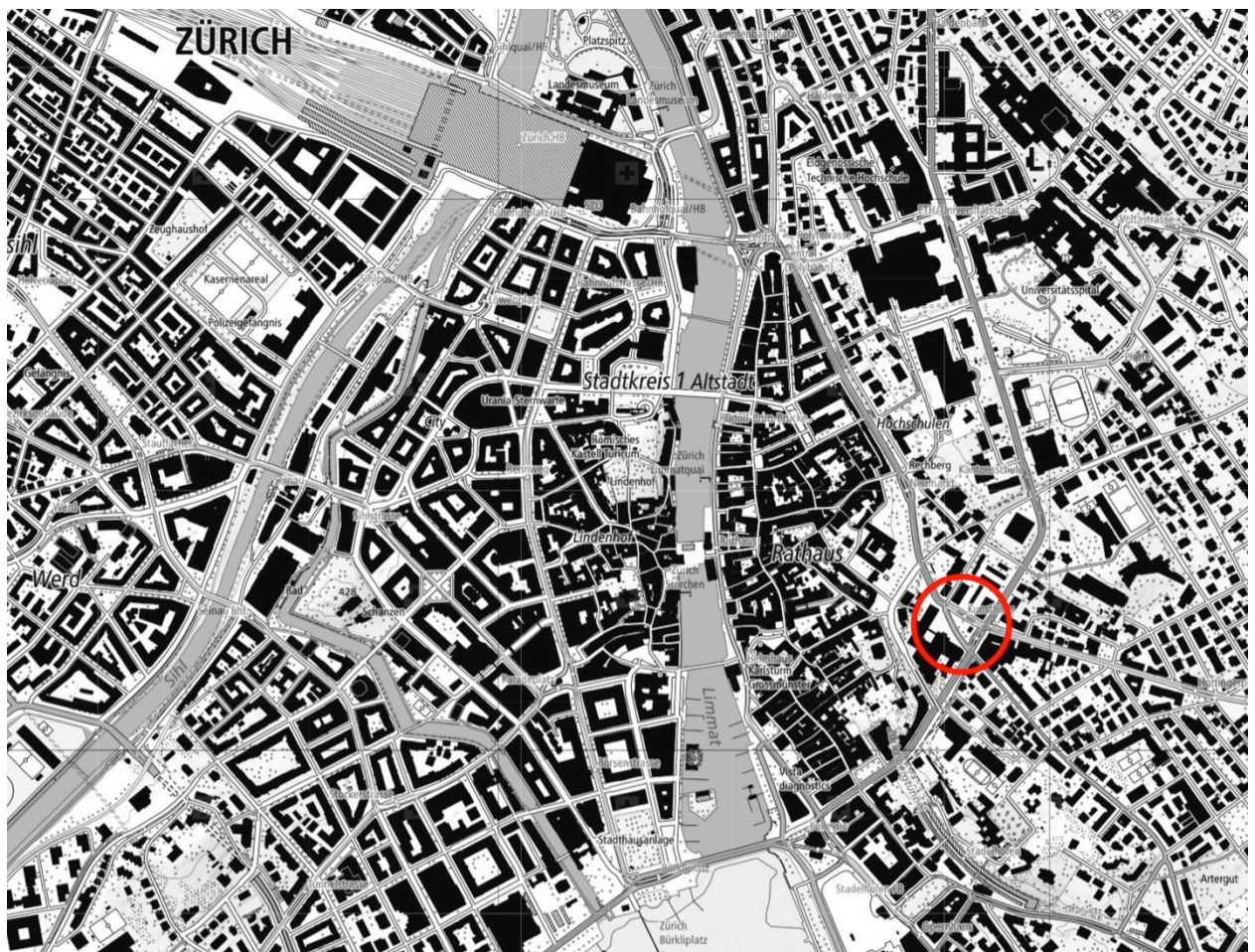


Abb. 1: Der Heimplatz in der Stadt Zürich

1.2 Absicht

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich beabsichtigt den Heimplatz, unter Wahrung der heutigen Leistungsfähigkeit, neu zu gestalten. Das Ziel der Neugestaltung ist die Aufwertung des klar gefassten Stadtraums. Durch die Klärung der räumlichen Beziehungen, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Verbindung über die Verkehrsachsen hinweg, sowie die gestalterische Aufwertung soll der Heimplatz die repräsentativen Qualitäten erhalten, die er gemäss Bedeutungsplan aufweisen sollte.

1.3 Auslöser

Auslöser für die Neugestaltung des Heimplatzes ist das Bauprojekt für die Kunsthaus-Erweiterung, die Verlegung der Tramhaltestelle «Kunsthaus» in der Rämistrasse vor dem Schauspielhaus in den oberen

Teil der Rämistrasse sowie die Notwendigkeit zur Verbesserung der Situation der Tramhaltestelle des Trams Nr. 3 mit verbreiterten und behindertengerechten Haltekanten. Zudem ist sowohl auf dem Platz wie auf den angrenzenden Strassen eine Belagserneuerung nötig.

1.4 Politischer Prozess

Anfang Januar 2015 hat der Gemeinderat in der Debatte 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. 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 autoverkehrsreichen Platzes verändert werden kann, hat eine Aufwertung des Heimplatzes unter den gegebenen verkehrlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen. Es wurde beschlossen, an dem vorliegenden Projekt zur Neugestaltung Heimplatz festzuhalten.

Der Gemeinderat beauftragte den Stadtrat am 28. Juni 2017, zur Erfüllung der Motion 2012/204 ein Konkurrenzverfahren durchzuführen und dem Gemeinderat einen Projektierungskredit für ein verkehrsplanerisch verbessertes und gestalterisch überzeugendes Projekt für den Heimplatz vorzulegen. Dabei seien folgende Rahmenbedingungen gemäss GR Nr. 2015/178 (Beschluss Nr. 3051) zu beachten:

- Bessere Querungsmöglichkeiten und mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger
- Attraktive und sichere Veloführung allen Strassenachsen, insbesondere auf der Achse Rämistrasse
- Gestaltung, die der grossen Bedeutung dieses Platzes der Künste für die Stadt Zürich entspricht
- Berücksichtigung der neuen Linienführung der Tramlinie 8 über den Kreuzplatz statt Heimplatz

Als Einstieg zum Verfahren fand ein offener Austausch mit einem Ausschuss des Gemeinderats statt. Dabei konnten die unterschiedlichen Anliegen und Anforderungen an den künftigen Heimplatzes nochmals angebracht werden.

1.5 Projektperimeter

Im Studienauftrag wurden drei Perimeter unterschieden. Neben dem eigentlichen Bearbeitungsperimeter, wurde ein Betrachtungsperimeter sowie ein Perimeter «verkehrstechnischer Nachweis» definiert.

Bearbeitungsperimeter (rot)

Der Fokus des Bearbeitungsperimeters liegt auf dem eigentlichen Heimplatz. Er orientiert sich dabei an den platzfassenden bzw. platzprägenden Volumen, welches Moserbau, Pfisterbau, Chipperfieldbau (Erweiterung-Kunsthaus Zürich) und Schauspielhaus sind. Ergänzt wird der Perimeter durch kürzere Abschnitte der «Einfallachsen». Lediglich in den Bereichen Rämistrasse und Kantonsschulstrasse umfasst der Perimeter einen grösseren Strassenabschnitt.

Betrachtungsperimeter (blau)

Der Betrachtungsperimeter zieht sich von der Rämistrasse Ecke Hirschengraben, entlang der Rämistrasse bis zur Kreuzung Kantonsschulstrasse; entlang dieser über die Florhofgasse bis zur Heimstrasse Ecke Hirschengraben.

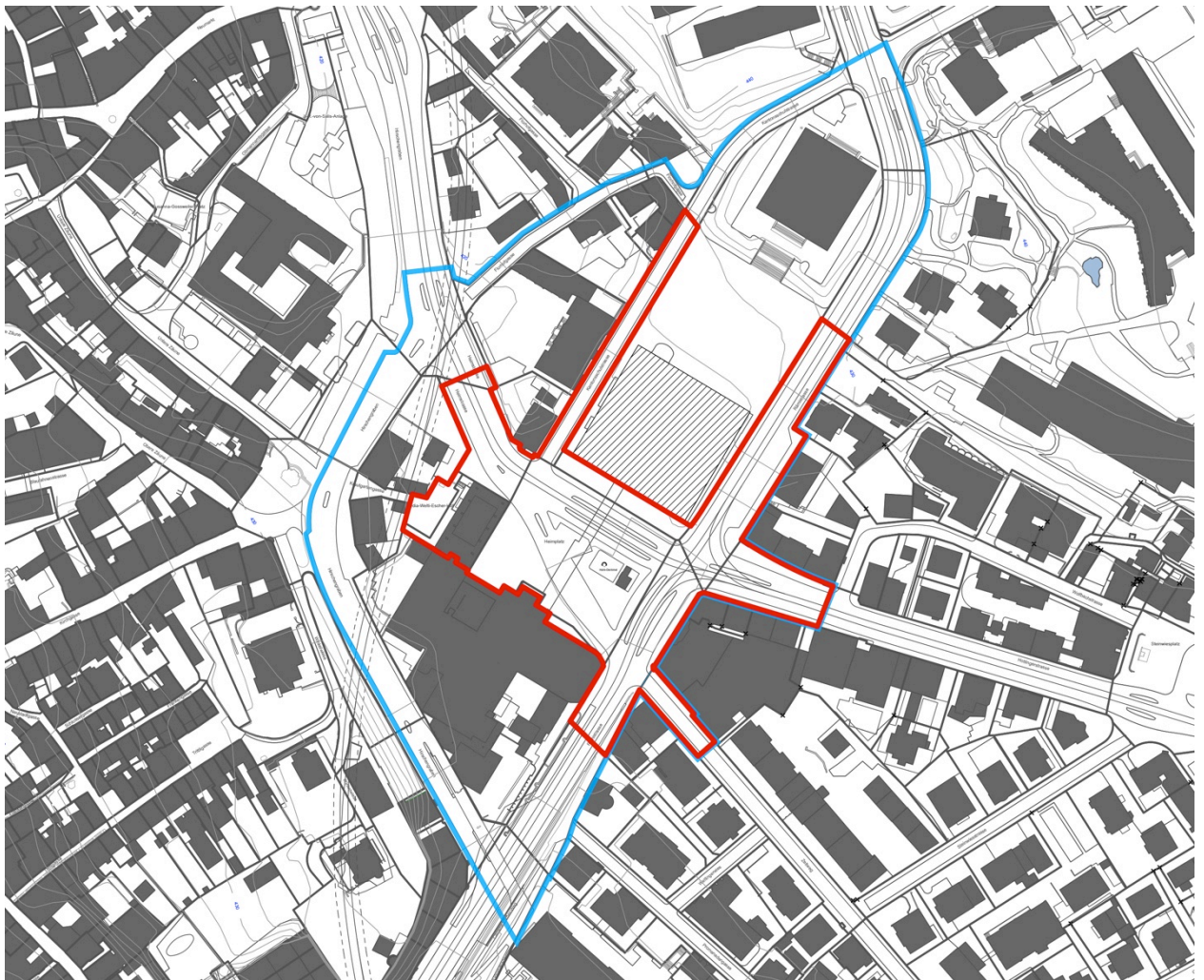


Abb. 2: Bearbeitungsperimeter | Betrachtungsperimeter

Perimeter «verkehrstechnischer Nachweis»

Der Perimeter «verkehrstechnischer Nachweis» stellt die Systemgrenze für den rechnerischen Leistungsnachweis auf den nachfolgend aufgelisteten Strassenachsen dar:

- Heimstrasse
- Rämistrasse
- Hottingerstrasse
- Zeltweg
- Seilergraben
- Kantonsschulstrasse / Zürichbergstrasse
- Hirschengraben



Abb. 3: Systemgrenze «verkehrstechnischer Nachweis»

2 Verfahren und Prozess

2.1 Veranstalterin

Veranstalterin war die Stadt Zürich, vertreten durch das Tiefbauamt, Christian Räber, Leiter Projektierung 1, Werdmühleplatz 3, 8001 Zürich.

2.2 Verfahren

Das Verfahren unterstand dem GATT/WTO-Übereinkommen. Der Studienauftrag wurde gemäss Art. 12 Abs. 1 lit. b) der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) im selektiven Verfahren durchgeführt und unterlag dem Staatsvertragsbereich (Art. 5^{bis}, Art. 12^{bis} Abs. 1 IVöB). Im Weiteren galten die Submissionsbestimmungen des Kantons Zürich. Das Verfahren wurde nicht anonym durchgeführt.

Damit sichergestellt werden konnte, dass die Neugestaltung des Heimplatzes von hoher städtebaulicher und verkehrsplanerischer Qualität ist, wurde ein Studienauftrag mit Zwischenbesprechung durchgeführt. Die erste Stufe diente der Sicherstellung der verkehrlichen Machbarkeit unter Berücksichtigung grundlegender Gestaltungsansätze, wie die der räumlichen Zonierung, welche den Verkehr effizient und platzsparend organisiert und nutzbare zusammenhängende Aufenthaltsflächen - möglichst vor den Institutionen schafft. In der zweiten Stufe war das Gestaltungskonzept vertieft auszuarbeiten.

2.3 Ablauf und Termine

Präqualifikation	
Ausschreibung	12. Januar 2018
Abgabe Bewerbungsunterlagen	22. Februar 2018
Beurteilung der Bewerbungen und Auswahl der Teams	5. März 2018
Schriftliche Mitteilung der Auswahl / Einladung zum Studienauftrag	8. März 2018
Studienauftrag	
Inputveranstaltung mit eingeladenen Teams	4. April 2018
Fragenbeantwortung	24. April 2018
Abgabe verkehrstechnischer Nachweis und Nachweis Gleisgeometrie	5. Juli 2018
Zwischenpräsentation	27. August 2018
Abgabe der Unterlagen	6. Dezember 2018
Schlussbeurteilungstag	4. März 2019
Zuschlag Weiterbearbeitung	April 2019

2.4 Teilnehmende

Gestützt auf ein Präqualifikationsverfahren wurden 6 Teams, zusammengesetzt aus den Fachbereichen Landschaftsarchitektur und/oder Architektur/Städtebau und Verkehrsplanung, mit der Teilnahme am Studienauftrag beauftragt. Folgende Planungsteams nahmen am Studienauftrag teil:

Team 1

Kontextplan AG, Bern
exträ Landschaftsarchitekten AG, Bern
Knapkiewicz + Fickert AG, Zürich
Christoph Schläppi, Bern

Team 2

Basler & Hofmann AG, Zürich
ASP Landschaftsarchitekten AG, Zürich
Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich

Team 3

B+S AG, Zürich
dsp Ingenieure & Planer AG, Greifensee
Hager Partner AG, Zürich
Feddersen & Klostermann, Zürich

Team 4

Transitec Beratende Ingenieure AG, Lausanne
2b architectes, Lausanne

Team 5

Emch+Berger Verkehrsplanung AG, Bern
bbz bern gmbh, Bern

Team 6

Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
Roland Müller Küsnacht AG, Zürich
Schmid Landschaftsarchitekten, Zürich
KuhnLandschaftsarchitekten, Zürich

2.5 Beurteilungsgremium

Zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten setzte die Veranstalterin folgendes Beurteilungsgremium ein:

Sachexpertinnen und Sachexperten

- Richard Wolff, Stadtrat, Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements ab 1. Juni 2018¹
- Esther Arnet, Dienstabteilung Verkehr, Direktorin
- Hans Konrad Bareiss, Verkehrsbetriebe Zürich, Vizedirektor
- Simone Rangosch, Tiefbauamt, Direktorin (Ersatz) ab 1. Januar 2019²

Fachexpertinnen und Fachexperten

- Katrin Gügler, Amt für Städtebau, Direktorin
- Marie-Noëlle Adolph, Dipl. Ing. Landschaftsarchitektur FH SIA BSLA
- Martin Buck, Verkehrsingenieur SVI
- Walter Vetsch, Dipl. Landschaftsarchitekt BSLA SIA
- Rupert Wimmer, Verkehrsingenieur SVI SIA (Ersatz)

Beratender Experte

- Thomas Spillmann, Dienstabteilung Verkehr

2.6 Weiterbearbeitung

Die Veranstalterin erteilt den Auftrag zur Weiterbearbeitung des Projekts an das ausgewählte Team (Landschaftsarchitekt, SIA 105, Verkehrsplaner, SIA 103 und Architektur, SIA 102). Die Weiterbearbeitung bezieht sich auf mindestens die Phasen 31 (Vorprojekt) und 32 (Bauprojekt). Für die nachfolgenden Phasen behält sich die Veranstalterin vor, dass das ausgewählte Team durch ergänzende Fachplaner verstärkt wird.

2.7 Urheber- und Nutzungsrechte

Mit der Beauftragung zur Weiterbearbeitung gehen die Nutzungsrechte an der ausgewählten Studie (inklusive des Rechts auf Weiterbearbeitung / Umgestaltung) in das Eigentum der Veranstalterin über. Die Urheberrechte verbleiben bei den jeweiligen Verfassern.

¹ bis 1. Juni 2018, Filippo Leutenegger, Stadtrat, Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements

² bis 21. Dezember 2018; Vilmar Krähenbühl, Tiefbauamt, Stadtgenieur

3 Vorprüfung

3.1 Formelle Vorprüfung

Die formelle Vorprüfung ergab, dass alle Studien bis zum 6. Dezember 2018, 16.00 Uhr, eingereicht wurden. Sämtliche Studien wurden vollständig eingereicht.

Die Formelle Vorprüfung und die Koordination der materiellen Vorprüfung erfolgte durch die Planpartner AG, Zürich.

3.2 Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgte individuell durch die aufgeführten Stellen. Die Resultate wurden Planpartner AG schriftlich mitgeteilt und in einem nicht wertenden Bericht zusammengefasst.

Verkehrstechnische Vorprüfung (inkl. VISSIM):

- SNZ Ingenieure und Partner AG, Zürich

Fachspezifische Projektanforderungen:

- Tiefbauamt (TAZ)
- Dienstabteilung Verkehr (DAV)
- Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)
- Amt für Städtebau (AfS)
- Grün Stadt Zürich (GSZ)
- Elektrizitätswerk (ewz)
- Amt für Verkehr (AfV)
- Kantonale Denkmalpflege
- Kunsthaus Zürich
- Schauspielhaus Zürich

3.3 Erkenntnisse und Dokumentation

Bei allen Studien lagen Abweichungen von den formulierten Rahmenbedingungen vor. Es war durch das Beurteilungsgremium abzuwägen, ob diese Mängel im Rahmen der weiteren Bearbeitung behoben werden können.

Die Vorprüfung wurde in einem Bericht dokumentiert und dem Beurteilungsgremium abgegeben und erläutert.

4 Beurteilung

4.1 Beschlussfähigkeit

Die Entscheidungsrundgänge wurden am Montag, 4. März 2019 durchgeführt. Das Beurteilungsgremium war vollzählig anwesend und somit entscheidungsfähig.

4.2 Zulassung zur Beurteilung | Entschädigung

Zu Beginn der Beurteilung wurden die Erkenntnisse der Vorprüfung erläutert. Die Vorprüfenden stellen den Antrag, alle sechs Studien zur Beurteilung zuzulassen. Das Beurteilungsgremium beschloss dem Antrag der Vorprüfung zu folgen. Damit kann jedem Planungsteam die Entschädigung von je Fr. 50 000.– (inklusive Nebenkosten, exklusive Mehrwertsteuer) ausbezahlt werden.

4.3 Beurteilungskriterien

Die eingereichten Studien wurden vom Beurteilungsgremium nach folgenden Kriterien beurteilt:

- | | |
|-----------------------|--|
| Stadtraum Freiraum: | <ul style="list-style-type: none">– Gesamtkonzept– Stadträumliche und freiräumliche Qualitäten– Beziehung zwischen Freiraum und platzbegrenzenden Bauten |
| Verkehr: | <ul style="list-style-type: none">– Funktionalität und Leistungsfähigkeit von MIV ÖV VV FV– Komposition von MIV ÖV VV FV– Verkehrssicherheit |
| Wirtschaftlichkeit: | <ul style="list-style-type: none">– Wirtschaftlichkeit |

Da die Realisierungskosten der sechs Studien relativ nahe beieinanderliegen, standen die Kriterien Stadtraum, Freiraum und Verkehr für die Gesamtbeurteilung der Studien im Vordergrund.

4.4 Rundgänge

Als Einstieg in die eigentliche Beurteilung diente ein Rundgang, in welchem die Fachexpertinnen und Fachexperten dem Plenum die Studien vorstellten. Dabei handelte es sich um wertfreie Erläuterungen, die dem Einlesen in die Studien dienten.

Erster Wertungsrundgang

Im ersten Wertungsrundgang wurden die Studien in Bezug auf die Beurteilungskriterien eingehen diskutiert. Zudem wurden verschiedene Erkenntnisse aus der Vorprüfung in die Diskussion eingebracht. Nach der vertieften Beurteilung aller Studien wurden im ersten Rundgang folgende Beiträge ausgeschieden:

- **Team 1**
Kontextplan AG, Bern, extrā Landschaftsarchitekten AG, Bern, Knapkiewitsch + Fickert AG, Zürich und Christoph Schläppi, Bern
- **Team 4**
Transitec Beratende Ingenieure AG, Lausanne und 2b architectes, Lausanne
- **Team 5**
Emch+Berger Verkehrsplanung AG, Bern und bbz bern gmbh, Bern

Die Studien konnten aus unterschiedlichen funktionalen, stadträumlichen oder verkehrstechnischen Gründen nicht überzeugen. Die jeweilige Beurteilung ist dem Studienbeschrieb im Anhang zu entnehmen.

Zweiter Wertungsrundgang

Im zweiten Wertungsrundgang wurden die Studien von

- **Team 2**
Basler & Hofmann AG, Zürich, ASP Landschaftsarchitekten AG, Zürich und Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich
- **Team 3**
B+S AG, Zürich, dsp Ingenieure & Planer AG, Greifensee, Hager Partner AG, Zürich und Feddersen & Klostermann, Zürich

ausgeschieden. Die Beurteilung ist dem Studienbeschrieb im Anhang zu entnehmen.

Kontrollrundgang

Das Resultat der ersten zwei Wertungsrundgänge wurde nach einem Kontrollrundgang bestätigt. Es wurden keine Rückkommensanträge gestellt.

4.5 Empfehlung des Beurteilungsgremiums

Gestützt auf die Beurteilungskriterien empfiehlt das Beurteilungsgremium dem Tiefbauamt der Stadt Zürich einstimmig, die Studie des **Teams 6** um Metron Verkehrsplanung AG, Brugg, Roland Müller Küssnacht AG, Zürich, Schmid Landschaftsarchitekten, Zürich und Kuhn Landschaftsarchitekten, Zürich, zur Weiterbearbeitung und zur Realisierung.

4.6 Empfehlungen zur Weiterbearbeitung

Gestützt auf die Erkenntnisse der Vorprüfung und der Beurteilung formulierte das Beurteilungsgremium für die siegreiche Studie Empfehlungen, die im Rahmen der weiteren Bearbeitung zu beachten sind:

Städtebau / Freiraum

Die Konzeptidee «Place-Jardin», welche auf einer konzentrierten Bepflanzung der Mitte mit stadtvträglichen Bäumen und einer klar nutzungsbezogenen Materialisierung des Belags aufbaut, wird vom Beurteilungsgremium gewürdigt. Aussenräumlich bietet der projektierte Stadtgarten grosses Potenzial. In der weiteren Projektentwicklung gilt es das Mass der Pflanzmassnahmen hinsichtlich ihrer Trennwirkung zu überprüfen. Dabei soll den wichtigen Sichtbezügen von Kunsthaus zu Kunsthaus-erweiterung adäquat Rechnung getragen werden, ohne dass die Konzeptidee geschwächt wird. Auch soll verhindert werden, dass die Baumsetzung dazu führt, dass die Wirkung der tangential verlaufenden Strassenachsen übermässig verstärkt wird. An der Diversität der ausgewählten Baumtypen soll festgehalten werden. Das Beurteilungsgremium begrüsst den Umgang mit dem Bodenbelag, dessen Modellierung sowie die gute Einbettung des Ignaz-Heim-Denkmal.

Verkehr

Punktuelle Optimierungen der Studie im Bereich Verkehr beinhalten einerseits zu prüfen, auch auf der Hottingerstrasse stadtauswärts einen separaten Radstreifen anzubieten. Weiter wurden mehrere Verkehrsbeziehungen für den MIV unterbunden. Hierbei wäre zu prüfen, ob der aufgehobene Linksabbieger von der Rämistrasse in den Zeltweg allenfalls durch eine Verbindung aus der Kantonsschulstrasse über den Heimplatz in den Zeltweg kompensiert werden könnte: dies zwingend unter Berücksichtigung des Steuerungskonzepts des Knotens Heim-/Kantonsschulstrasse bzw. dessen koordinative Integration in die benachbarten Knotensteuerungen.

Schliesslich ist es angezeigt, den Lösungsvorschlag in einen grösseren verkehrsmanagement-spezifischen Kontext einzubetten. Die Vorprüfung hat gezeigt, dass der Lösungsansatz des Teams 6 zu einer Kapazitätsreduktion des Knotensystems Kunsthaus führen wird, was gemäss Modellberechnung längere Rückstaus insbesondere in der Hottingerstrasse und im Zeltweg verursacht. Umso wichtiger ist es, sowohl die entsprechenden Auswirkungen als auch die Einwirkungsmöglichkeiten in einem erweiterten Perimeter, voraussichtlich Hottingerplatz/Römerhof – Kreuzplatz (Zeltweg) – Bellevue – Mühlegasse/Central – Hochschulgebiet, zu untersuchen. Gleiches gilt auch für die Einschätzung der vom Team vorgeschlagenen grossräumigen Umfahrungsrouten als Folge von unterbundenen Fahrbeziehungen.

5 Dank und Würdigung

Überzeugende Studien

Die Veranstalterin ist erfreut über die Bandbreite der Studien. Sie erlaubte dem Beurteilungsgremium eine intensive Auseinandersetzung mit der Aufgabenstellung und möglichen Lösungsansätzen im Spannungsfeld von Städtebau, Freiraum und Verkehr stattfinden konnte. Die Frage nach der künftigen Strategie der einzelnen Verkehrsteilnehmer konnte eingehend erörtert werden. Die Studien überzeugten durch ihre hohe Qualität und die sorgfältige Übersetzung der Hinweise aus der Zwischenbesprechung.

Dank den Verfassern

Der komplexe und aufwendige Studienauftrag stellte insbesondere, aufgrund der Vielzahl an Nutzungsansprüchen innerhalb des Bearbeitungsgebiets sowie der hohen verkehrstechnischen, städtebaulichen und gestalterischen Ansprüche an den Heimplatz, hohe Anforderungen an die Bearbeitungsteams. Das Tiefbauamt als Auftraggeberin und das Beurteilungsgremium bedanken sich bei den Studienverfasserinnen und Studienverfassern für ihre wertvollen, sorgfältig ausgearbeiteten Beiträge.

Dank den Mitwirkenden

Die Stadt Zürich dankt allen Mitwirkenden im Rahmen des Studienauftrags, den Mitgliedern des Beurteilungsgremiums, den beigezogenen Fachleuten und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der kantonalen und kommunalen Verwaltung für die geleistete Arbeit und das grosse Engagement.

6 Genehmigung

Der Schlussbericht wurde von den Mitgliedern des Beurteilungsgremiums genehmigt.

Richard Wolff (Vorsitz)



Simone Rangosch



Esther Arnet



Hans Konrad Bareiss



Katrin Gügler



Marie-Noëlle Adolph



Walter Vetsch



Rupert Wimmer



Martin Buck



7 Dokumentation der Studien