

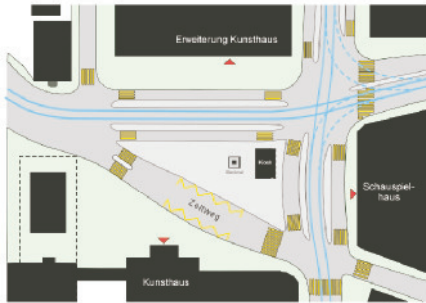
Stadt Zürich: **Gesamtkonzept** für

- die Gestaltung des Kunsthausplatzes
- die Aufwertung der Rämistrasse
- die Entlastung des Zeltwegs vom Durchgangsverkehr
- die Erschliessung des Hochschul- und Spitalgebietes mit öffentlichem Verkehr

April 2019

Hugo Wandeler, dipl. Architekt ETH/SIA, Planer FSU
Hofstrasse 27, 8032 Zürich / hugo.wandeler@bluewin.ch

Verkehrstechnische Beratung: Oliver Tabbert, dipl. Ing. TU/ SVI



Mit dem Schauspielhaus, dem Kunsthaus und dessen monumentaler Erweiterung hat der **Heimplatz** überregionale Bedeutung. Räumlich ist er durch die ihn umgebenden Bauten klar gefasst; als städtischer Platz hat er jedoch keine Aufenthaltsqualität, weil neben dem Verkehr nur Restflächen übrig bleiben. Störend ist vor allem der Zeltweg, der den Platz schräg durchschneidet.



Die ehemalige Tramwarte hat durch die Umwandlung in einen Kiosk ihre ursprüngliche Funktion und damit ihre Berechtigung an diesem Standort verloren. Wenn sie erhalten werden muss, soll sie an einen andern Ort versetzt werden.



Ignaz Heim, den "Förderer des Volksgesanges" kennt heute niemand mehr. Der Sockel des Denkmals kann getrost entsorgt werden; für die Büste wird sich im nahegelegenen Konservatorium ein Standort finden. Auch die Bezeichnung Heimplatz ist heute nicht mehr angebracht. Kunsthausplatz ist richtig.



Der Zeltweg, wo Gottfried Keller acht Jahre gewohnt hat, ist eine Quartierstrasse mit Wohnungen, Kleingewerbe und Dienstleistungen. Im heutigen Verkehrsnetz hat er die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse, wozu er offensichtlich nicht geeignet ist.

Die Verkehrsfläche kann nicht vergrössert werden. Velospuren sind mit der heutigen Verkehrsbelastung nicht realisierbar. Auch eine separate Busspur kann nicht eingerichtet werden. Der Bus steht deshalb häufig im Stau und kann den Fahrplan nicht einhalten.

Diese Probleme können nur mit einem zusätzlichen Verkehrsangebot adäquat gelöst werden.



Die Verkehrsbelastung der unteren Rämistrasse ist, insbesondere im Abschnitt zwischen Bellevue und der Einmündung Hirschengraben so hoch, dass es regelmässig zu Stau kommt. Die bestehenden Spuren sind sowohl für den privaten, wie für den öffentlichen Verkehr zu schmal; ein besonderes Nadelöhr ist der Linksabbieger in den Hirschengraben auf dem Tramgleis. Für Velos besteht kein Angebot, weder aufwärts noch abwärts.

Die bestehende Bebauung und die grosse Mauer setzen dem Strassenraum feste Grenzen, welche zusätzliche Verkehrsflächen, auch für Veloverkehr, nicht zulassen. Der Weg über die Mauer ist wegen den Höhendifferenzen ohne zusätzliche Massnahmen nicht attraktiv.

Eine Verbesserung der Situation ist auch hier nur mit grundsätzlichen Änderungen im Verkehrsangebot möglich.



Der Wettbewerb für die weitere Planung im Hochschul- und Spitalgebiet hat für die Erweiterungsbauten der Universität den überraschenden und städtebaulich überzeugenden Vorschlag für einen neuen **Forumplatz** gegenüber der Universität gebracht.

Deshalb muss die Linienführung und Gestaltung der Rämistrasse auch in diesem Bereich überprüft und angepasst werden. Wie beim Universitätsspital und beim Kunsthaus ist es auch beim Forumplatz richtig, das Tram in Seitenlage zu führen, damit die Haltestellen direkt am neuen Platz liegen.

Stadtplanung Zürich: Gesamtkonzept für das Gebiet Rämistrasse - Kunsthaus - Hochschulen - Spitalareal

Inhalt, Ausgangslage, Probleme

Inhalt:

1. Ausgangslage, Probleme
2. Gesamtübersicht
3. Teilkonzept Strassenverkehr
4. Teilkonzept öffentlicher Verkehr
5. Teilkonzept Veloverkehr
6. Teilkonzept Fusswege, Plätze, Freiräume
7. Situation Kunsthaus - Hirschengraben
8. Situation untere Rämistrasse
9. Anschluss Rämistrasse - Hirschengraben
10. Konzept Tramhaltestellen Stadelhofen
11. Konzept Tunnel Hohenbühl
12. Ausblick

Vorbemerkung

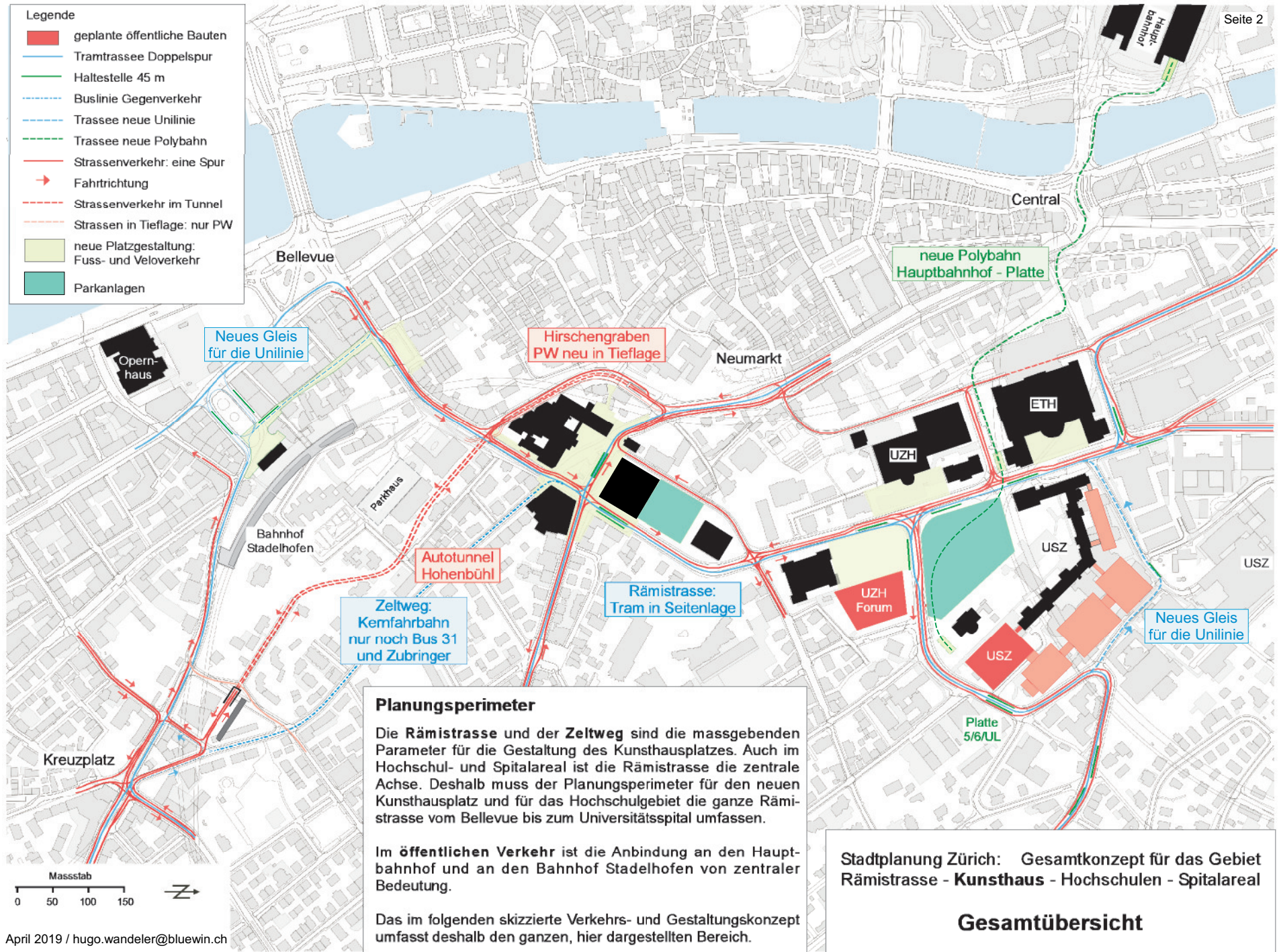
Der Verfasser dieser Arbeit hat sich ein Berufsleben lang mit Architektur, Städtebau und Raumplanung auseinandergesetzt und neben der Tagesarbeit immer wieder alternative Konzepte und Visionen entwickelt, welche den konventionellen Rahmen sprengten, insbesondere für die Stadt Zürich, seinen Wohn-, Arbeits-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

Diese Arbeit ist ohne Auftrag, allein aus Interesse an der Problemstellung entstanden und wird ausschliesslich durch den Verfasser, der auch Sachbearbeiter ist, verantwortet.

Die Seiten 1 bis 6 illustrieren das Konzept, die Seiten 7 - 12 zeigen im Sinne von ersten Machbarkeitsstudien, dass das Konzept realisierbar ist.

Für die neue Polybahn besteht ein separater Bericht.

- Legende**
- geplante öffentliche Bauten
 - Tramtrasse Doppelspur
 - Haltestelle 45 m
 - - - Buslinie Gegenverkehr
 - - - Trasse neue Unilinie
 - - - Trasse neue Polybahn
 - Strassenverkehr: eine Spur
 - Fahrtrichtung
 - - - Strassenverkehr im Tunnel
 - - - Strassen in Tieflage: nur PW
 - neue Platzgestaltung: Fuss- und Veloverkehr
 - Parkanlagen



Planungsperimeter

Die Rämistrasse und der Zeltweg sind die massgebenden Parameter für die Gestaltung des Kunsthausplatzes. Auch im Hochschul- und Spitalareal ist die Rämistrasse die zentrale Achse. Deshalb muss der Planungsperimeter für den neuen Kunsthausplatz und für das Hochschulgebiet die ganze Rämistrasse vom Bellevue bis zum Universitätsspital umfassen.

Im öffentlichen Verkehr ist die Anbindung an den Hauptbahnhof und an den Bahnhof Stadelhofen von zentraler Bedeutung.

Das im folgenden skizzierte Verkehrs- und Gestaltungskonzept umfasst deshalb den ganzen, hier dargestellten Bereich.

Stadtplanung Zürich: Gesamtkonzept für das Gebiet Rämistrasse - Kunsthaus - Hochschulen - Spitalareal

Gesamtübersicht



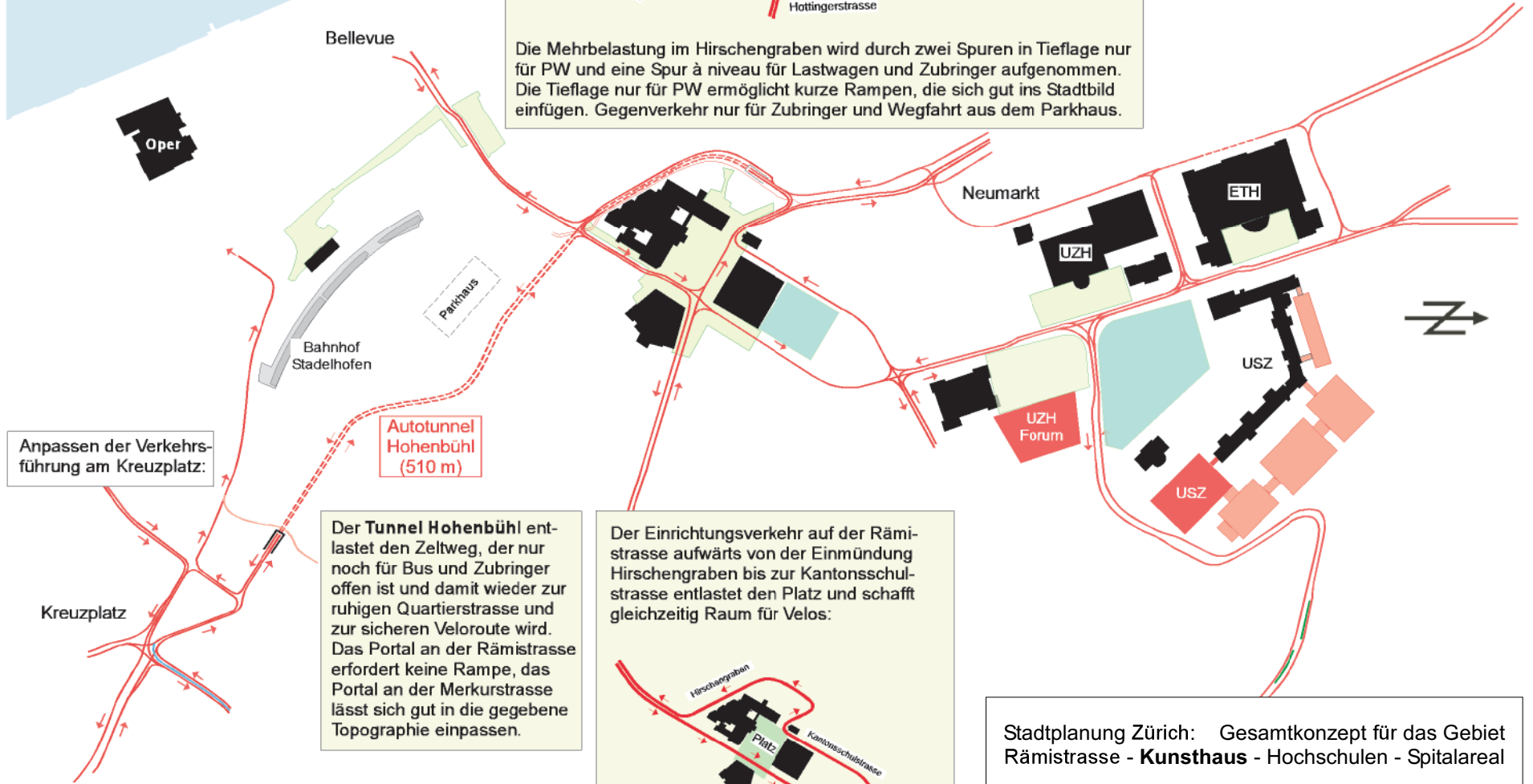
Legende

- Strassenverkehr: eine Spur
- Fahrtrichtung
- Strassenverkehr im Tunnel
- Strasse in Tieflage: nur PW
- neue Platzgestaltung: Fuss- und Veloverkehr
- Parkanlagen

Der Ringverkehr Rämistrasse - Heimstrasse - Hirschengraben entlastet den Kunsthausplatz. Der städtebaulich störende Zeltweg führt nicht mehr schräg über den Platz.



Die Mehrbelastung im Hirschengraben wird durch zwei Spuren in Tieflage nur für PW und eine Spur à niveau für Lastwagen und Zubringer aufgenommen. Die Tieflage nur für PW ermöglicht kurze Rampen, die sich gut ins Stadtbild einfügen. Gegenverkehr nur für Zubringer und Wegfahrt aus dem Parkhaus.



Anpassen der Verkehrsführung am Kreuzplatz:

Autotunnel Hohenbühl (510 m)

Der **Tunnel Hohenbühl** entlastet den Zeltweg, der nur noch für Bus und Zubringer offen ist und damit wieder zur ruhigen Quartierstrasse und zur sicheren Veloroute wird. Das Portal an der Rämistrasse erfordert keine Rampe, das Portal an der Merkurstrasse lässt sich gut in die gegebene Topographie einpassen.

Der Einrichtungsverkehr auf der Rämistrasse aufwärts von der Einmündung Hirschengraben bis zur Kantonschulstrasse entlastet den Platz und schafft gleichzeitig Raum für Velos:



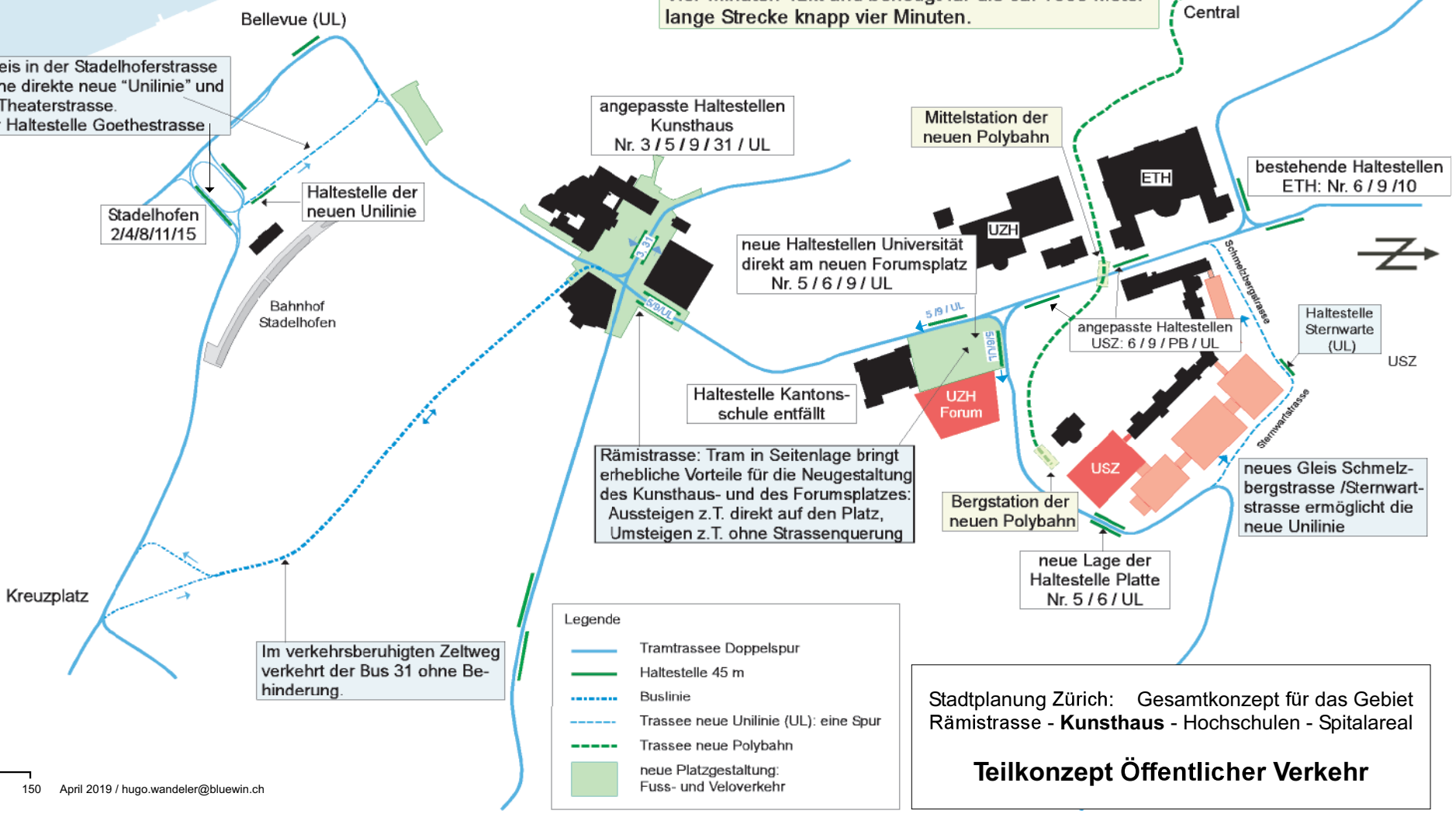
Stadtplanung Zürich: Gesamtkonzept für das Gebiet Rämistrasse - Kunsthaus - Hochschulen - Spitalareal

Teilkonzept Autoverkehr (MIV)



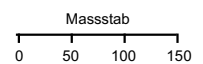
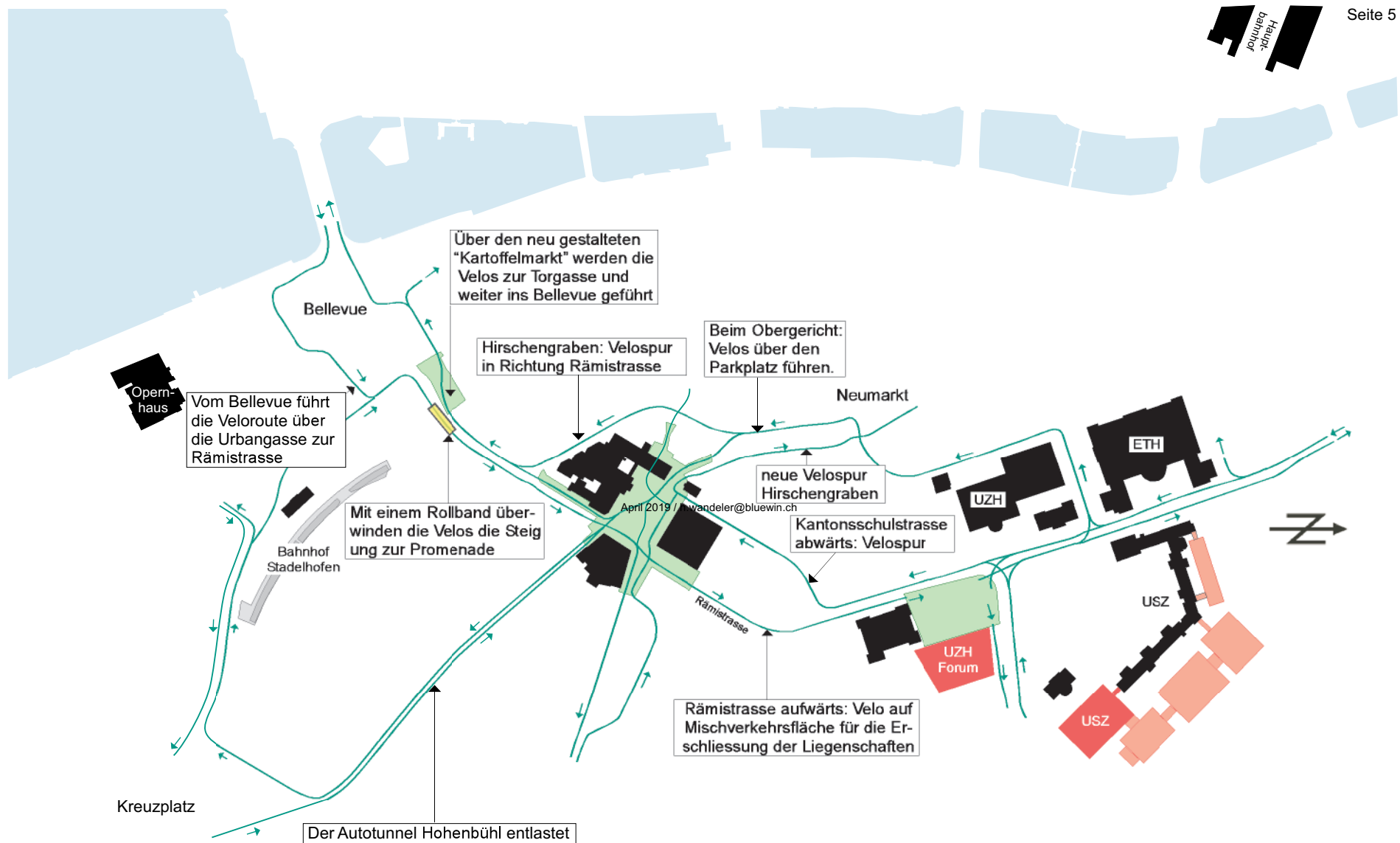
Die neue Polybahn verkehrt zwischen Hauptbahnhof und der Bergstation beim neuen USZ-Gebäude im ca. Vier-Minuten-Takt und benötigt für die ca. 1000 Meter lange Strecke knapp vier Minuten.

Ein neues Gleis in der Stadelhoferstrasse ermöglicht eine direkte neue "Unilinie" und entlastet die Theaterstrasse. Anpassen der Haltestelle Goethestrasse



Stadtplanung Zürich: Gesamtkonzept für das Gebiet Rämistrasse - Kunsthaus - Hochschulen - Spitalareal

Teilkonzept Öffentlicher Verkehr



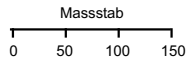
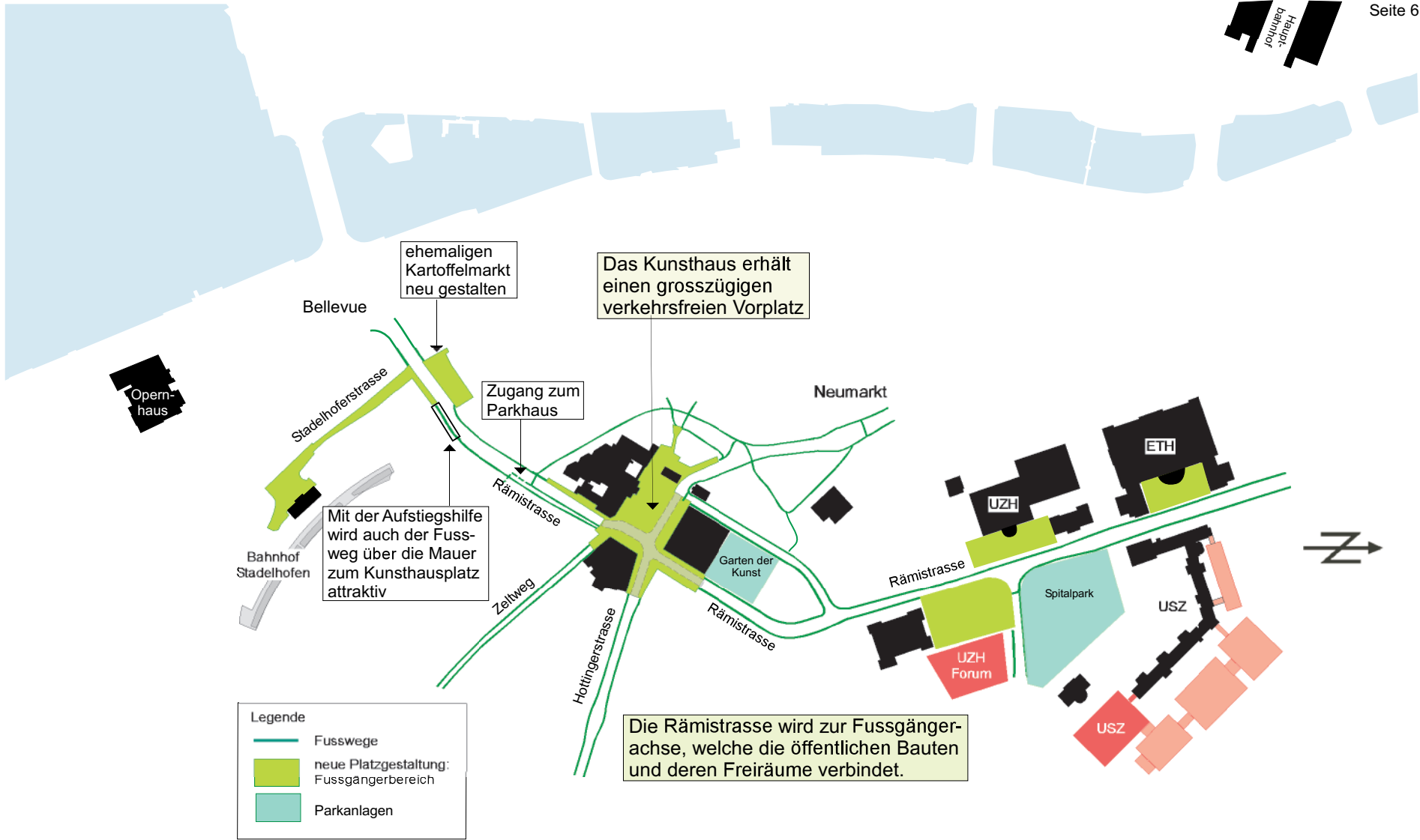
April 2019 / hugo.wandeler@bluewin.ch

Legende

- Velomassnahme
- Fahrtrichtung
- neue Platzgestaltung: Velo zulässig

Stadtplanung Zürich: Gesamtkonzept für das Gebiet Rämistrasse - Kunsthaus - Hochschulen - Spitalareal

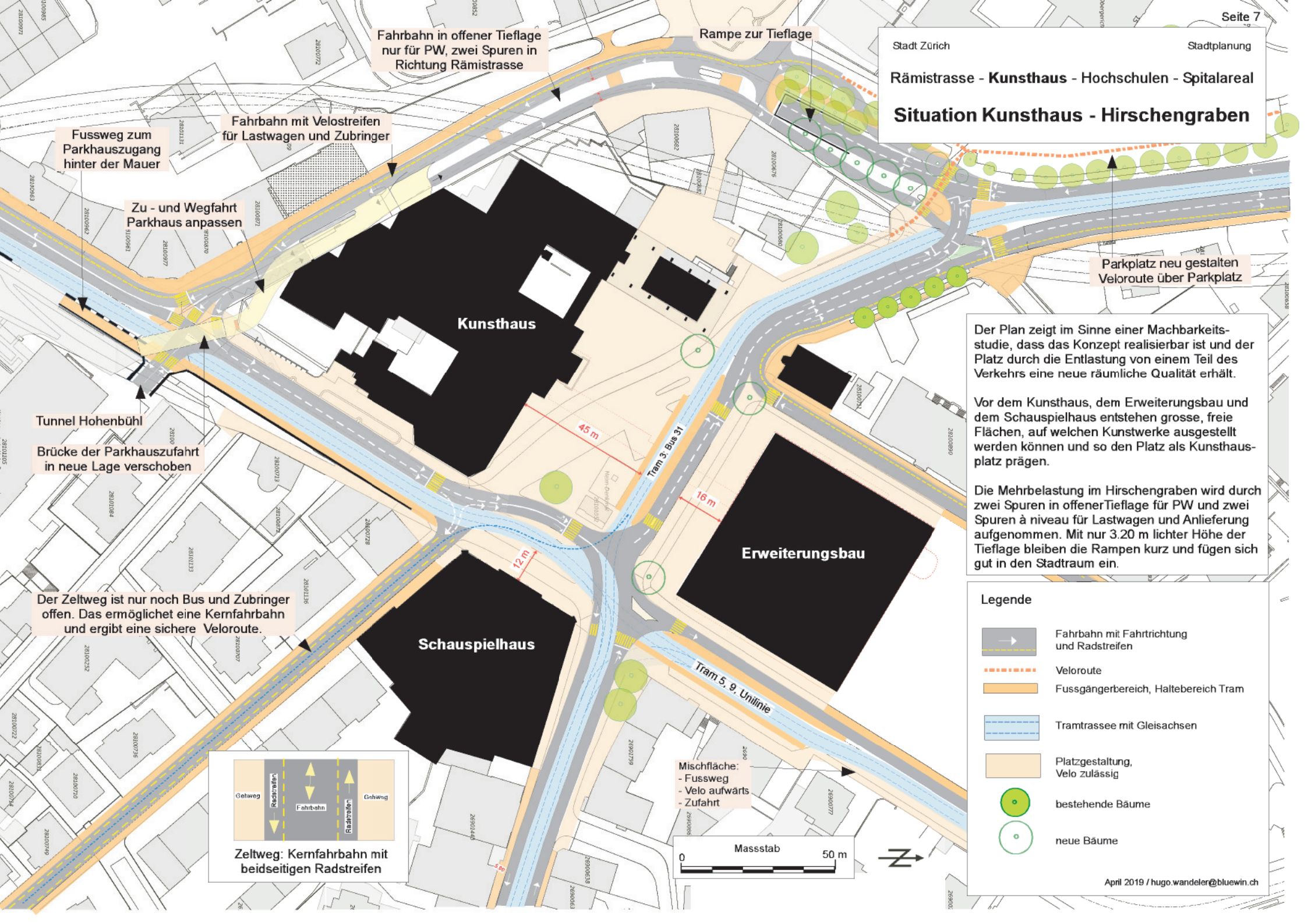
Teilkonzept Veloverkehr



Stadtplanung Zürich: Gesamtkonzept für das Gebiet Rämistrasse - **Kunsthau**s - Hochschulen - Spitalareal

Teilkonzept Fusswege, Plätze, Freiräume

Stadt Zürich
 Stadtplanung
Rämistrasse - Kunsthaus - Hochschulen - Spitalareal
Situation Kunsthaus - Hirschengraben



Fahrbahn in offener Tiefloge
 nur für PW, zwei Spuren in
 Richtung Rämistrasse

Rampe zur Tiefloge

Fussweg zum
 Parkhauszugang
 hinter der Mauer

Fahrbahn mit Velostreifen
 für Lastwagen und Zubringer

Zu - und Wegfahrt
 Parkhaus anpassen

Kunsthaus

Parkplatz neu gestalten
 Veloroute über Parkplatz

Der Plan zeigt im Sinne einer Machbarkeitsstudie, dass das Konzept realisierbar ist und der Platz durch die Entlastung von einem Teil des Verkehrs eine neue räumliche Qualität erhält.

Vor dem Kunsthaus, dem Erweiterungsbau und dem Schauspielhaus entstehen grosse, freie Flächen, auf welchen Kunstwerke ausgestellt werden können und so den Platz als Kunsthausplatz prägen.

Die Mehrbelastung im Hirschengraben wird durch zwei Spuren in offener Tiefloge für PW und zwei Spuren à niveau für Lastwagen und Anlieferung aufgenommen. Mit nur 3.20 m lichter Höhe der Tiefloge bleiben die Rampen kurz und fügen sich gut in den Stadtraum ein.

Tunnel Hohenbühl

Brücke der Parkhauszufahrt
 in neue Lage verschoben

45 m

Tram 3, Bus 31

16 m

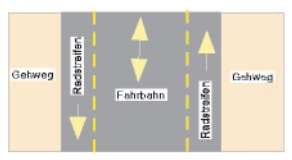
Erweiterungsbau

12 m

Der Zeltweg ist nur noch Bus und Zubringer
 offen. Das ermöglicht eine Kernfahrbahn
 und ergibt eine sichere Veloroute.

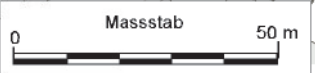
Schauspielhaus

Tram 5, 9, Unilinie



Zeltweg: Kernfahrbahn mit
 beidseitigen Radstreifen

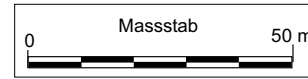
Mischfläche:
 - Fussweg
 - Velo aufwärts
 - Zufahrt



Legende

- Fahrbahn mit Fahrtrichtung und Radstreifen
- Veloroute
- Fussgängerbereich, Haltebereich Tram
- Tramtrasse mit Gleisachsen
- Platzgestaltung, Velo zulässig
- bestehende Bäume
- neue Bäume

Situation untere Rämistrasse



Im Bereich zwischen Bellevue und Stadelhoferstrasse reicht der bestehende Strassenraum für wirksame Velomassnahmen nicht aus. Die Velos werden deshalb aufwärts über die Urbangasse und abwärts über die Torgasse geführt.

Velo talwärts über Torgasse

Ab der Einmündung der Stadelhoferstrasse wird das Tram mit einem Lichtsignal in Seitenlage geführt.

Der ehemalige "Kartoffelmarkt" wird als vielfältig nutzbarer Platz neu so gestaltet, dass die Velos zur Torgasse geführt werden.

Velo bergwärts über Urbangasse - Stadelhoferstrasse

Die Zufahrt zum Parkhaus hinter der Mauer wird um ca. 35 m talwärts verlegt.







Velo bergwärts über hohe Promenade mit Rollband auf der Mauerkrone als Aufstiegshilfe

Tramgleis für neue Unilinie

bestehender Parkhauszugang Rämistrasse. Ein weiterer Zugang wird zwei Geschosse höher zum Fussweg über der Mauer eingerichtet.

neuer Fussgängerzugang hinter der Mauer zum Parkhaus

Legende

-  Fahrbahn mit Fahrtrichtung und Radstreifen
-  Zufahrt Parkhaus
-  Veloroute
-  Fussgängerbereich
-  Tramtrasse mit Gleisachsen
-  neues Gleis Stadelhoferstrasse
-  Platzgestaltung, Mischfläche, Zufahrt Velo zulässig

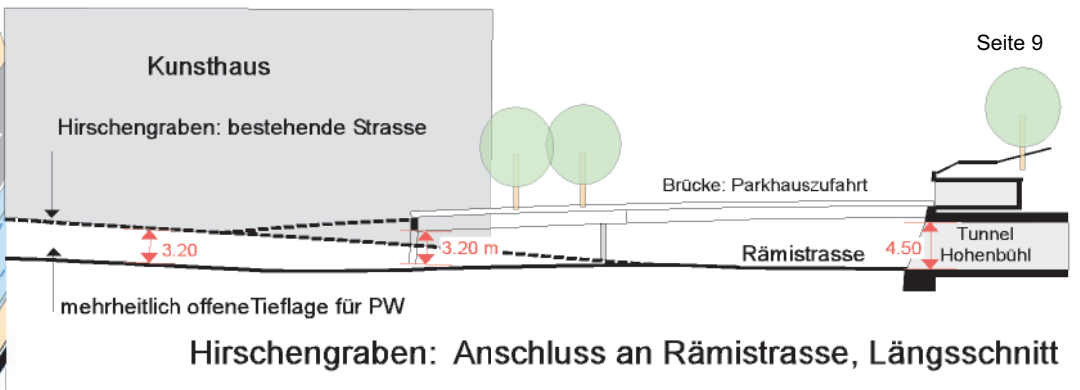
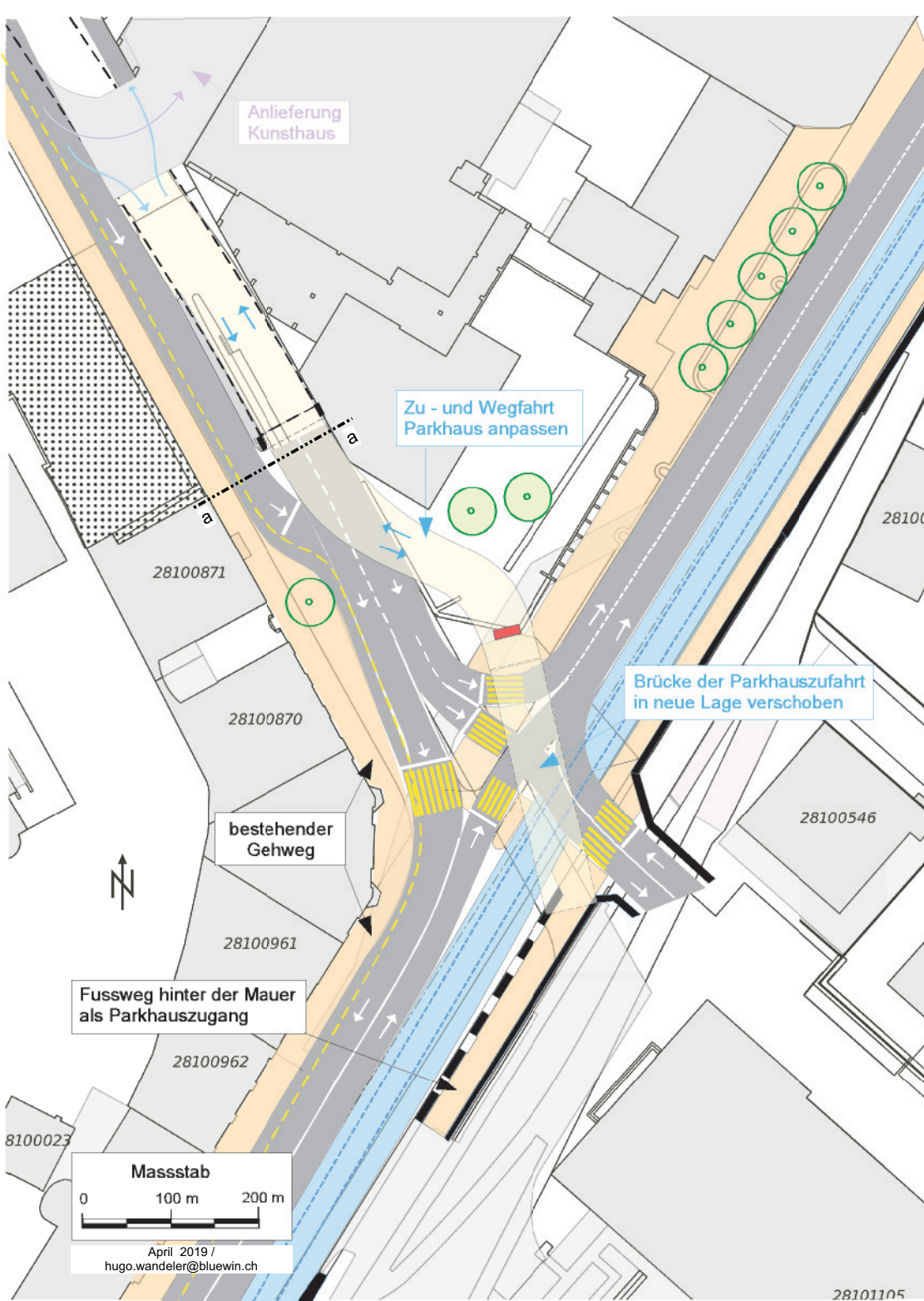
Zwischen Stadelhoferstrasse und Hirschengraben reicht der bestehende Strassenraum nicht aus, um alle Verkehrsbedürfnisse zu decken.

Als Fusswegverbindung zwischen Bellevue und Kunsthaus dient primär das bestehende Trottoir auf der Seite der Häuser, das in unveränderter Breite beibehalten wird und als Fussverbindung attraktiver ist, als der Weg entlang der Mauer.

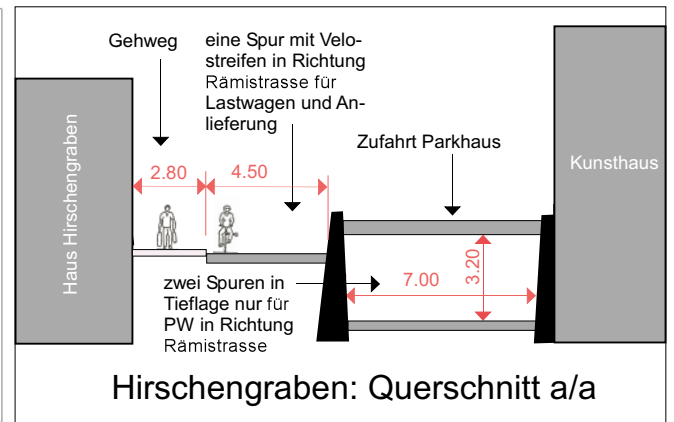
Für Velos abwärts wird auf der Strasse neu ein Radstreifen von 1.50 m Breite erstellt.

Aufwärts werden die Velos über den bestehenden Wege zur Hohen Promenade geführt. Dazu wird als Aufstiegshilfe ein ca. 1.5 m breites Rollband eingerichtet, das auch dem Fussverkehr dient. Die Zufahrt zu den Liegenschaften bleibt in einer Breite von drei Metern bestehen.

Der Fussgängerzugang zum Parkhaus ab der Rämistrasse ist vom westseitigen Trottoir aus weiterhin möglich. Ergänzend wird ein weiterer Zugang ab dem Fussweg über der Mauer eingerichtet.



Der etwas komplexe Anschluss Rämistrasse - Hirschengraben ist hier als Nachweis der Machbarkeit dargestellt:
 Aus der Tieflage im Hirschengraben führt die linke Spur in die Rämistrasse Richtung Kunsthaus und in den Tunnel Hohenbühl und die rechte in die Rämistrasse abwärts. Die oberirdische Spur für Lastwagen und Anlieferung mündet mit einem Stop in die rechte Spur ein. Die Zufahrt zum Parkhaus wird etwas abgedreht, damit die Rampe zur Tieflage unter der Brücke liegen kann.



Die Zufahrt zum Parkhaus Hohe Promenade besteht aus einer vorgefertigten Elementbrücke, die in eine neue Lage verschoben werden kann. Die Rampe zur Tieflage fügt sich unter der Brücke selbstverständlich ins Strassenbild ein.



Das Portal des neuen Tunnels Hohenbühl in der Mauer an der Rämistrasse.

Legende

- Fahrbahn mit Fahrrichtung und Radstreifen
- Radroute
- Fussgängerbereich
- Tramtrasse mit Gleisachsen
- bestehende Bäume
- neue Bäume




Stadtplanung Zürich: Gesamtkonzept für das Gebiet Rämistrasse - Kunsthaus - Hochschulen - Spitalareal

Rämistrasse - Hirschengraben

Stadtplanung Zürich: Gesamtkonzept für das Gebiet Rämistrasse - Kunsthaus - Hochschulen - Spitalareal

Konzept Tramhaltestellen Stadelhofen

Legende

-  Platz neu gestalten
-  Gleise anpassen
-  Haltebereich Tram / Forchbahn
-  Entlastung Trottoir Goethestrasse

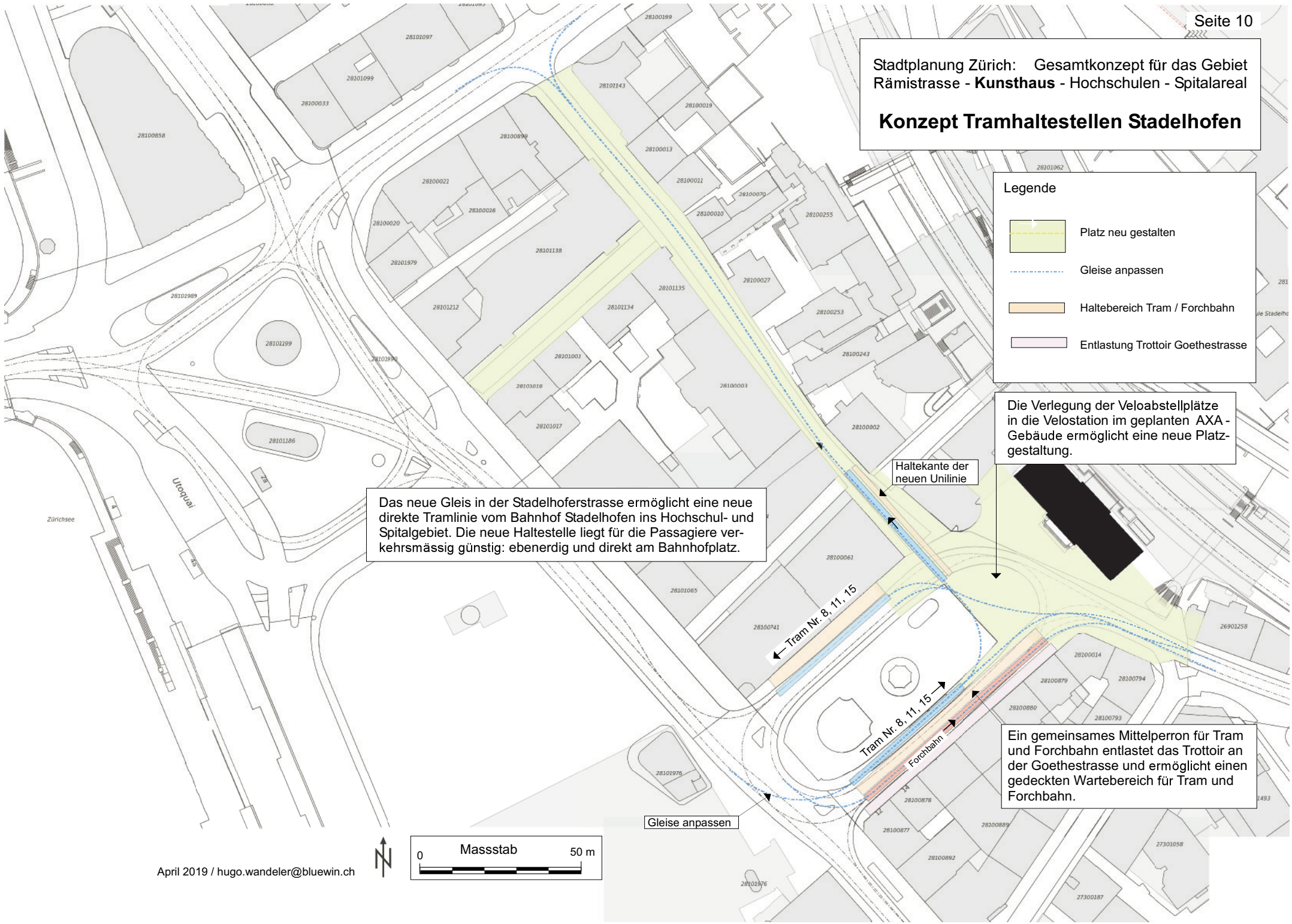
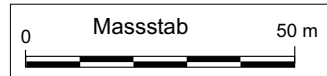
Die Verlegung der Veloabstellplätze in die Velostation im geplanten AXA-Gebäude ermöglicht eine neue Platzgestaltung.

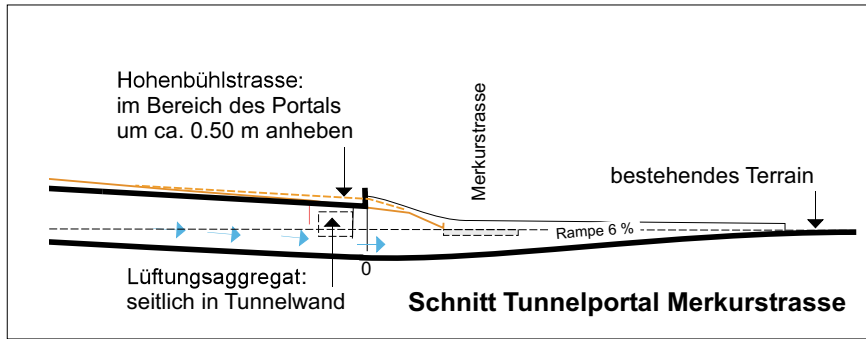
Das neue Gleis in der Stadelhoferstrasse ermöglicht eine neue direkte Tramlinie vom Bahnhof Stadelhofen ins Hochschul- und Spitalgebiet. Die neue Haltestelle liegt für die Passagiere verkehrsmässig günstig: ebenerdig und direkt am Bahnhofplatz.

Haltekante der neuen Unilinie

Ein gemeinsames Mittelperron für Tram und Forchbahn entlastet das Trottoir an der Goethestrasse und ermöglicht einen gedeckten Wartebereich für Tram und Forchbahn.

Gleise anpassen





In der Mauer an der Rämistrasse fügt sich das Tunnelportal ohne Rampen städtebaulich gut ein (Anschluss siehe Seite 9).

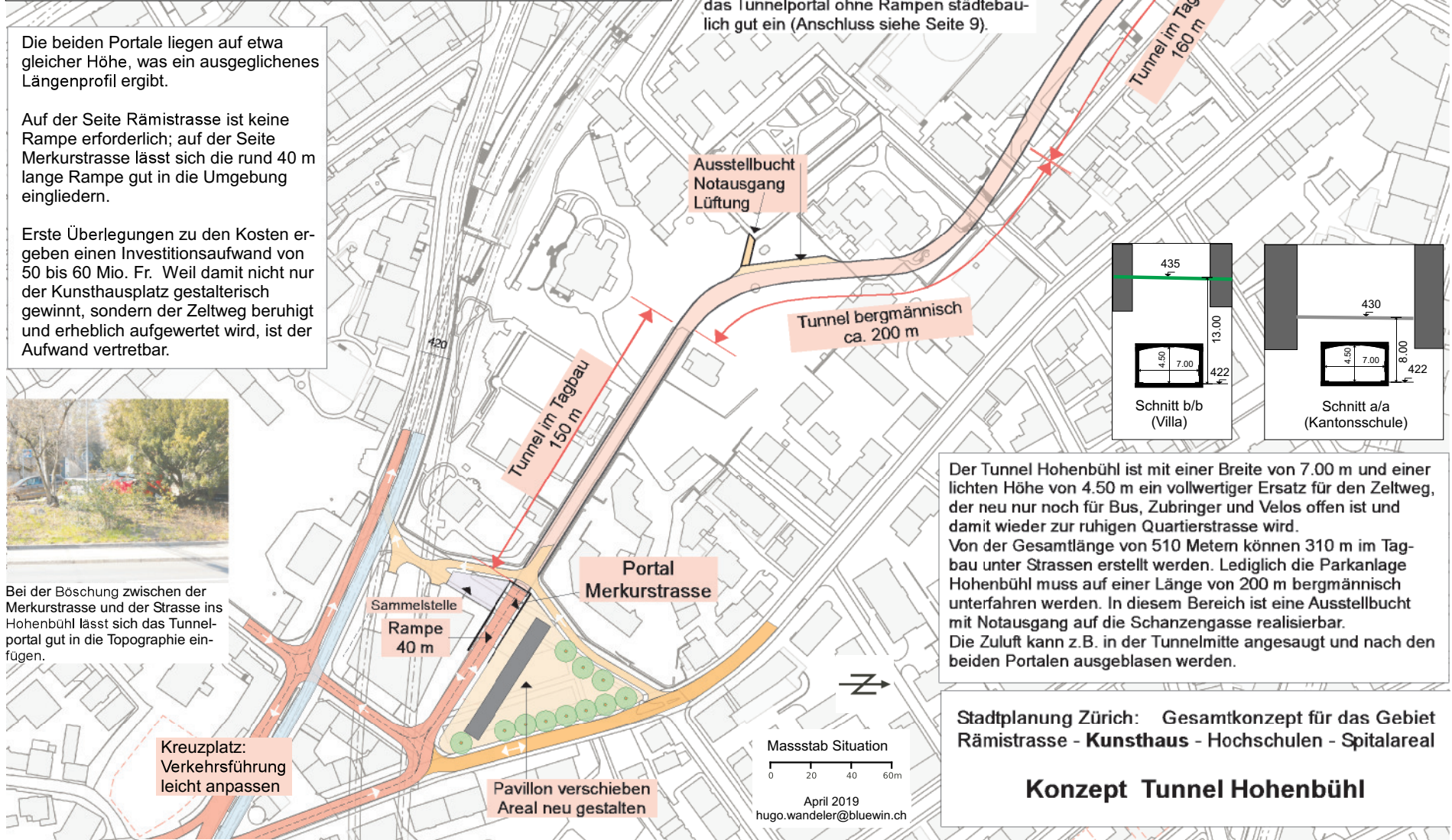
Die beiden Portale liegen auf etwa gleicher Höhe, was ein ausgeglichenes Längsprofil ergibt.

Auf der Seite Rämistrasse ist keine Rampe erforderlich; auf der Seite Merkurstrasse lässt sich die rund 40 m lange Rampe gut in die Umgebung eingliedern.

Erste Überlegungen zu den Kosten ergeben einen Investitionsaufwand von 50 bis 60 Mio. Fr. Weil damit nicht nur der Kunsthausplatz gestalterisch gewinnt, sondern der Zeltweg beruhigt und erheblich aufgewertet wird, ist der Aufwand vertretbar.



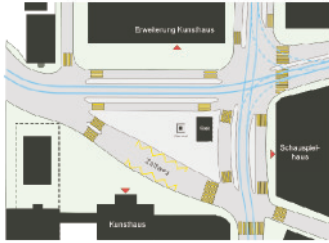
Bei der Böschung zwischen der Merkurstrasse und der Strasse ins Hohenbühl lässt sich das Tunnelportal gut in die Topographie einfügen.



Der Tunnel Hohenbühl ist mit einer Breite von 7.00 m und einer lichten Höhe von 4.50 m ein vollwertiger Ersatz für den Zeltweg, der neu nur noch für Bus, Zubringer und Velos offen ist und damit wieder zur ruhigen Quartierstrasse wird. Von der Gesamtlänge von 510 Metern können 310 m im Tagbau unter Strassen erstellt werden. Lediglich die Parkanlage Hohenbühl muss auf einer Länge von 200 m bergmännisch unterfahren werden. In diesem Bereich ist eine Ausstellbucht mit Notausgang auf die Schanzengasse realisierbar. Die Zuluft kann z.B. in der Tunnelmitte angesaugt und nach den beiden Portalen ausgeblasen werden.

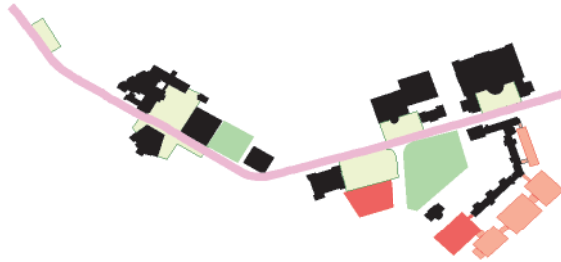
Stadtplanung Zürich: Gesamtkonzept für das Gebiet Rämistrasse - Kunsthaus - Hochschulen - Spitalareal

Konzept Tunnel Hohenbühl



Zusammenfassende Erkenntnisse

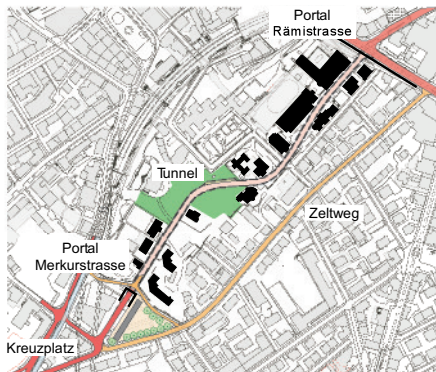
Das städtebauliche Problem im **Kunsthausplatz** sind die Verkehrsflächen, insbesondere der schräg über den Platz verlaufende Zeltweg. Nur mit einer Reduktion dieser Flächen kann der Platz so aufgewertet werden, dass er seiner Bedeutung als kultureller Ort gerecht wird.



Die **Rämistrasse** ist eine zentrale Achse, welche wichtige öffentliche Gebäude und Freiräume verbindet. Sie muss auf der ganzen Länge als einheitlicher Strassenraum für alle Verkehrsbedürfnisse konzipiert und gestaltet werden.

Das **Hochschul- und Spitalgebiet** kann mit oberirdischen Angeboten attraktiver und kostengünstiger mit öffentlichem Verkehr erschlossen werden, als mit einer Mini - Metro:

- Als **Verbindung zum Hauptbahnhof** kann die Polybahn erneuert und verlängert werden.
- Als **Verbindung zum Bahnhof Stadelhofen** kann eine neue, direkte und damit schnelle Tramlinie eingerichtet werden



Der kurze **Tunnel Hohenbühl** ist keine grossräumige Lösung mit unerwünschter Verlagerung von Verkehr in andere Quartiere, sondern ein lokaler Ersatz für den Zeltweg, wo ruhiges Wohnen wieder möglich wird, wo der Bus nicht mehr im Stau steht und wo Velofahren nicht mehr gefährlich ist.

Die Tunnelportale fügen sich gut in die gegebene Topographie ein, der Tunnel ist kein Eingriff ins Stadt- und Strassenbild.

Stadtplanung Zürich: Gesamtkonzept für das Gebiet Rämistrasse - **Kunsthau**s - Hochschulen - Spitalareal

Zusammenfassung und Ausblick

Ausblick

Die vorliegende Arbeit zeigt Möglichkeiten und Perspektiven auf, die sich ergeben, wenn die Randbedingungen ausreichend Spielraum lassen und das Planungsgebiet den erforderlichen Perimeter umfasst.

Die Pläne belegen, dass die Konzeptvorschläge realisierbar sind und echte Alternativen zu den aktuell vorliegenden Konzepten von Stadt und Kanton aufzeigen.

Sie sind es deshalb wert, weiter entwickelt zu werden. Das ist nicht mehr im Alleingang möglich, sondern erfordert eine enge Zusammenarbeit mit weiteren Fachleuten und den zuständigen Stellen von Stadt und Kanton.

April 2019

Hugo Wandeler, dipl. Architekt ETH/SIA, Planer FSU
Hofstrasse 27, 8032 Zürich / hugo.wandeler@bluewin.ch

Verkehrstechnische Beratung: Oliver Tabbert, dipl. Ing. TU/ SVI