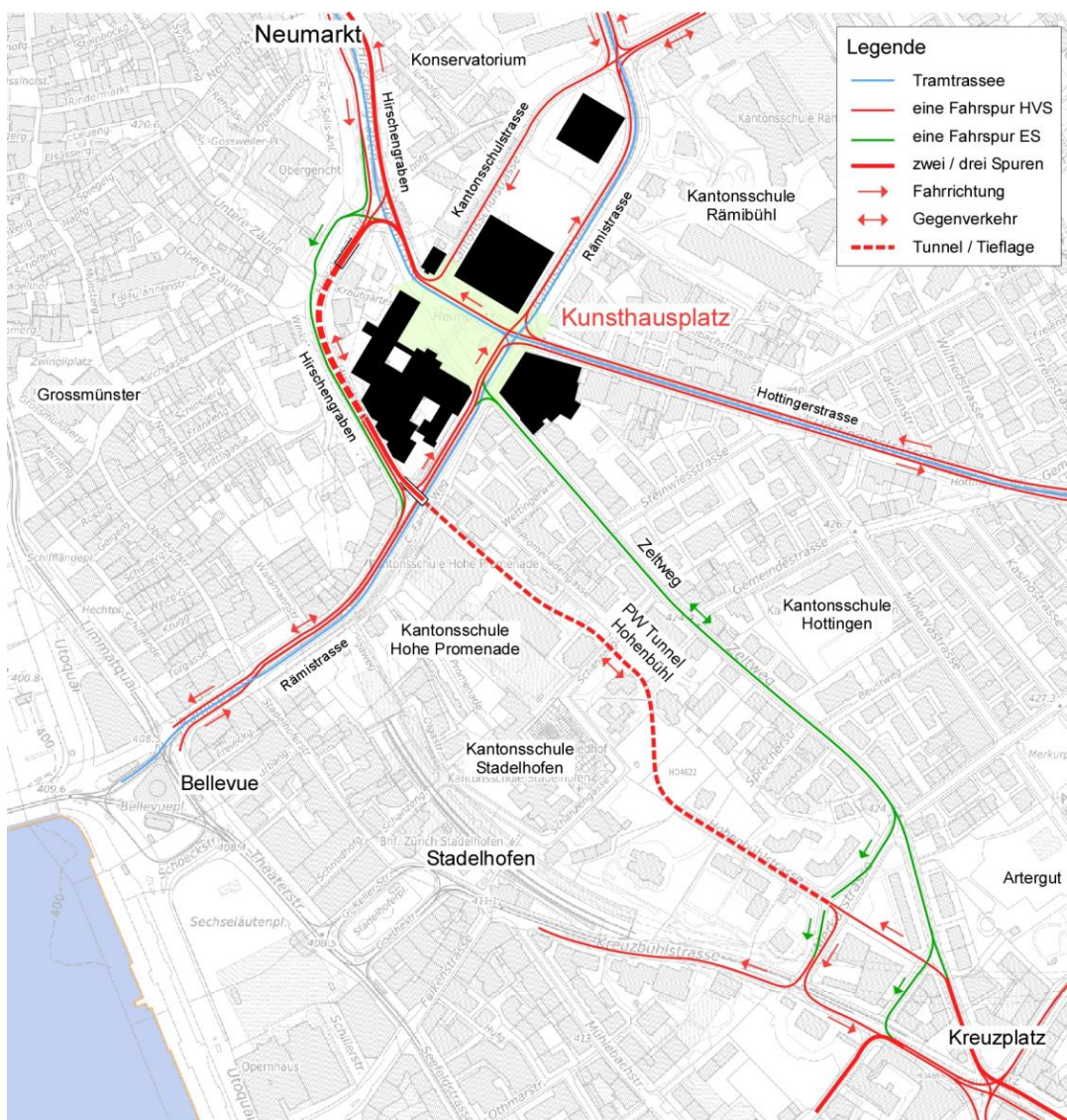


Verkehrskonzept Heimplatz - Bellevue – Kreuzplatz

Gestaltungskonzept Kunsthausplatz

Grundlagen, Überlegungen und Vorschläge für den Bereich Rämistrasse - Kantons-
schulstrasse - Hirschengraben - Hottingerstrasse - Zeltweg - Kreuzplatz



Vorwort

Der Verfasser dieser Arbeit hat sich ein Berufsleben lang mit Architektur, Städtebau und Raumplanung auseinandergesetzt und hat neben der pragmatischen Tagesarbeit immer wieder Konzepte und Visionen entwickelt, welche den konventionellen Rahmen sprengten, insbesondere auch für Zürich, seinen Wohn-, Arbeits- und Bürgerort, dessen städtebauliche Entwicklung ihn besonders beschäftigt.

Als der Wettbewerb für die Erweiterung des Kunsthauses vorbereitet wurde, hat er erste Ideen für die Umgestaltung des Heimplatzes entwickelt und die damals Verantwortlichen aufgefordert, den Wettbewerb nicht auf das Gebäude zu beschränken, sondern den Platz in die Aufgabenstellung einzubeziehen. Es wird aber erst jetzt, wo die Kunsthausextension im Rohbau steht und die neue Dimension des Platzes sichtbar ist, nach Lösungen für eine diesem Ort angemessene Platzgestaltung gesucht.

Der Heimplatz wird heute primär als Verkehrsknoten wahrgenommen. Die Aufgabe, ihn neu zu gestalten, ist jedoch ein **städtebauliches Anliegen**: Am Heimplatz treffen sich Rämistrasse, Zeltweg, Hirschengraben, Kantonsschul- und Hottingerstrasse, alles städtische Strassenräume mit grosser Vergangenheit. Damit der Heimplatz zum Kunsthausplatz wird, müssen diese Strassen als Räume, nicht nur als Verkehrsträger in die Überlegungen einfließen.

Mit diesem Beitrag zeigt der Verfasser, welche Perspektiven sich öffnen, wenn der Planungssperimeter für die Neugestaltung des Heimplatzes räumlich und sachlich weit gefasst wird und auch unkonventionelle Massnahmen in die Arbeit einfließen.

Die Arbeit ist ohne Auftrag, allein aus Interesse an der Sache entstanden und wird ausschliesslich durch den Verfasser, der auch alleiniger Sachbearbeiter ist, persönlich verantwortet. Sie ist keine Utopie, sondern eine Vision, deren Machbarkeit im Einzelnen belegt ist.

Inhalt:

1. Anlass, Probleme, Konflikte
2. Planungssperimeter
3. Die bestehende Verkehrsführung im Bereich Heimplatz
4. Die bestehende Verkehrsbelastung im Bereich Heimplatz
5. Elemente für ein neues Verkehrskonzept
6. Ein ergänzendes Angebot für den Zeltweg
7. Konzept für die untere Rämistrasse zwischen Heimplatz und Bellevue
8. Konzept für den Hirschengraben
9. Gesamtkonzept
10. Machbarkeitsstudien, weitere Schritte, Alternative ohne Tunnel Hohenbühl

Planbeilagen:

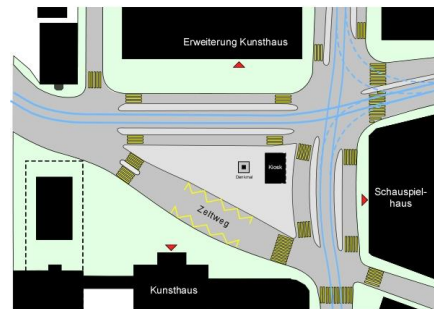
1. Heimplatz – Hirschengraben: Situation 1: 1000
2. Tieflage Hirschengraben: Längsschnitt 1: 500
3. Untere Rämistrasse: Situation 1: 1000
4. Untere Rämistrasse: Schnitt / Ansicht der grossen Mauer 1: 500
5. Tunnel Hohenbühl: Situation 1: 1000
6. Tunnel Hohenbühl: Längsschnitt 1: 500
7. Gestaltung Heimplatz als Kunsthausplatz: Situation 1: 500

Zusammenfassung

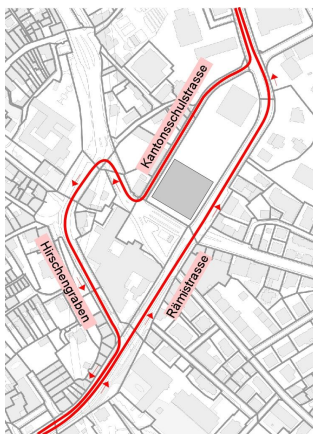
- Mit dem **Erweiterungsbau des Kunsthauses** hat der Heimplatz eine neue städtebauliche Bedeutung erhalten. Diese soll nun auch in der Gestaltung des Platzes zum Ausdruck kommen.

Die heute unbefriedigende, vom Verkehr dominierte Strassenkreuzung soll zu einem **Kunsthauseplatz** mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet werden.

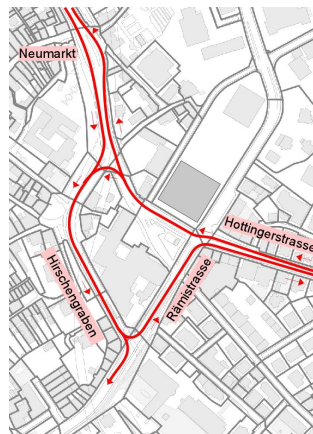
Dabei ist auch für **Velos** ein taugliches Angebot nicht nur auf dem Platz, sondern auch auf den Zufahrtsstrassen zu schaffen.



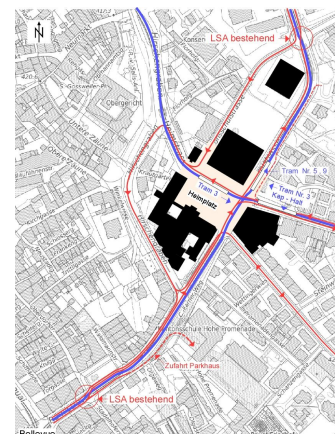
- Weil der Heimplatz heute von Verkehrsflächen dominiert ist, kann eine städtebauliche Aufwertung nur mit einer **Verlagerung von Verkehr** erreicht werden. Deshalb muss der **Planungsperimeter** weiträumig gefasst werden und die Rämistrasse vom Bellevue bis zur Kantonschulstrasse, den ganzen Zeltweg und auch den Hirschengraben einbeziehen.
- Die Analyse der Verkehrsbelastungen zeigt, dass **Kapazitätsreserven** in der Kantonschulstrasse und im Hirschengraben im Bereich hinter dem Kunsthaus bestehen. Mit **Einbahnlösungen** um den Heimplatz können diese Reserven genutzt und der Heimplatz von einem Teil des Verkehrs entlastet werden. Die **Seitenlage für das Tram** in der Rämistrasse und **neue Tramhaltestellen** schaffen weitere Verbesserungen und ermöglichen Verkehrsraum für Velos und verkehrsfreie Platzflächen.



Einbahnring Nord - Süd

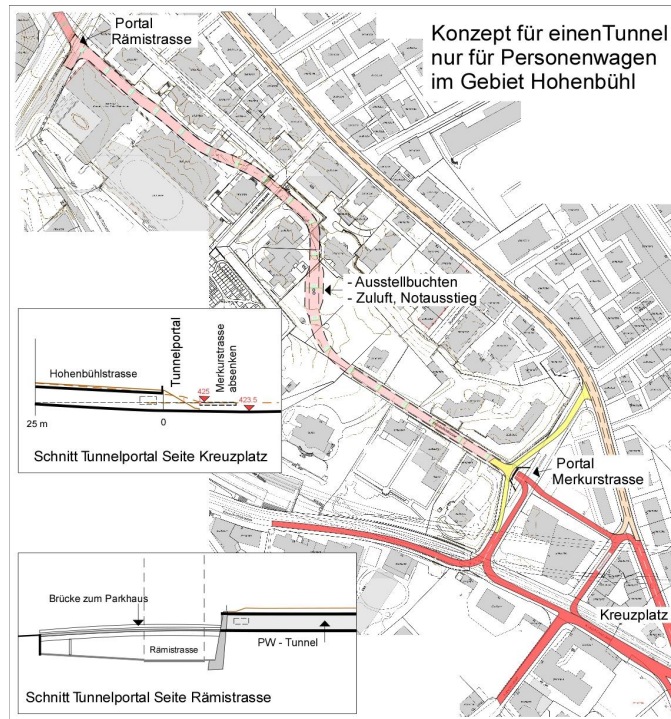


Einbahnring West – Ost



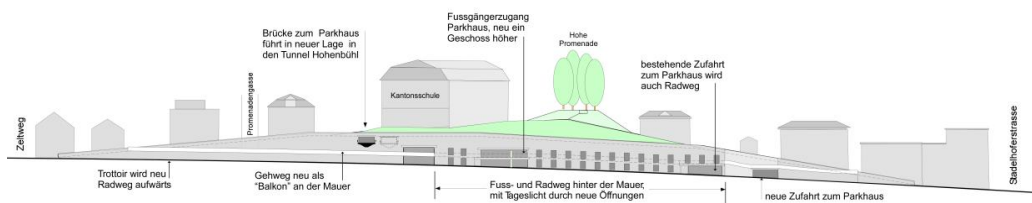
Seitenlage Tram Rämistrasse

- Im **Zeltweg** sind Verbesserungen für den Bus- und den Veloverkehr nur mit unkonventionellen Massnahmen möglich: mit einem **Tunnel nur für Personenwagen** zwischen Kreuzplatz und Rämistrasse und mit einer **Tieflage der Strasse im Hirschengraben** kann das nötige Zusatzangebot geschaffen werden.



- In der **unteren Rämistrasse** ist der Verkehrsraum mit der Bebauung auf der einen und der grossen Mauer auf der andern Seite abschliessend gegeben. Er reicht jedoch nicht aus, um die nötigen Velospuren zu realisieren. Mit einer teilweisen **Umgestaltung dieser Mauer** kann zusätzliche Verkehrsfläche für den Velo- und für den Fussverkehr geschaffen werden.

Konzept für den Radweg aufwärts an der Rämistrasse mit Umgestaltung der grossen Mauer



Das in diesem Bericht erläuterte und in den beiliegenden Plänen dokumentierte **Gesamtkonzept** zeigt einen umfassenden Lösungsansatz und erreicht drei Ziele:

- Die Sanierung des heutigen Verkehrsknotens am Heimplatz und dessen Umgestaltung in einen **Kunsthauseplatz** mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Sichere **Velowege** auf den allen Zufahrtsstrassen und auf dem neuen Platz.
- Eine neue Qualität für den **Zeltweg**: der Bus verkehrt ohne Stau, die Veloroute wird sicher und der Zeltweg wieder zur Wohnlage, die er eigentlich ist.

1. Anlass, Probleme, Konflikte

Mit dem Erweiterungsbau für das Kunsthaus wird der Heimplatz zu einem Kulturplatz mit Ausstrahlung weit über die Stadtgrenzen hinaus. Als Platz ist er heute nur ein schlecht funktionierender Verkehrsknoten mit vielen Konflikten:

- Die **Tramhaltestelle** in der Rämistrasse ist zu kurz. Das seit dem Wegfall der Linie 8 noch häufiger nötige Umsteigen von den Linien 5 und 9 auf die Linie 3 ist gefährlich und durch den privaten Verkehr massiv behindert. Anschlüsse können wegen den Rot-Phasen auf der Rämistrasse oft nicht wahrgenommen werden.
- Die **Verkehrsbelastung** auf dem ganzen Platz ist hoch. Im Zeltweg steht der Bus oft im Stau. Der Knoten Zeltweg – Heimstrasse – Hottingerstrasse – Kantonsschulstrasse ist überlastet und führt zu gegenseitigen Behinderungen, ebenso der Linksabbieger von der Heimstrasse in die Kantonsschulstrasse.
- Für den **Veloverkehr** bestehen keine Spuren, weder auf dem Platz selber, noch auf den angrenzenden Strassen.
- Ein attraktiver **Aufenthaltsbereich** besteht nicht. Vor den Kulturinstituten verbleiben nur Restflächen ohne Qualität als Vorplätze.
- Ignaz **Heim**, den „Förderer des Volksgesangs“, an den der Name des Platzes erinnern soll, kennt heute niemand mehr. Der Sockel des Denkmals kann getrost entsorgt werden, für die Büste wird sich im Bereich des Konservatoriums ein geeigneter Ort finden. Der Heimplatz ist neu als „**Kunsthhausplatz**“ zu bezeichnen. Die Tramhaltestelle heisst ja bereits „Kunsthhaus“. Weil kein Haus an der Heimstrasse steht, kann diese aufgehoben und in die Hottingerstrasse integriert werden.



Ignaz Heims Büste

- Die ehemalige **Tramwarte** hat durch die Umwandlung in einen Kiosk ohne Sitzmöglichkeiten ihre ursprüngliche Funktion und damit ihre wesentliche Qualität verloren. Wenn sie erhalten werden muss, soll sie an einen Ort verlegt werden, wo sie wieder als Warte dienen kann.

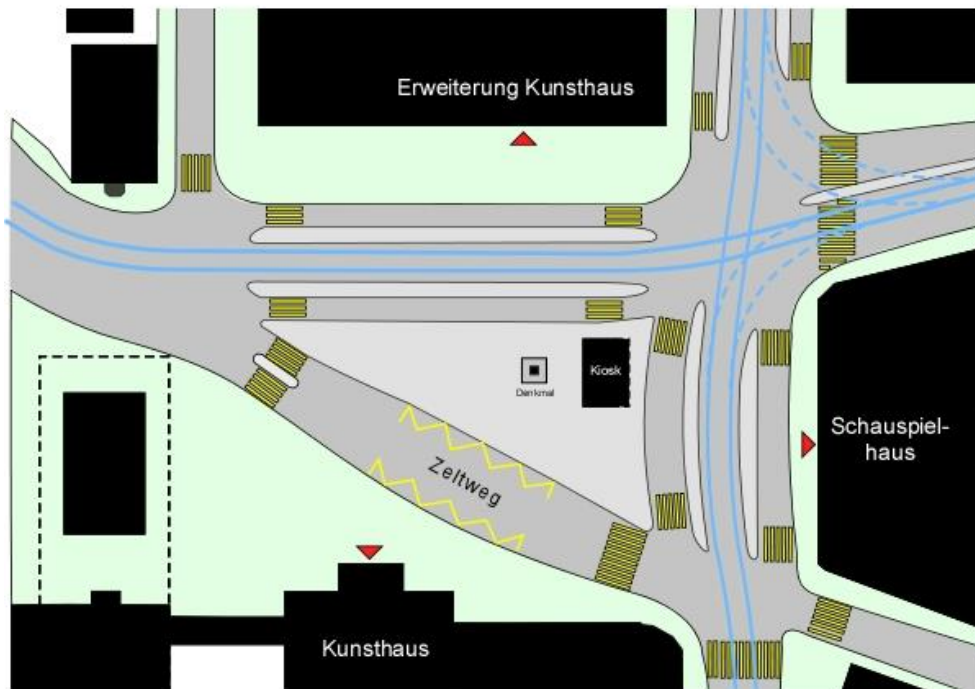


Der Heimplatz muss grundlegend neu organisiert und so umgestaltet werden, dass er, seiner heutigen Bedeutung entsprechend, zu einem Kunsthausplatz mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Gestaltung wird.

Diese Planung wäre bereits im Zusammenhang mit dem Wettbewerb für den Erweiterungsbau des Kunsthauses nötig gewesen. Dabei wäre auch klar geworden, dass der Erweiterungsbau mehr Raum und Fläche auf dem Heimplatz gebraucht hätte.

2. Planungsperimeter

Mit dem Erweiterungsbau für das Kunsthauses ist der Heimplatz durch die ihn begrenzenden Gebäude ein räumlich klar gefasster Platz geworden, der jedoch vollständig vom Verkehr dominiert wird. Weder das Kunsthaus, noch der Erweiterungsbau, noch das Schauspielhaus verfügen über einen der Bedeutung dieser Kulturinstitute angemessenen Fussgängerbereich vor dem Eingang. Die Verbindung der beiden Kunsthäuser musste unterirdisch erfolgen!

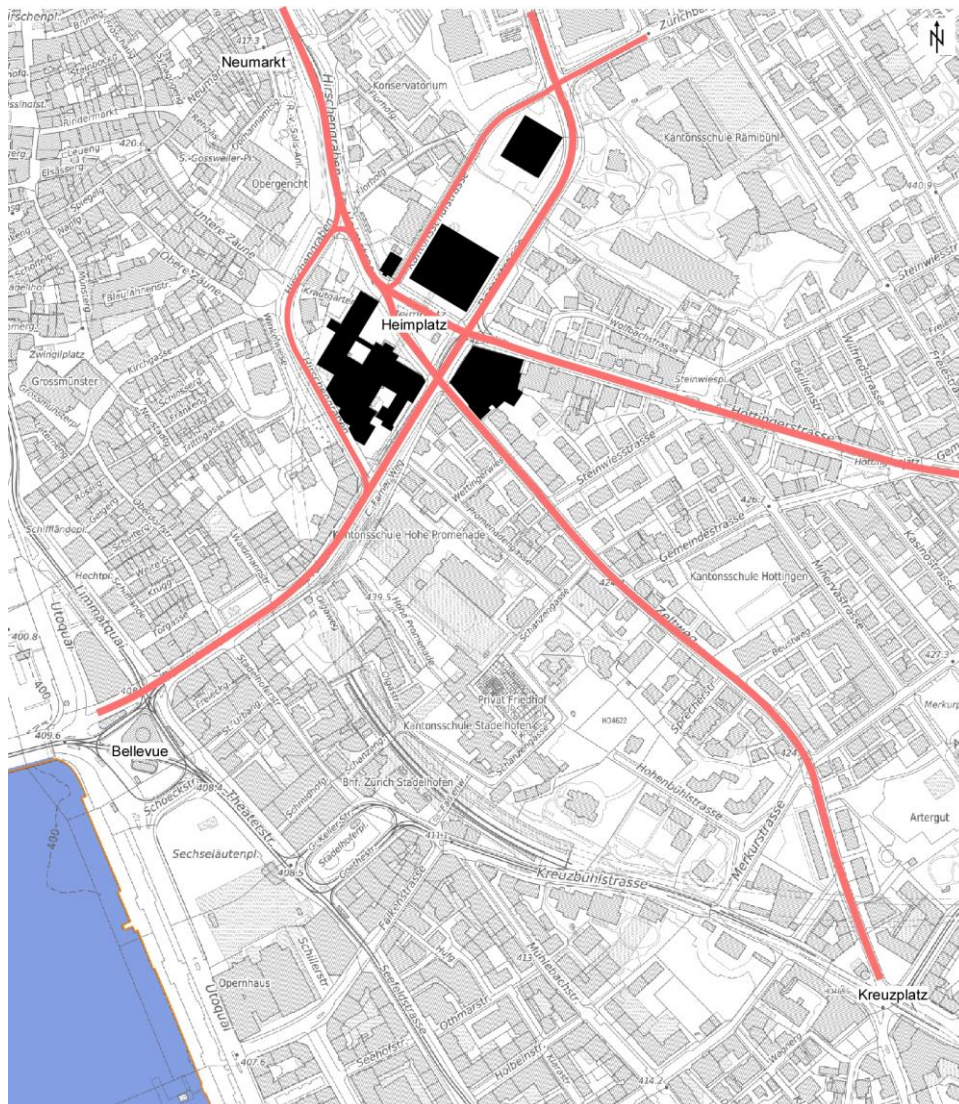


Mit dem Erweiterungsbau des Kunsthauses ist der Heimplatz als städtischer Aussenraum klar definiert. Als schlecht funktionierender Verkehrsknoten hat er keine Aufenthaltsqualität.

Die Fahrbahn des Zeltwegs, welche den Platz schräg durchschneidet, zerstört die durch die Gebäude geschaffene städtebauliche Ordnung. Dafür muss zwingend eine andere Lösung gefunden werden.

Um den Heimplatz städtebaulich aufzuwerten, muss die Verkehrsfläche reduziert und neu so organisiert werden, dass auch für den Veloverkehr der nötige Raum zur Verfügung steht. Das ist nur mit einer grundlegenden Änderung des Verkehrsregimes möglich. Der Planungsperimeter muss deshalb eine weitere Umgebung wie folgt umfassen:

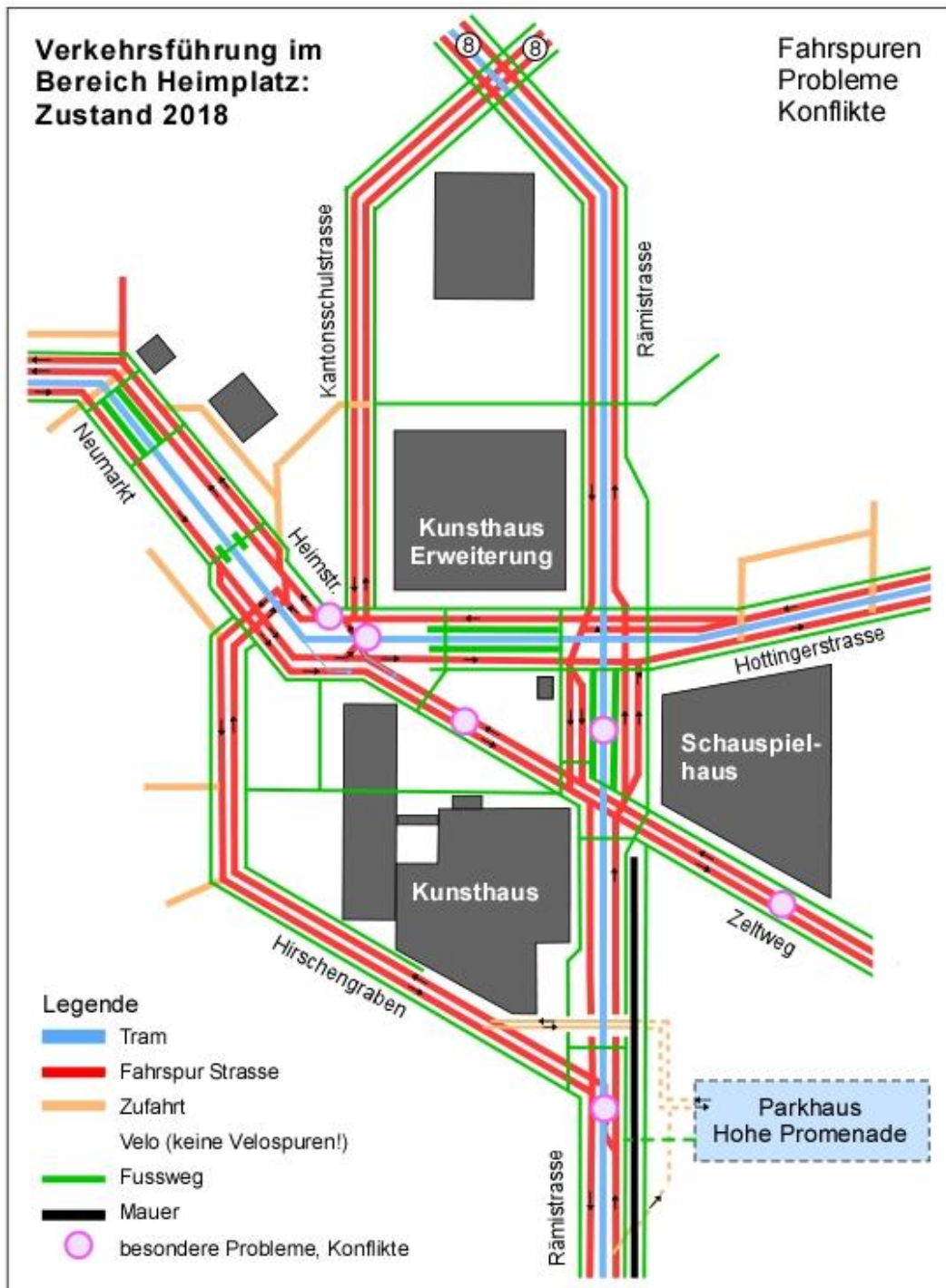
- die Rämistrasse vom Bellevue bis zur Kantonsschulstrasse,
- den Zeltweg vom Heimplatz bis zum Kreuzplatz,
- den Hirschengraben vom Neumarkt bis zur Rämistrasse.



Der für die Neugestaltung des Heimplatzes erforderliche Planungsperimeter

3. Die bestehende Verkehrsführung im Bereich Heimplatz

Die untenstehende Grafik zeigt die bestehende Verkehrsführung mit der Anzahl Fahrstreifen und den besonderen Problemen und Konfliktpunkten:



Aus dieser Grafik und den örtlichen Gegebenheiten zeigen sich folgende Probleme:

- Auf dem Zeltweg bestehen keine Busspuren, was in Stauzeiten zu Verspätungen führt.
- Der Zeltweg führt diagonal über den Heimplatz. Zusammen mit der Hottinger- / Heimstrasse verlaufen vier Fahrspuren MIV in Richtung Ost – West über den Platz.
- Bei der Einmündung des Zeltweges, der Kantonsschulstrasse und der Hottingerstrasse in die Heimstrasse fehlen Spuren, was zu Stau führt.
- Mit den Abbiegespuren weist auch die Rämistrasse auf dem Platz vier Spuren auf.
- Die Haltestellen der Tramlinien 5 und 9 vor dem Schauspielhaus sind zu kurz; das Umsteigen auf die Linie 3 ist umständlich und gefährlich.
- Auf der unteren Rämistrasse liegt der Linksabbieger in den Hirschengraben auf dem Tramgleis, was zu Behinderungen führt.
- **Für Velos besteht kein taugliches Angebot, weder auf dem Platz, noch auf den zuführenden Strassen!**

Als zusammenfassende Erkenntnis ergibt sich:

- **Das städtebauliche Defizit des Heimplatzes ist seine Verkehrsfläche.**
- **Obwohl der Verkehr den grössten Teil der Fläche beansprucht, bestehen in allen Bereichen erhebliche Probleme, Konflikte und Mängel. Für den Veloverkehr besteht kein taugliches Angebot.**
- **Wenn diese Probleme nicht oder nur ungenügend gelöst werden, bleiben alle gestalterischen Massnahmen auf dem Platz oberflächliche Kosmetik.**

- Auf der **Rämistrasse** ist im Abschnitt unterhalb der Einmündung des Hirschengrabens die Kapazität auf der Spur abwärts überschritten, was regelmässig zu Stau führt. Zwischen Hirschengraben und Heimplatz sind beide Spuren nahezu ausgelastet. **Oberhalb des Heimplatzes bestehen noch Reserven.** Zwischen Heimplatz und Bellevue ist die mögliche Verkehrsfläche durch die bestehende Bebauung und die grosse Stützmauer, die als erhaltenswert gilt, abschliessend gegeben.
- Die **Hottingerstrasse** ist in Richtung stadteinwärts überlastet, in Richtung stadtauswärts bestehen Reserven. In der Abendspitze sind die Belastungen umgekehrt. Auch hier besteht keine Möglichkeit, zusätzliche Verkehrsfläche zu schaffen.
- Die **Kantonsschulstrasse** weist in beiden Richtungen deutliche Reserven auf.
- Die **Heimstrasse** ist bei der Einmündung in den Heimplatz massiv überlastet und das eigentliche Nadelöhr im Verkehrsablauf, insbesondere in Richtung Neumarkt.
- Im **Hirschengraben** sind im Bereich zwischen Heimstrasse und Neumarkt in beiden Richtungen zwei durchgehende Spuren erforderlich. Im Bereich hinter dem Kunsthaus, zwischen Heimstrasse und Rämistrasse, bestehen Reserven.
- Der **Zeltweg** ist in beiden Richtungen voll ausgelastet. Der Strassenraum kann nicht verbreitert werden. Für Velo- oder Busspuren besteht kein Raum.

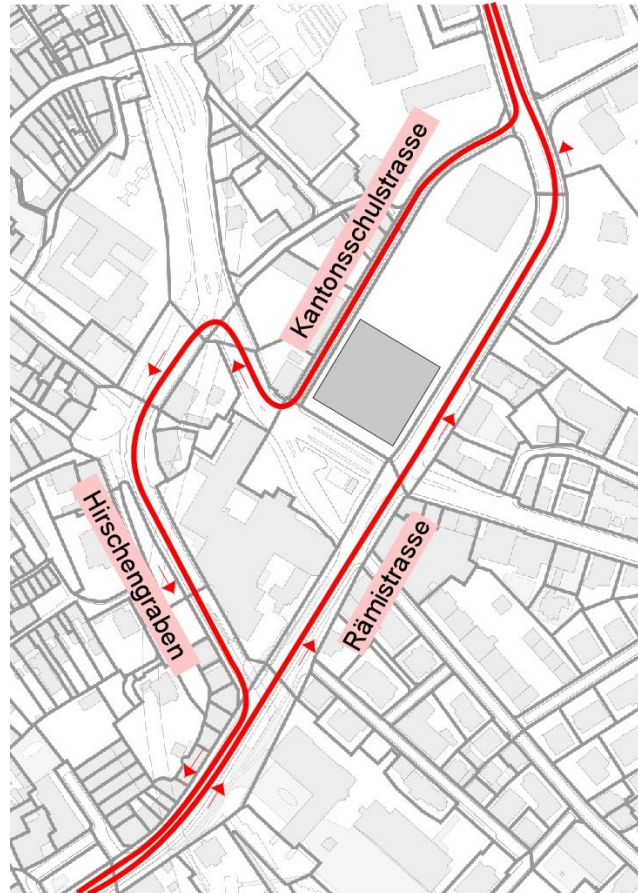
Für die weitere Planung ergeben sich folgende Konsequenzen:

Um städtebaulich bessere Verhältnisse zu schaffen, muss ein Teil des Verkehrs verlagert werden. Dafür können bestehende Kapazitätsreserven in der Kantonsschulstrasse und im Hirschengraben hinter dem Kunsthaus genutzt werden.

Die Probleme für den Bus- und den Veloverkehr im Zeltweg können nur mit einem Zusatzangebot ausserhalb des Zeltweges gelöst werden.

5. Elemente für eine neue Verkehrsführung im Bereich Heimplatz

5.1 Einbahn auf der Nord – Süd Achse: Rämistrasse – Kantonsschulstrasse - Hirschgraben



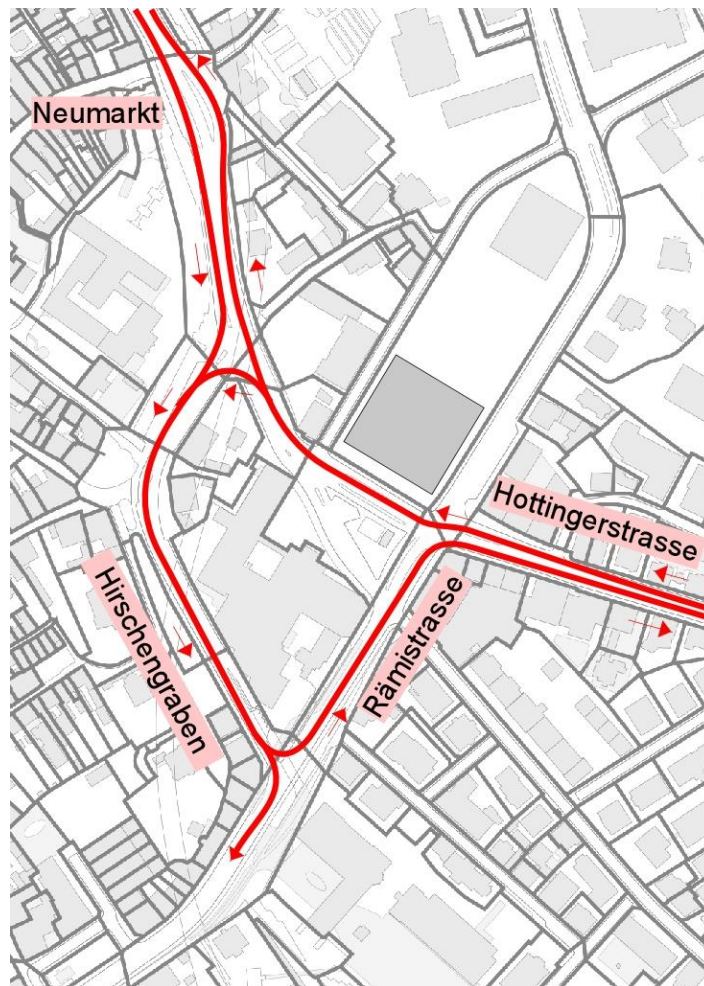
Eine erste Möglichkeit, um den Heimplatz von Verkehr zu entlasten, besteht in einem Einbahnkonzept für den Nord - Süd – Verkehr:

- Auf der Rämistrasse verbleibt der Verkehr vom Bellevue aufwärts.
- Abwärts wird der Verkehr über die Kantonsschulstrasse und den Hirschengraben geführt, eine Route, die von Ortskundigen schon heute zur Umfahrung des Heimplatzes genutzt wird.

Beide Strassen haben ausreichend Kapazität um die Mehrbelastung zu übernehmen. Voraussetzung ist, dass der Knoten bei der Heimstrasse gelöst wird, was mit einem neuen Verkehrskonzept möglich ist.

Mit dieser Massnahme werden auf der Rämistrasse zwischen Heimplatz und Kantonsschulstrasse sowie auf der Kantonsschulstrasse je eine Spur für Velos frei. Vor dem Schauspielhaus kann ein Vorplatz geschaffen werden.

5.2 Einbahn auf der Ost – West Achse: Hottingerstrasse - Hirschengraben - Rämistrasse



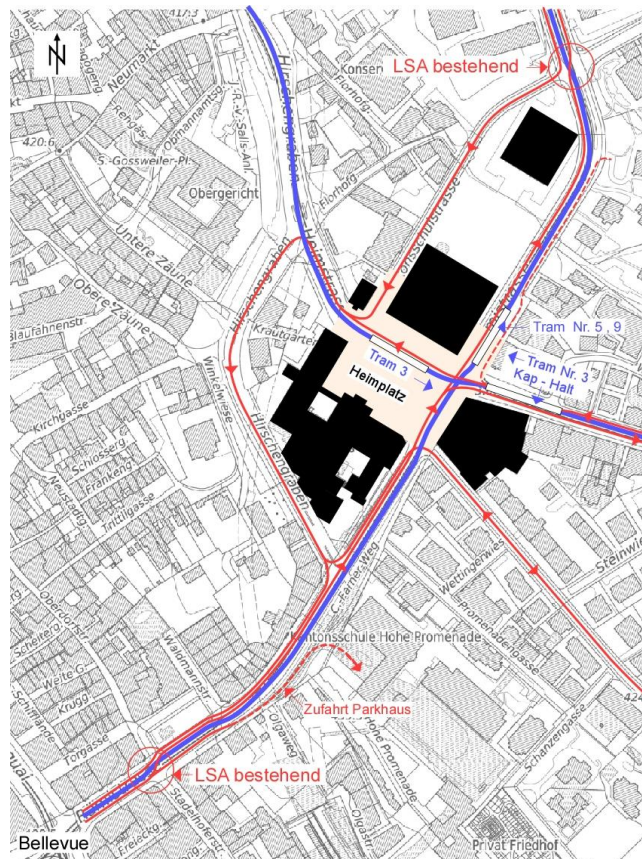
Eine weitere Entlastung des Heimplatzes ergibt sich, wenn der Verkehr vom Neumarkt zur Hottingerstrasse über den Hirschengraben und die Rämistrasse sowie von der Hottingerstrasse zur unteren Rämistrasse über den Hirschengraben geführt wird. Diese Umfahrung schafft insbesondere **zusätzlichen Raum vor dem Erweiterungsbau des Kunsthauses**:

- neben dem Tram 3 verbleibt nur die Fahrspur Richtung Central
- vom Tram 3 in Fahrtrichtung Hottingerstrasse kann direkt auf den Platz ausgestiegen werden.

Die Umwege, die durch diese Verkehrsführung entstehen fallen nicht ins Gewicht. Die Knoten können neu so gestaltet und gesteuert werden, dass der Verkehr besser fließt als heute, was die Fahrzeit trotz leicht längerer Strecke, verkürzt.

5.3 Tram auf der Rämistrasse in Seitenlage, neue Lage der Tramhaltestellen

Weitere im Verkehrskonzept und für die Platzgestaltung wichtige Massnahmen sind die Seitenlage des Trams in der Rämistrasse im Abschnitt von der Stadelhoferstrasse bis zur Kantonsschulstrasse, die neue Haltestelle für die Linien 5 und 9 in der Rämistrasse und die Kap-Haltestelle für die Tramlinie 3 in Richtung Central in der Hottingerstrasse. Die Seitenlage des Trams ist möglich, weil die Rämistrasse zwischen Heimplatz und Waldmannstrasse auf der SO - Seite keine Liegenschaften erschliesst, zwischen Heimplatz und Kantonsschulstrasse nur wenige.

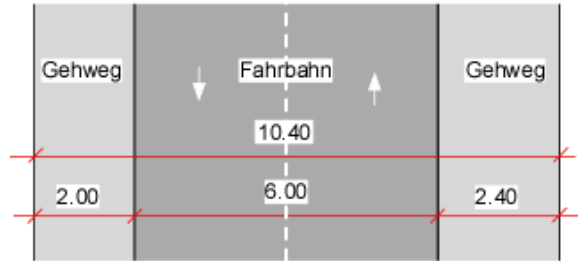


Der Wechsel von der Mittel- in die Seitenlage erfolgt bei bestehenden Lichtsignalanlagen und wird damit kein neues Hindernis. Als Vorteile ergeben sich:

- keine Kreuzung Tram – Strasse bei der Einmündung Hirschengraben,
- Linksabbiegen in den Zeltweg wird mit dem grösseren Radius möglich,
- keine Fahrbahn vor dem Schauspielhaus, was einen Vorplatz ermöglicht,
- Umsteigen von der Linie 3 in Richtung Central zu den Linien 5 und 9 ohne Fahrbahnquerung,
- Aussteigen von der Linie 3 in Richtung Klusplatz direkt auf den Platz.

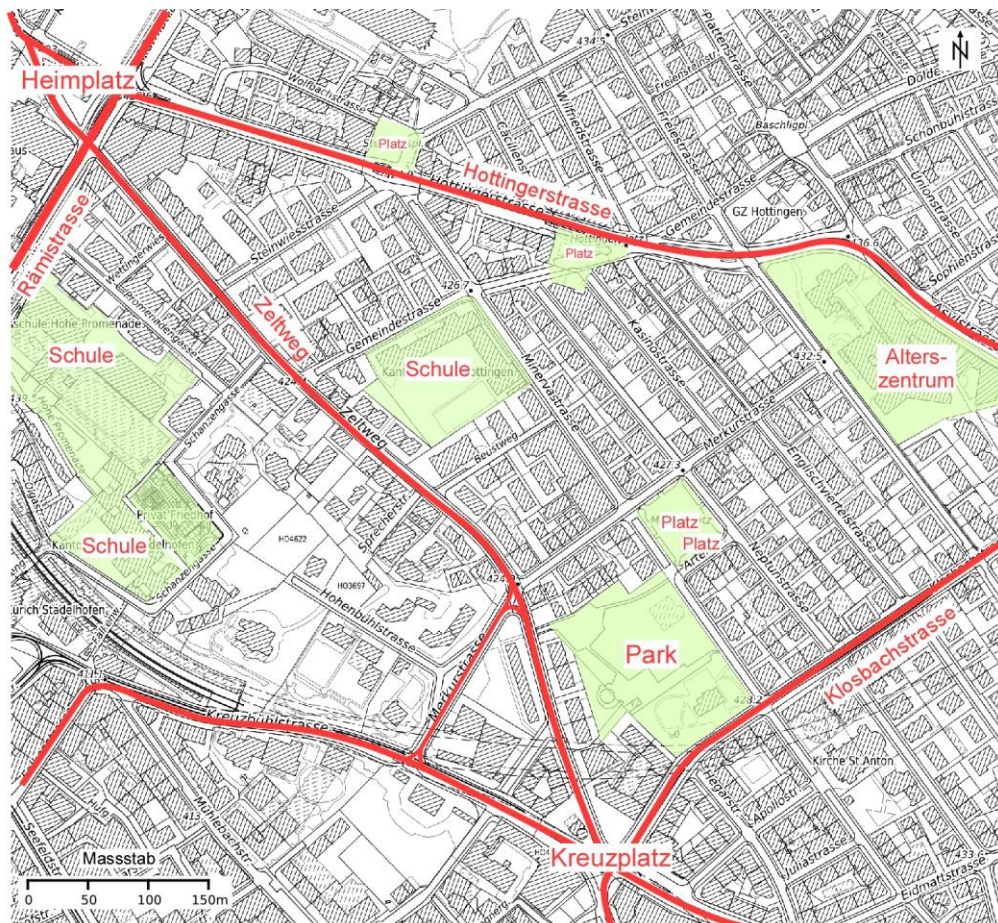
6. Ein ergänzendes Angebot für den Zeltweg

Das Problem Zeltweg lässt sich mit konventionellen Mitteln nicht lösen. Die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche ist durch die angrenzende Bebauung gegeben; Hausabbrüche oder Aufheben von Vorgärten sind nicht möglich. Die Verkehrsfläche kann nicht vergrößert werden, weder für den Bus, noch für Velos.



Der bestehende Verkehrsraum Zeltweg

Zwischen Kreuzplatz und Heimplatz gibt es auf bestehenden Strassen keine alternative Route zur Entlastung des Zeltwegs. Verlagerungen von Verkehr sind aufgrund der gegebenen Verhältnisse (Wohnquartier, Schulen, Parkanlagen) nicht möglich.



Zum 700 m langen Zeltweg gibt es in diesem Wohnquartier mit wichtigen öffentlichen Einrichtungen keine oberirdische Alternative.

Ein konventioneller Tunnel mit der für Lastwagen notwendigen lichten Höhe ist zwischen Heimplatz und Kreuzplatz wegen den erforderlichen Zufahrtsrampen nicht möglich. Ein den Zeltweg weiträumig umfahrender Tunnel war einmal im Gespräch, ist aber in absehbarer Zeit nicht realisierbar und deshalb keine taugliche Option.

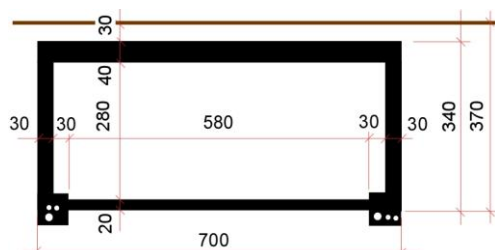
Das Problem kann nur mit unkonventionellen Massnahmen gelöst werden: mit einem Tunnel nur für Personenwagen.

Von den rund 500 Fahrzeugen, welche in der Spitzenstunde pro Spur auf dem Zeltweg verkehren, hat der Schwerverkehr einen Anteil von lediglich rund 5 %. Pro Stunde und Spur verkehren rund 25 Lastwagen, d.h. lediglich alle rund zwei Minuten ein Lastwagen. Bei Tempo 30 beträgt die Fahrzeit auf der rund 700 m langen Strecke zwischen Kreuzplatz und Heimplatz 1.4 Minuten. Das bedeutet, dass im Schnitt pro Spur und Richtung weniger als ein Lastwagen unterwegs ist. Dazu kommt max. alle sieben Minuten ein Bus der Linie 31.

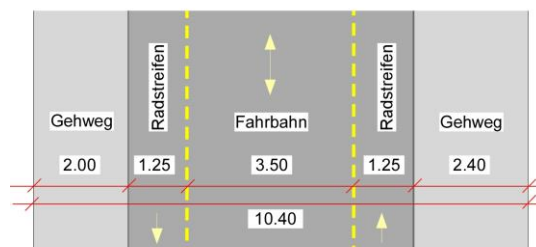
- **Das Verkehrsproblem im Zeltweg sind die Personenwagen.**
- **Mit einer Alternativroute nur für Personenwagen ist es lösbar.**
- **Der Schwerverkehr soll und kann den Zeltweg weiträumig umfahren.**

Mit dieser Vorgabe wird eine unterirdische Lösung möglich, weil für einen Tunnel nur für Personenwagen eine lichte Höhe von ca. 2.8 m ausreicht. Der Tunnelquerschnitt und damit der Eingriff in die Umgebung reduziert sich auf einen Bruchteil des für Lastwagen erforderlichen Tunnelprofils. Die Zufahrtsrampen bleiben kurz und können gut in die Umgebung integriert werden. **Ohne Personenwagen und ohne Schwerverkehr sind die verbleibenden Busse, Lieferwagen und der Zubringerverkehr kein Verkehrsproblem mehr.** Es ist auch wirtschaftlich richtig und sinnvoll, die finanziell aufwändige Investition für einen Tunnel nur für jene Fahrzeugkategorie zu dimensionieren und zu bauen, die 95 % des Problems ausmacht.

Die Entlastung vom PW-Verkehr ermöglicht es, den Zeltweg zu einer **Kernfahrbahn** mit beidseitigen Velostreifen umzugestalten. Mit Tempo 30 und dem wenigen verbleibenden Verkehr ist die Kernfahrbahn für Velos sicher. Der Bus kann ungehindert verkehren, den Fahrplan einhalten und braucht auch mit Tempo 30 weniger Zeit als heute im Stau. Die Belastung durch Lärm und Abgase reduziert sich massiv; die Wohnungen erhalten ihre frühere Wohnqualität zurück.

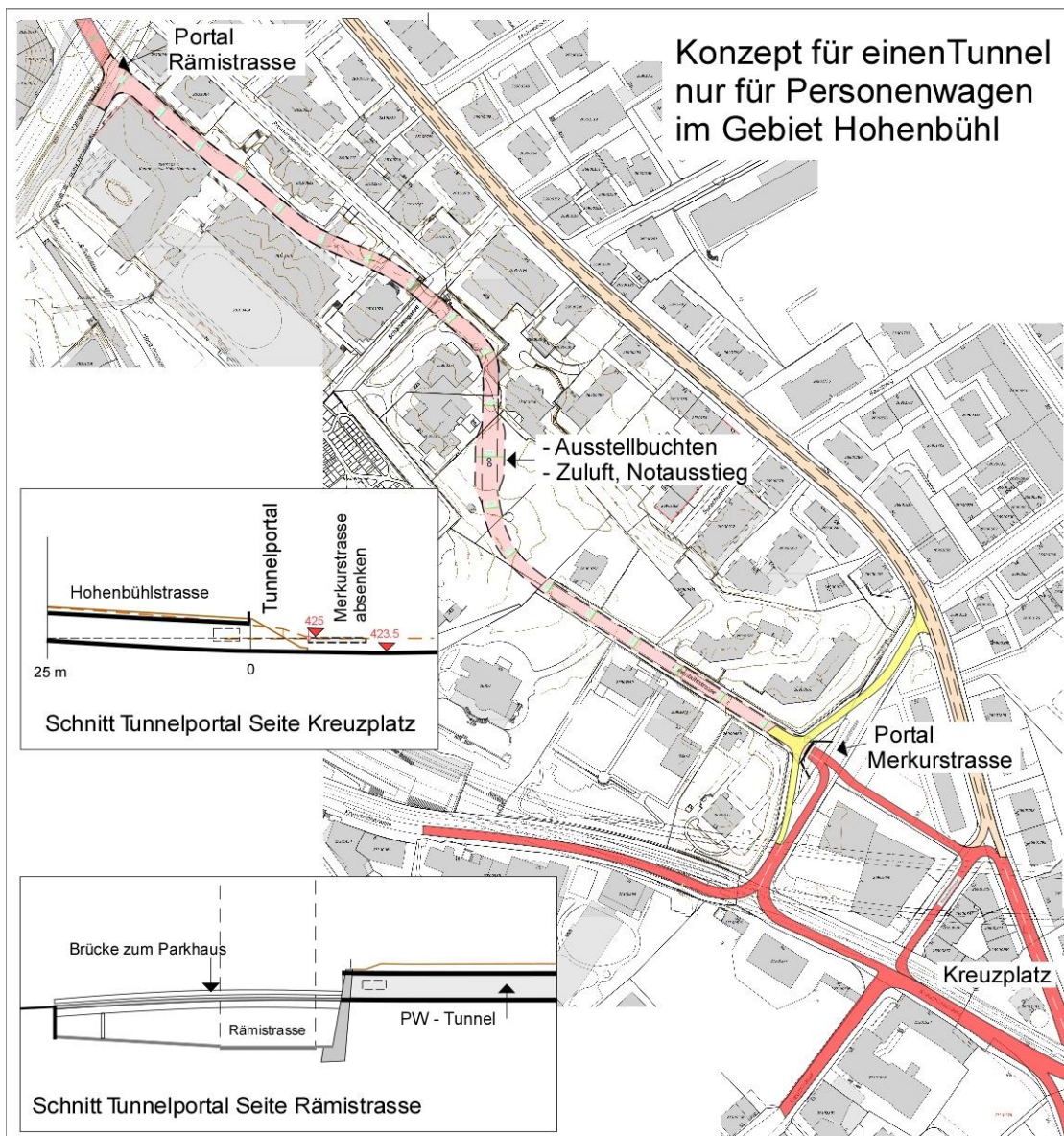


Mögliches Profil eines Tunnels nur für Personenwagen



Der Zeltweg als Kernfahrbahn

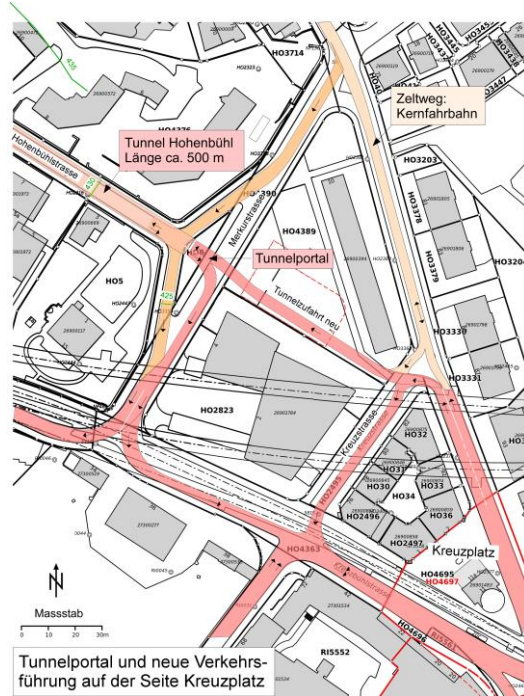
Ein Tunnel nur für Personenwagen kann im Bereich Hohenbühl / Hohe Promenade realisiert werden. Er hat eine Länge von 500 Metern, führt von der Merkurstrasse zur Rämistrasse und verläuft mit Ausnahme eines kurzen Teilstückes unmittelbar unter Strassen und befestigten Vorplätzen (vgl. Längsschnitt in der Planbeilage 6). Er kann weitgehend im Tagbau erstellt werden und ist in diesen Abschnitten als Eingriff und Investition mit dem Bau einer grossen Kanalisationsleitung vergleichbar. Im Bereich der Villa Falkenstein wird ein Untertagbau nötig werden.



Auf der Seite Kreuzplatz wird das Portal bei der Einmündung der Hohenbühlstrasse in die Merkurstrasse angeordnet und kann mit kleinen Terrainanpassungen ohne eigentliche Rampen gut in die gegebene Situation eingefügt werden.

Die Zufahrt erfolgt über das Areal, auf dem neben den Schulpavillons zurzeit ein provisorischer Migros-Laden steht.

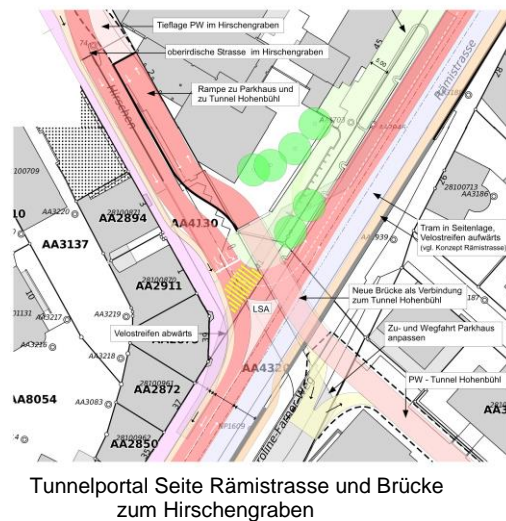
Im Bereich Zeltweg – Merkurstrasse – Kreuzstrasse wird die Verkehrsführung etwas angepasst.



Auf der Seite Rämistrasse führt der Tunnel in den Bereich und auf die Höhe der Zufahrt zum Parkhaus Hohe Promenade.

Die als Parkhauszufahrt bestehende Brücke über die Rämistrasse wird in der Lage etwas angepasst und führt zum Hirschengraben, wo der Verkehr, ebenfalls in Tieflage weitergeführt wird.

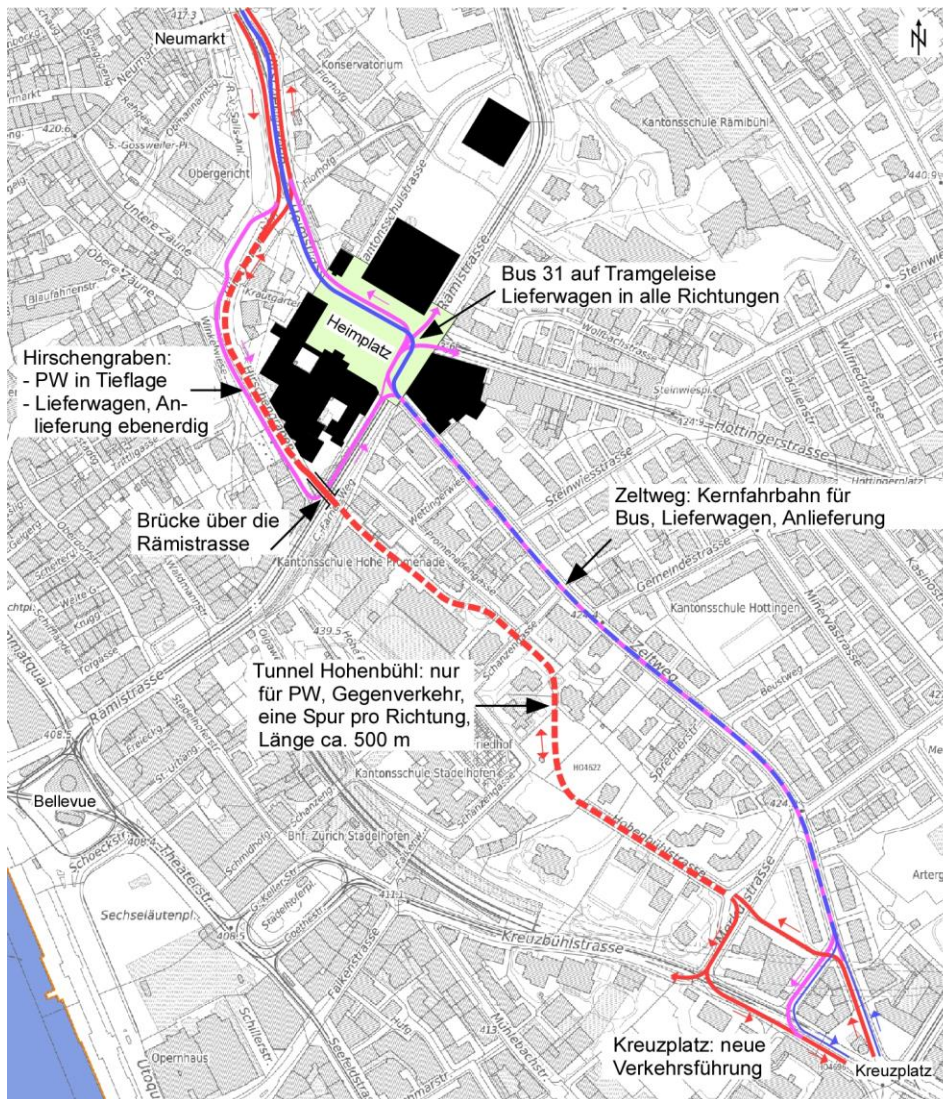
Auf der Rämistrasse wird das Tram in Seitenlage geführt (vgl. Kap. 5.3 Tram Rämistrasse)



Mit 500 Meter Länge sind im Tunnel Ausstellbuchten mit Notausstieg und eine Lüftung nötig. Die Ausstellbuchten werden etwa in der Mitte des Tunnels auf beiden Seiten angeordnet. In diesem Bereich wird auch Frischluft zugeführt. Die Abluft wird bei beiden Portalen ins Freie geblasen.

Mit diesem Tunnel ergibt sich für den Verkehr auf dem Zeltweg die auf der folgenden Abbildung dargestellte Aufteilung:

- Auf dem **Zeltweg** verbleiben der Bus Nr. 31, der Zubringerverkehr und die wenigen Lieferwagen, für welche das Profil des Tunnels nicht ausreicht. Dafür genügt eine Kernfahrbahn mit einer Spur. Die wenigen Fahrzeugkreuzungen, die dabei die Radstreifen beanspruchen, sind auf der übersichtlichen Strecke keine Gefahr für den Veloverkehr.



- Die Personenwagen verkehren zwischen Kreuzplatz und Rämistrasse im Tunnel und anschliessend im Hirschengraben in Tieflage bis zur Heimstrasse.
- Der Schwerverkehr wird grossräumig umgeleitet. Die wenigen Lieferwagen, für welche das Tunnelprofil nicht ausreicht, verkehren vom Neumarkt in Richtung Kreuzplatz über Hirschengraben und Rämistrasse zum Zeltweg.

Dieses Konzept entlastet den Heimplatz, ist aber vor allem eine **Aufwertung für den Zeltweg**: Dieser wird wieder zu einer Quartierstrasse mit hoher Wohnqualität, was er früher war, als Gottfried Keller noch an dieser Strasse wohnte.

7. Konzept für die untere Rämistrasse zwischen Heimplatz und Bellevue

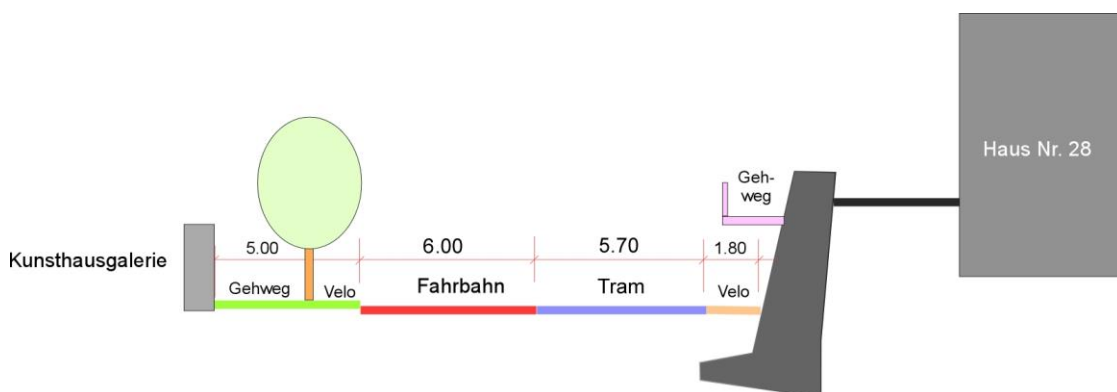
Im Abschnitt der Rämistrasse zwischen Heimplatz und Bellevue ist der Verkehrsraum durch die bestehende Bebauung auf der einen und die grosse Stützmauer auf der anderen Strassenseite gegeben. Die Fahrspuren für Tram und Autos sind schmal; ein Angebot für den Veloverkehr besteht nicht. Weil die Mauer als Schutzobjekt gilt, kann sie, abgesehen von den hohen Kosten, nicht ohne weiteres abgebrochen und zurückversetzt werden. Der Strassenquerschnitt weist je nach Abschnitt unterschiedliche Gegebenheiten und Masse auf. Deshalb sind, entsprechend der jeweiligen Lage, unterschiedliche Massnahmen und Eingriffe nötig und möglich.

Eine wichtige Massnahme ist die im Kap. 5.3 bereits erwähnte **Seitenlage des Trams**. Die heute fehlenden Velospuren werden wie folgt eingerichtet:

Als **Veloweg aufwärts** wird das bestehende Trottoir entlang der Mauer eingesetzt. Das ist möglich, weil dieses Trottoir lediglich den Fussgängerzugang zum Parkhaus erschliesst. Dieser wird ein Geschoss höher angeordnet und durch einen neuen Fussweg, ebenfalls ein Geschoss höher, erschlossen. Dieser neue Weg wird als „Balkon“ an der Mauer befestigt und ist, ohne neue Rampen oder Treppen, über den bestehenden Fussweg über die hohe Promenade zugänglich.

Der **Veloweg abwärts** wird z.T. über den Fussgängerbereich geführt, z.T. als Radstreifen auf der Fahrbahn markiert.

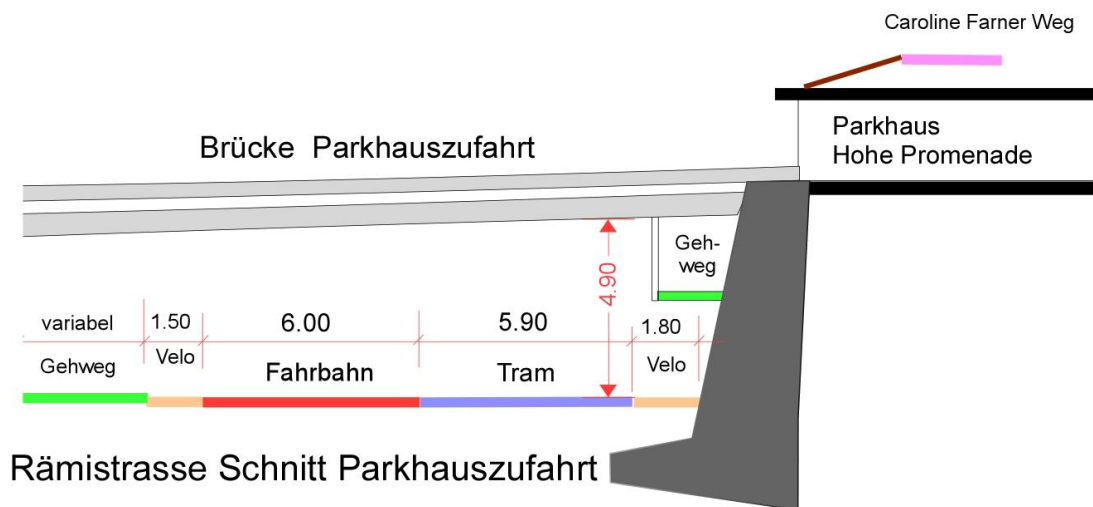
Im obersten Abschnitt der unteren Rämistrasse ergibt sich im **Bereich der Kunsthausgalerie** der folgende Querschnitt:



Auf der Seite des Kunsthauses wird die Rabatte mit den dicken Mauern zwischen Galerie und Strasse aufgehoben, was den Strassenraum optisch aufweitet und Platz für Velos schafft. Die Bäume bleiben bestehen, werden zur Allee ergänzt und trennen die Velos vom Fussgängerbereich.



Dieses Konzept ist, wie der nachstehende Querschnitt zeigt, bis in den Bereich der Brücke zum Parkhaus über die Rämistrasse möglich. Die lichte Höhe unter der Brücke beträgt 4.90 Meter und reicht aus für einen Veloweg mit 2.40 m lichter Höhe und einen Gehweg mit 30 cm Konstruktionsstärke sowie 2.20 m lichter Höhe.



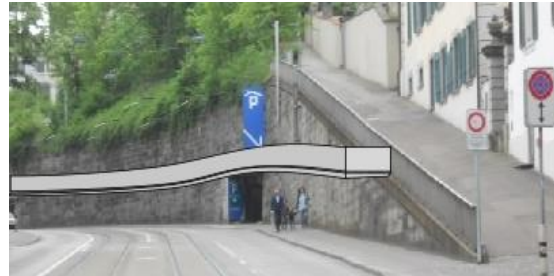
Die bestehende, als Parkhauszufahrt dienende Brücke wird seitlich verschoben und dient als Zufahrt zum PW - Tunnel Hohenbühl.



Der bestehende Fussgängerzugang ins Parkhaus wird neu ein Geschoss höher angeordnet und durch den neuen Gehweg erschlossen.



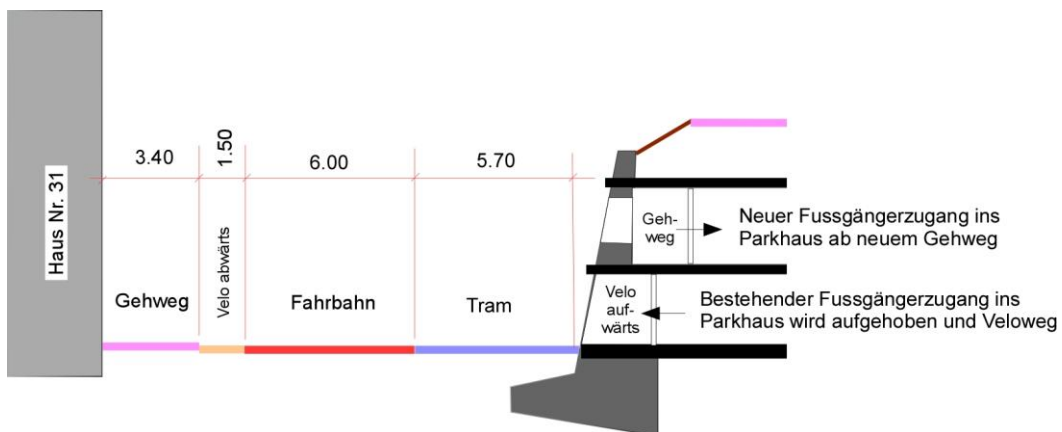
Die Stützmauer beim Heimplatz mit dem neuen Gehweg ein Geschoss höher.



Die Stützmauer an der unteren Rämistrasse mit dem neuen Gehweg, ein Geschoss höher.

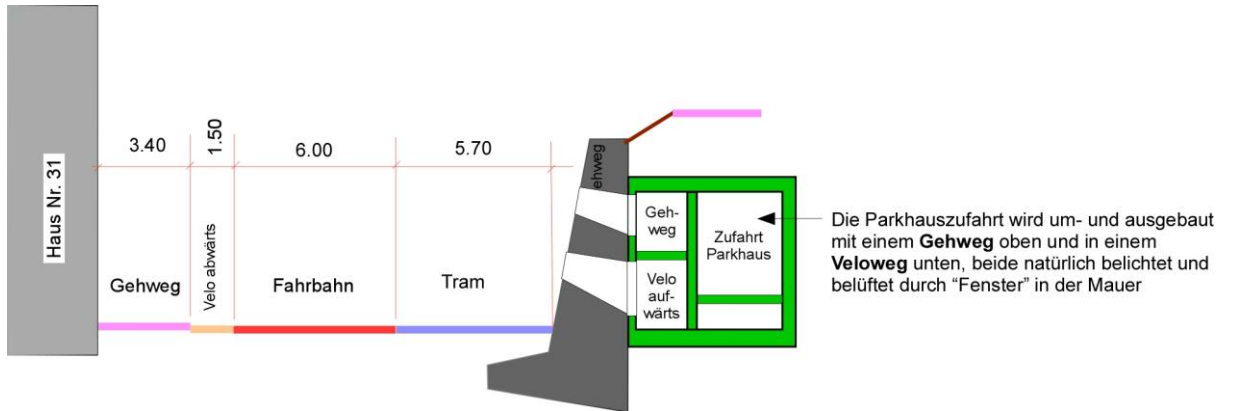
Sorgfältig gestaltet wird dieser Gehweg die hohe Mauer optisch gliedern und den Strassenraum bereichern. Dass er ein Geschoss über der Rämistrasse liegt, ist zumutbar, ganz im Gegensatz zum Weg über die hohe Promenade, der zwar bereits besteht, wegen der grossen Höhendifferenz und dem starken Gefälle als direkte Verbindung vom Heimplatz zum Bellevue jedoch nicht attraktiv ist.

Im Bereich des Fussgängerzugangs zum Parkhaus reicht das bestehende Strassenprofil nicht aus, um neben dem bestehenden Trottoir auf der Häuserseite, dem Velostreifen abwärts, der Fahrbahn und dem Tram auch noch den Velostreifen aufwärts unterzubringen. Velo- und Gehweg können jedoch in diesem Abschnitt hinter der bestehenden Stützmauer untergebracht werden. Der Veloweg wird auf Strassenniveau geführt, wobei für einen Teilbereich der bestehende, nicht mehr benötigte Fussgängerzugang dafür eingesetzt wird; der neue Gehweg erschliesst ein Geschoss höher das Parkhaus.



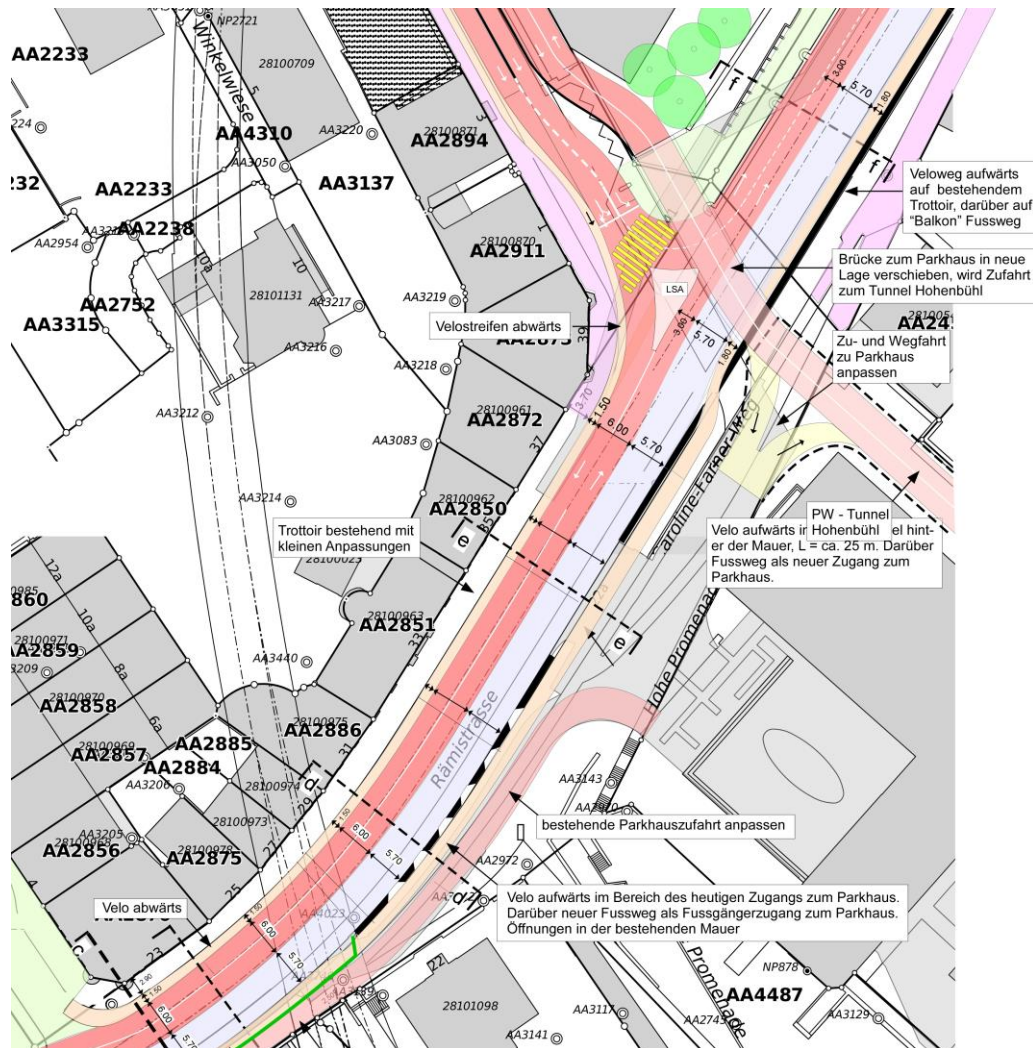
Querschnitt Rämistrasse im Bereich des Fussgängerzugangs zum Parkhaus

Talwärts des Fussgängerzugangs wird die bestehende Autozufahrt zum Parkhaus so ausgeweitet, dass unmittelbar hinter der Mauer der Veloweg und der Fussweg übereinander angeordnet werden können. Mit Öffnungen in der Mauer erhalten diese Wege Tageslicht. Die Mauer wird dadurch strukturiert und erhält einen weniger abweisenden Charakter.



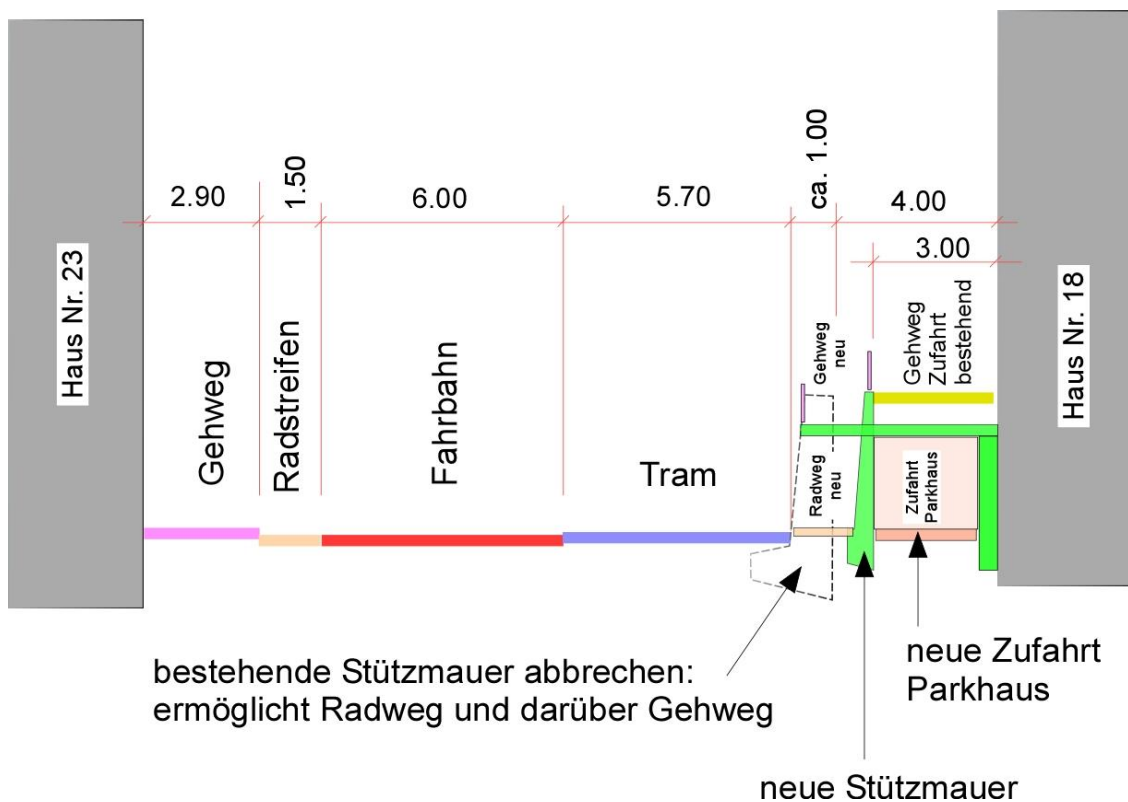
Querschnitt Rämistrasse im Bereich der Autozufahrt zum Parkhaus

Die Situation (Ausschnitt aus der Machbarkeitsstudie) zeigt die engen Verhältnisse:



Situation neue Rämistrasse im Bereich des Parkhaushauszugangs

Von der bestehenden Autozufahrt bis zu den Häusern Rämistrasse 23 / 18 ist der bestehende Strassenraum so knapp, dass auf einem Abschnitt von rund 50 Metern Länge nur mit einem Abbruch der Mauer und einer neuen, weniger Raum beanspruchenden Betonkonstruktion der nötige Platz für den Veloweg, den Gehweg und die Zufahrt zum Parkhaus geschaffen werden kann. Darüber bleibt der Gehweg zur Hohen Promenade, der gleichzeitig die Zufahrt zu den Häusern Rämistrasse 18 – 22 sicherstellt, mit einer Breite von drei Metern erhalten.



Im anschliessenden Abschnitt talwärts erweitert sich die Rämistrasse zwischen **Waldmannstrasse und Oberdorfstrasse** zu einem kleinen Platz, dem ehemaligen „Kartoffelmarkt“. Dieser wird als einheitlicher Platz neu gestaltet und die Velos werden abwärts über diesen Platz in die Torgasse geführt. Auf der gegenüberliegenden Seite wird der Fussweg zur hohen Promenade zu einem breiten Gehweg der auch der Anlieferung der Häuser Rämistrasse 14 – 22 dient.



Rämistrasse: neuer Querschnitt im Bereich Oberdorfstrasse 2 / Rämistrasse 14

Die leichte Verschiebung der Rämistrasse schafft den nötigen Verkehrsraum für die verschiedenen Funktionen und Bedürfnisse und unterstützt gleichzeitig die Führung der Velospur abwärts zur Torgasse.



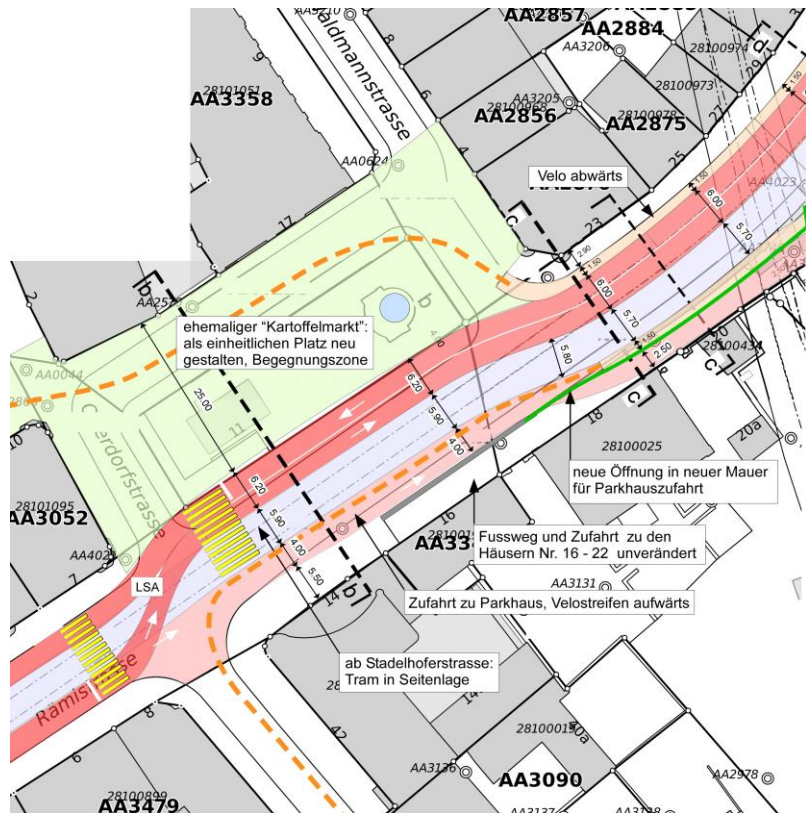
Oberdorfstrasse



„Kartoffelmarkt“



Fussweg zur hohen Promenade und Hauszufahrt



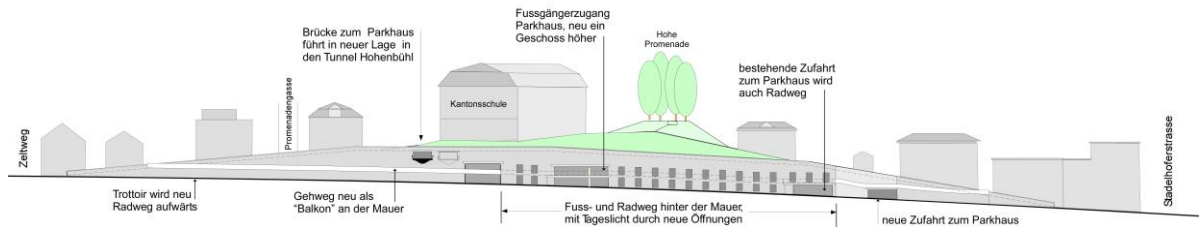
Situation im Bereich ehemaliger „Kartoffelmarkt“

Die Rämistrasse wird um ca. Trottoirbreite zum Platz hin verschoben, um den nötigen Raum für den Veloweg aufwärts zu schaffen.

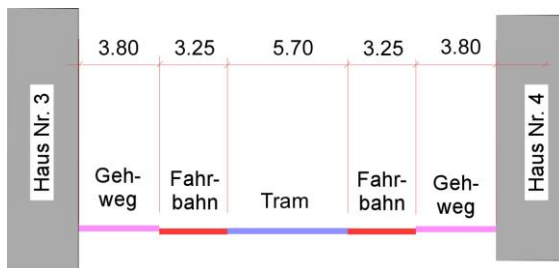
Die Kreuzung Rämistrasse/Stadelhoferstrasse ist aufgrund der Platzverhältnisse und der bestehenden Lichtsignalanlage der geeignete Ort für den Wechsel des Trams in die Seitenlage.

Die folgende Abbildung zeigt, wie aus der bisher reinen Stützmauer ein Element im Stadtraum wird, dessen Funktionen in der Gestaltung zum Ausdruck kommen und damit den Strassenraum bereichern:

Konzept für den Radweg aufwärts an der Rämistrasse mit Umgestaltung der grossen Mauer



Im **Abschnitt zwischen Oberdorfstrasse / Stadelhoferstrasse und Bellevue** wären Velomassnahmen nur auf Kosten der Trottoirs möglich. Die bestehenden Trottoirbreiten sind jedoch für diese bedeutende innerstädtische Geschäftsstrasse erforderlich und können nicht reduziert werden, weil die Trottoirs auch für die Anlieferung gebraucht werden.



Querschnitt



Foto

Für den **Veloverkehr** ist in diesem Abschnitt deshalb eine andere Linienführung erforderlich:

- **Abwärts** wird der Veloverkehr über den umgestalteten „Kartoffelmarkt“ und die Torgasse auf die Quaibrücke geführt,
- **Aufwärts** führt die Veloroute von der Quaibrücke ums Bellevue herum über die Urbangasse / Stadelhoferstrasse zur Rämi-strasse.

Wenn diese Routen im Detail velofreundlich gestaltet sind, werden sie nicht als Umweg empfunden und angenommen.



Veloführung im Raum Bellevue

Im untersten Teil der Rämistrasse, beim Bellevue, wird die Fahrbahn ganz auf die heute nicht genutzte Sperrfläche verschoben. Damit steht ausreichend Raum für einen attraktiven Veloweg zur Quaibrücke zur Verfügung. Das Trottoir vor dem Boulevardcafé kann verbreitert und mit Bäumen aufgewertet werden.

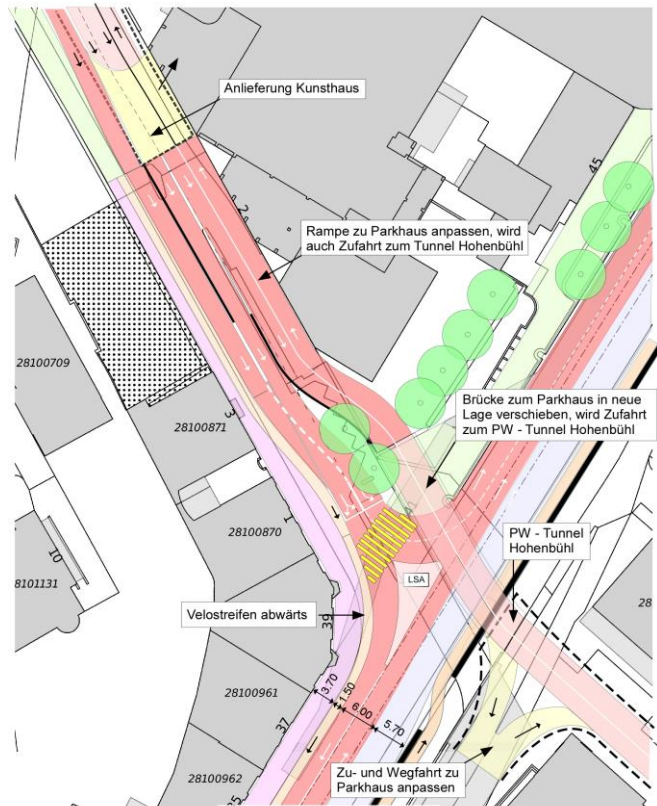


8. Konzept für den Hirschengraben

Die Verkehrsumlagerungen zur Entlastung des Heimplatzes und das ergänzende Angebot für den Zeltweg mit dem Tunnel Hohenbühl führen zu einer Mehrbelastung für den Hirschengraben und haben zur Folge, dass die bestehenden zwei Spuren nicht mehr ausreichen. Um zusätzlichen Verkehrsraum zu schaffen, wird das gleiche Prinzip angewendet wie beim Zeltweg:

- Die Personenwagen werden in Tieflage geführt. Das ergibt wegen der günstigen Topographie nur kurze Rampen, die sich auf beiden Seiten gut in die gegebene Situation einfügen. Erforderlich sind drei Spuren: zwei für den Gegenverkehr zum Zeltweg und eine für den Einbahnverkehr in Richtung Rämistrasse.
- Oberirdisch bleibt nur der Verkehr mit Lieferwagen und die Anlieferung, beide in Richtung Rämistrasse, wofür eine Spur ausreicht.

Auf der Seite Rämistrasse wird die Zufahrt zur Tieflage neben der Brücke zur Parkhauszufahrt angeordnet, ein anspruchsvolles, aber interessantes Bauwerk, das sich gut in die örtlichen Gegebenheiten eingliedern wird.



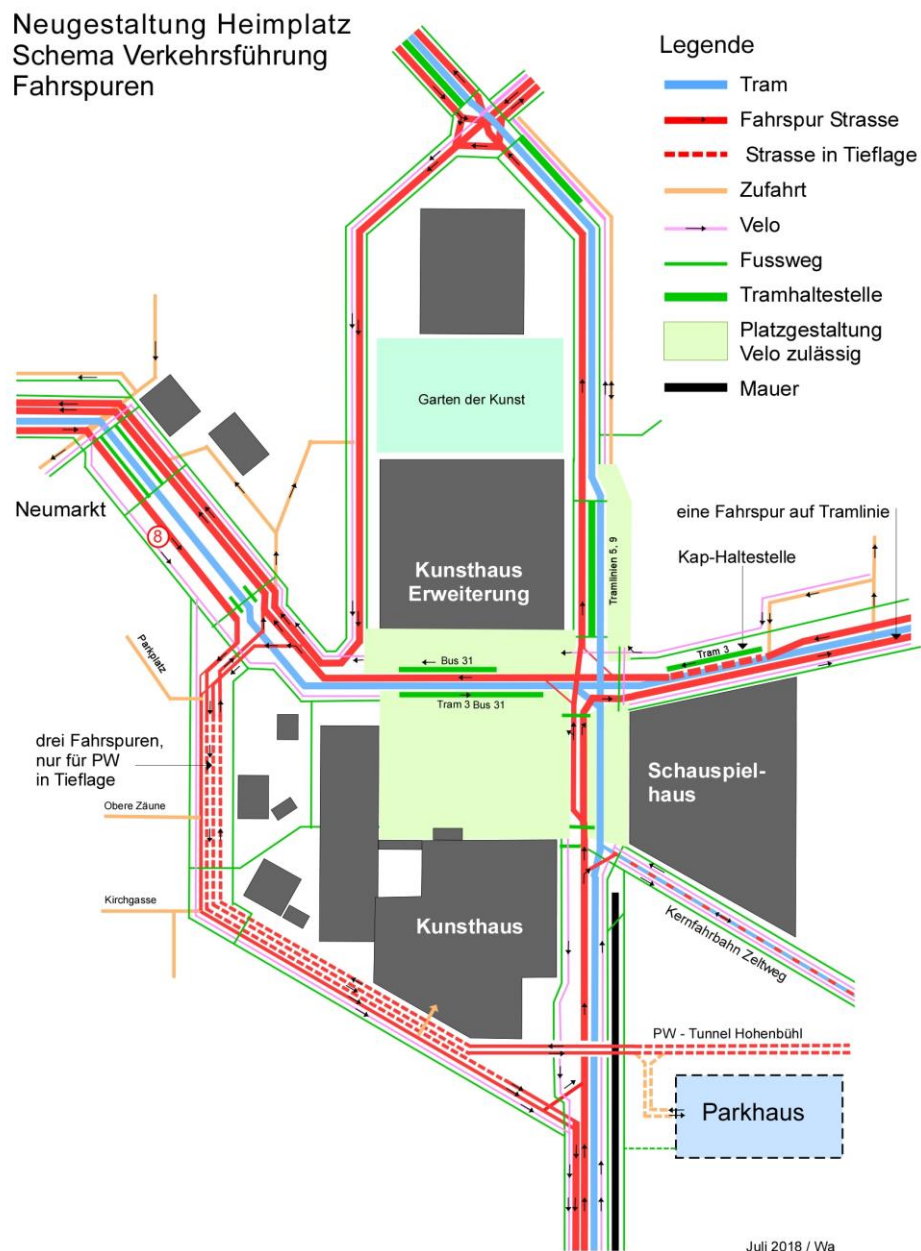
Situation auf der Seite Rämistrasse:

Die als Parkhauszufahrt dienende Brücke wird leicht verschoben und sichert die Verbindung zum Tunnel Hohenbühl. Der heute enge Strassenraum im Hirschengraben wird aufgeweitet, die Rampe zur Tieflage fügt sich gut in die Situation ein.

Mit nur noch einer oberirdischen Fahrspur ist die wahrnehmbare Verkehrsbelastung im Hirschengraben geringer als heute.

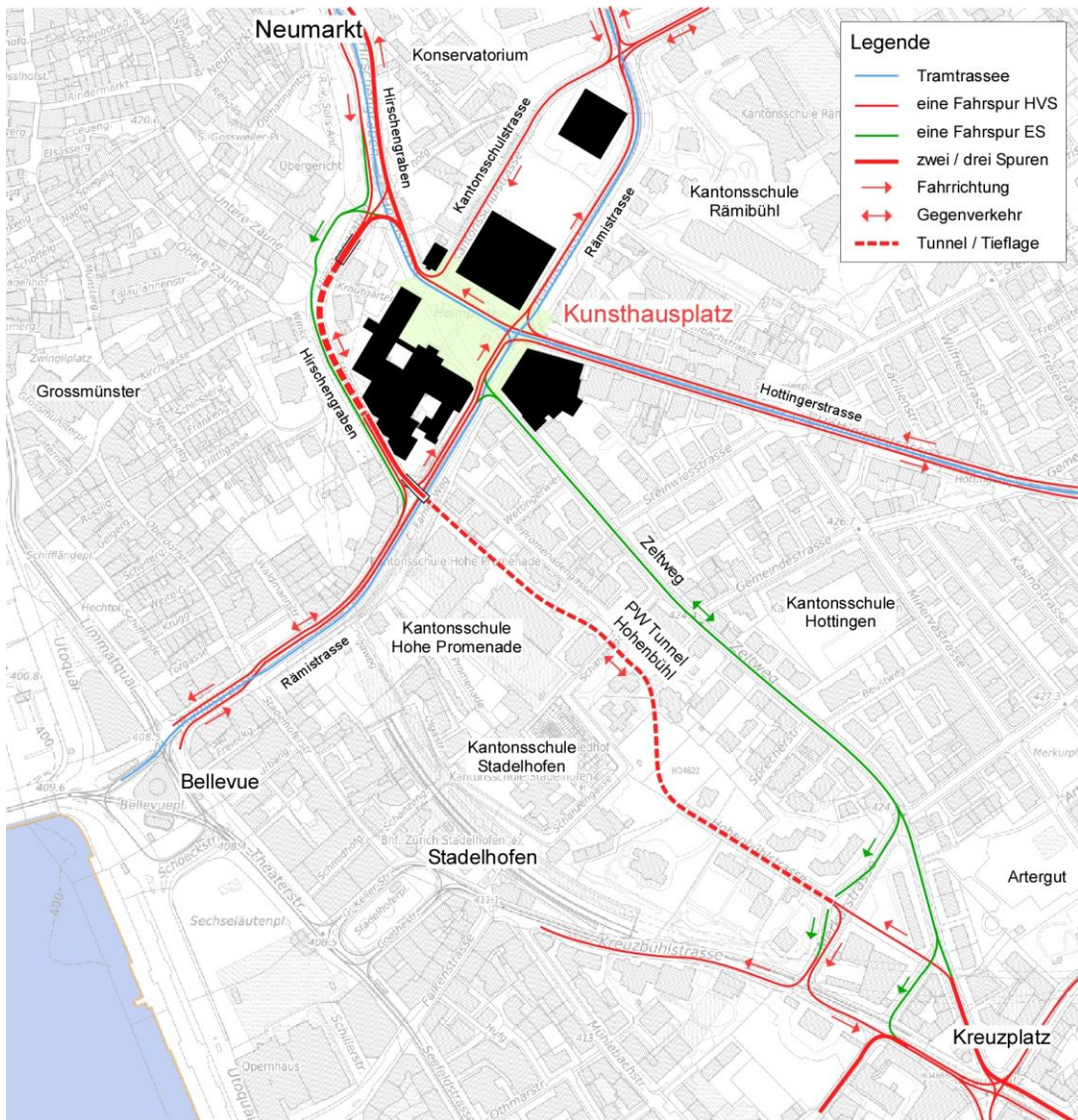
Der Längsschnitt 1: 500 in der Beilage 2 zeigt die Höhenverhältnisse und die Einordnung in die Topographie. Der städtebauliche Eingriff ist mit einer sorgfältigen Detailgestaltung gut vertretbar und wird durch die enorme Aufwertung des Heimplatzes und des Zeltweges mehr als kompensiert.

- Vor dem Erweiterungsbau des Kunsthauses ist nur noch eine Spur in Fahrtrichtung Central erforderlich.
- Vor dem Schauspielhaus genügen zwei Spuren aufwärts.
- Der Zeltweg hat nur noch eine geringe Verkehrsbelastung und führt nicht mehr schräg über den Platz.
- Vom Tram Nr. 3 in Richtung Klusplatz kann direkt auf den Platz ausgestiegen werden. Das Umsteigen von der Linie 3 auf die Linien 5 und 9 ist direkt und sicher möglich.
- Die Verlagerung des Verkehrs auf den Hirschengraben ist mit der Tieflage städtebaulich vertretbar, ebenso der Tunnel Hohenbühl.
- Die Velos können auf dem neuen Kunsthausplatz frei verkehren. Auf allen Zufahrten bestehen sichere Velowege oder Velostreifen.



9.2 Verkehrskapazität im weiteren Planungsbereich

Im weiteren Planungsbereich entsteht der in der folgenden Abbildung dargestellte Spurenplan für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Daraus ergibt sich die Verkehrskapazität des Konzeptes wie folgt:



Spurenplan im weiteren Planungsbereich

- **Hottingerstrasse:** Mit je einer Spur pro Richtung bleibt die Kapazität gleich wie heute. Weil der Linksabbieger in die Rämistrasse wegfällt, genügt eine Spur in Richtung Central auch auf dem Heimplatz.

- **Kantonsschulstrasse:**

Sollte die weitere Verkehrsentwicklung ergeben, dass eine Spur abwärts nicht ausreicht, können die bestehenden zwei Spuren für den Verkehr abwärts zur Verfügung gestellt werden. Für Velos abwärts kann dann eines der beiden Trottoirs reserviert werden.

- **Heimstrasse:**

Mit zwei durchgehenden Spuren in Richtung Central ist der heutige Engpass saniert. Die beiden Spuren aus der Hottingerstrasse und aus der Kantonsschulstrasse werden neben einander bis zum Neumarkt weitergeführt.

- **Rämistrasse:**

- Im Abschnitt Bellevue – Hirschengraben besteht je eine Spur pro Richtung und damit die gleiche Kapazität wie heute.
- Im Abschnitt Hirschengraben – Zeltweg bestehen zwei Spuren aufwärts, was den Bedarf für den Einbahnverkehr abdeckt.
- Der Abschnitt Hottingerstrasse – Kantonsschulstrasse hat mit einer Spur aufwärts die gleiche Kapazität wie heute. Sollte dies längerfristig nicht ausreichen, kann, analog zur Kantonsschulstrasse, eine zweite Spur angeboten und ein Trottoir für Velos reserviert werden.

- **Hirschengraben:**

- Im Abschnitt entlang dem Tram besteht gleiche Anzahl Spuren und damit die gleiche Kapazität wie heute.
- Im Abschnitt hinter dem Kunsthaus sind drei Spuren in Tieflage und eine Spur à niveau vorgesehen, was in der Summe das gleiche Angebot ergibt wie heute: zwei Spuren für den Zeltweg und zwei Spuren für den Hirschengraben.

- **Zeltweg:**

- Die zwei Spuren im PW - Tunnel Hohenbühl haben die gleiche Kapazität für den PW-Verkehr wie heute.
- Die Spur auf der Kernfahrbahn ist eine Kapazitätsausweitung, welche das Stau-Problem für den Bus löst und Raum für den Veloverkehr schafft.

- Im **Kreuzplatz** bleibt das Spurangebot unverändert, die Linienführung wird jedoch etwas angepasst. Auf die Kapazität hat dies keinen Einfluss.

9.3 Der neue Kunsthausplatz

Die Verkehrsverlagerung macht es möglich, aus dem bisherigen Verkehrsknoten am Heimplatz einen grosszügigen, städtischen Kunsthausplatz zu schaffen. Die vom Strassenverkehr beanspruchte Fläche wird markant reduziert; Velos können, wie auf dem Sechseläutenplatz, frei über den Platz fahren; vor den drei den Platz prägenden Kulturinstitutionen besteht je ein grosser, verkehrsfreier Vorplatz.



Ein durchgehender Belag aus Naturstein verbindet die den Platz räumlich begrenzenden Bauten und macht ihn als Einheit erlebbar. Das Asphaltband der Fahrbahn und die Tramschienen sind in den Platzbelag eingelassen. Der Witterungsschutz für die Trampassagiere wird als einfache Glaskonstruktion zurückhaltend in den offenen Platzraum eingefügt. Die bestehenden Bäume werden mit wenigen weiteren ergänzt.

Eine weitere „Möblierung“ ist nicht erforderlich: ausgewählte **Kunstwerke** sollen den Charakter des Platzes als neuen **Kunsthauseplatz** bestimmen und prägen.

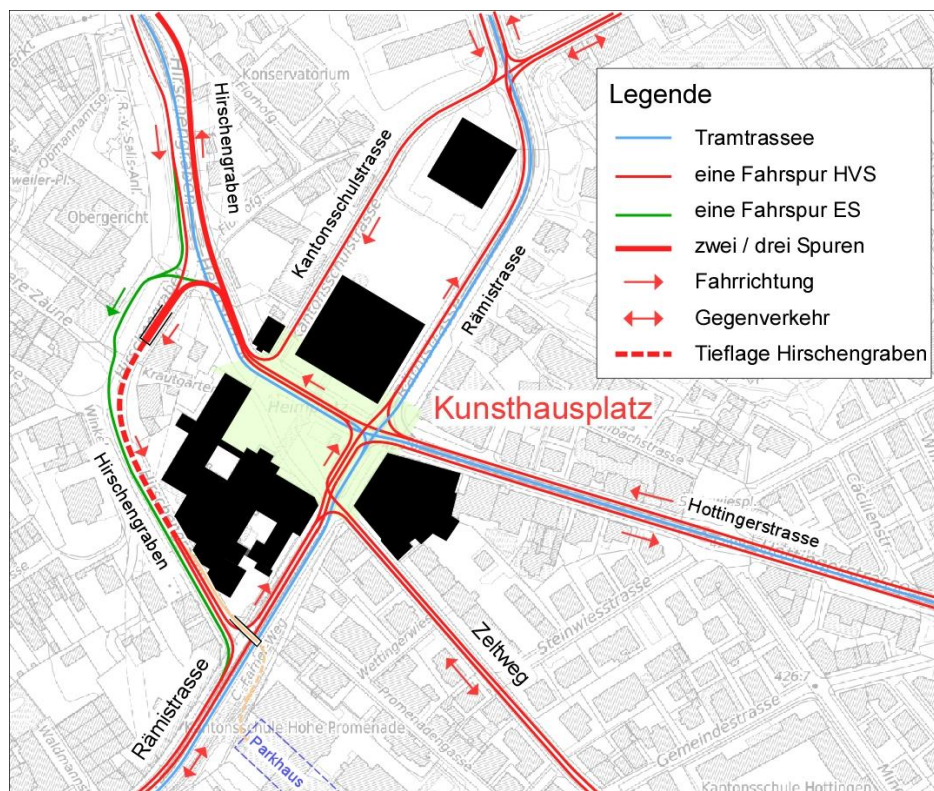
10. Machbarkeitsstudien, weitere Schritte, Alternative ohne Tunnel

Die beiliegenden Pläne zeigen im Sinne von Machbarkeitsstudien, dass die in diesem Bericht skizzierten Vorschläge technisch realisierbar sind.

Die Situationspläne wurden im Massstab 1: 500 auf der Grundlage des im GIS des Kantons zugänglichen Vermessungsplans aufgezeichnet, die Schnittpläne stützen sich auf das ebenfalls im GIS des Kantons publizierte digitale Höhenmodell. Aus praktischen Gründen sind diesem Bericht Verkleinerungen der Situationspläne in den Mst. 1: 1000 beigelegt.

In einem nächsten Schritt müssten diese Studien weiter vertieft, ergänzt und erweitert werden. Dazu sind, insbesondere für den Tunnel Hohenbühl, die untere Rämistrasse und die Tieflage im Hirschengraben detailliertere Unterlagen und Abklärungen erforderlich. Das ist nicht mehr im Alleingang möglich, sondern erfordert eine enge Zusammenarbeit mit den Fachleuten der Stadtverwaltung.

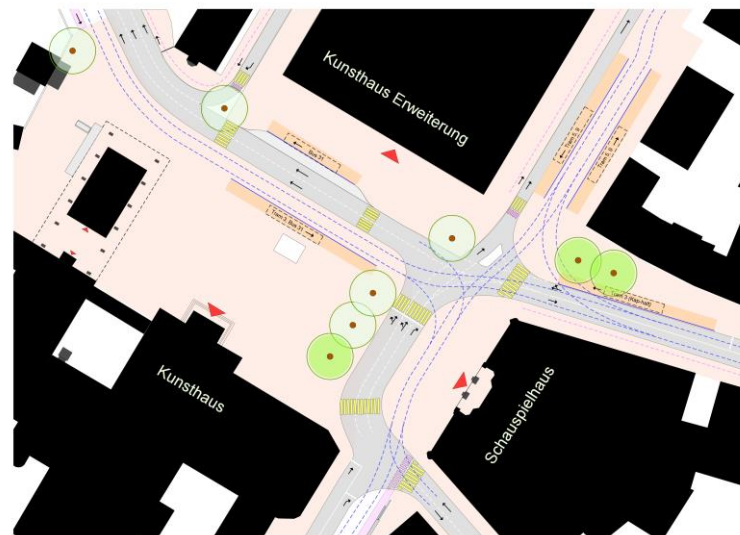
Wenn die weiteren Abklärungen zeigen, dass der Tunnel Hohenbühl aus technischen, finanziellen oder politischen Gründen nicht realisierbar ist, wird das Konzept wie folgt angepasst:



Spurenplan ohne Ersatzmassnahmen für den Zeltweg

- Der Zeltweg bleibt unverändert bestehen. Das Busproblem wird nicht gelöst, für Velomassnahmen besteht kein Platz.
- In Richtung Neumarkt wird der Verkehr vom Zeltweg über den neu gestalteten Platz geführt: vor dem Schauspielhaus sind dann drei Spuren, vor dem Erweiterungsbau des Kunsthauses zwei Spuren erforderlich.
- Vom Neumarkt in Richtung Kreuzplatz wird der Verkehr über den Hirschengraben und die Rämistrasse zum Zeltweg geführt. Die Tieflage im Hirschengraben bleibt bestehen, braucht jedoch nur noch zwei Spuren (ohne Gegenverkehr). Die Rampe auf der Nordseite wird weniger breit, der Knoten einfacher. In der Rämistrasse muss die Brücke zum Parkhaus nicht verschoben werden.

Auch ohne den Tunnel Hohenbühl bleiben die entscheidenden Vorteile des hier skizzierten Konzeptes für den Platz bestehen. Der Tunnel ist somit nicht eine zwingende Voraussetzung für die Neugestaltung des Heimplatzes, sondern löst primär das Verkehrsproblem Zeltweg. Er kann auch als spätere Ergänzung realisiert werden.



Der Kunsthausplatz ohne Massnahmen im Zeltweg

Weil der Zeltweg ein bedeutender historischer Strassenraum ist, wäre es jedoch richtig, die Chance zu nutzen und mit dem Heimplatz auch dem Zeltweg seinen ursprünglichen Charakter zurückzugeben.

Zürich, im Juli 2018

Hugo Wandeler, dipl. Arch. ETH/SIA, Planer FSU