



Strassenbauprojekt Rämi- und Gloriamstrasse

Rämistrasse: Abschnitt Zürichberg- bis
Sonneggstrasse
Gloriamstrasse: Abschnitt Rämi- bis
Sternwartstrasse

Bau Nr. 15089

Bericht zu den Einwendungen

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Einwendungen	4
3	Schlussbemerkungen	17

1 Vorbemerkung

1.1 Mitwirkung der Bevölkerung

Gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) sind die Projekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Das Strassenbauprojekt in der Rämi- und Gloriastrasse mit der geplanten Neugestaltung des Strassenraums in Abstimmung mit der Entwicklung des Hochschulgebiets Zürich Zentrum (HGZZ) wurde vom 18. Juni bis 19. Juli 2021 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 10 Einwendungen mit total 48 Anträgen eingegangen, davon mehrere mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 37 vorliegenden Anträgen werden 4 Anträge ganz und 15 Anträge teilweise berücksichtigt. 18 Anträge werden nicht berücksichtigt.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen.

1.2 Projektbeschreibung

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

Die Neugestaltung des Strassenraums in Abstimmung mit den Hochbauvorhaben des HGZZ, die teilweise Neuordnung der Tramhaltestellen, die Neuerstellung eines Aufenthaltsbereichs zwischen dem Strassenraum und dem Spitalpark sowie die Umsetzung der Velorouten im gesamten Projektperimeter.

2 Einwendungen

Antrag 1:

Es seien vortrittsberechtigte Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr zu realisieren und auf flächiges Queren sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Flächiges Queren ermöglicht dem Fussverkehr Querungen auf den Wunschlinien. Das bedeutet, dass Fussgänger*innen die Fahrbahn dort queren können, wo sie möchten. Eine Kombination von flächigem Queren und Fussgängerstreifen ist nicht möglich, weil im Umkreis von 50 Metern eines Fussgängerstreifens eine Benutzungspflicht besteht. Bauliche Massnahmen wie vertikale Versätze als Alternative zu Fussgängerstreifen sind aufgrund der Tramgleise nicht realisierbar.

Flächiges Queren als Element des Fusswegnetzes wird in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute, Handbüchern des Bundesamts für Strassen, Merkblättern sowie Forschungsberichten thematisiert und untersucht. Unter anderem wurden 2017 in einem Forschungsprojekt die langfristige Wirkung und Zweckmässigkeit von flächigem Queren in Ortszentren anhand von zahlreichen realisierten Fallbeispielen in der ganzen Schweiz überprüft und Empfehlungen für die Umsetzung formuliert. Mit der Signalisation von Tempo 30, der Ergänzung von durchgehenden Mittelinseln sowie einer flächigen Ausgestaltung des Strassenraums werden die Rämi- und die Gloriastrasse im Entwicklungsgebiet des HGZZ als geeignet für flächiges Queren beurteilt. Flächiges Queren des Fussverkehrs wird auf der Rämi- und Gloriastrasse bereits heute teilweise praktiziert, besonders im Bereich der Haltestellen. Mit dem Verzicht auf Fussgängerstreifen wird dieses Verhalten «legalisiert» und die Entleerung der Tramhaltestelleninseln erleichtert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 2:

Der geplante Radweg als Querverbindung zwischen den Einmündungen Freiestrasse und Karl-Schmid-Strasse sei auf 4 Meter zu verbreitern und entlang der Rämistrasse bis zur Einmündung Sonneggstrasse zu verlängern. Damit könne die Velovorzugsroute (VVR) zwischen der Sonnegg- und Freiestrasse umgesetzt werden.

Stellungnahme:

Der Radweg zwischen den Einmündungen Freiestrasse und Karl-Schmid-Strasse wird auf 4 Meter verbreitert.

Für eine Verlängerung des Radwegs parallel zur Rämistrasse bis zur Einmündung Sonneggstrasse würden grössere Flächen in den Vorbereichen des Universitätsspitals (Rämistrasse 100) sowie dem Institut für Agrarwissenschaften (Universitätstrasse 2) beansprucht. Diese Vorbereiche sind Inventarobjekt der kantonalen Gartendenkmalpflege und der kommunalen Denkmalpflege. Ein Radweg in den Vorbereichen würde den Schutzinteressen widersprechen und den Zugang zum Universitätsspital einschränken. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse und für einen direkten Anschluss an die VVR in der Tannenstrasse wird die VVR auf der Rämistrasse mit beidseitigen Radstreifen umgesetzt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 3:

Auf der VVR sei auf Trottoirüberfahrten zu verzichten und die Veloführung möglichst vortrittsberechtigt vorzunehmen.

Stellungnahme:

Die Rämistrasse ist im Verkehrsrichtplan als Hauptverkehrsstrasse, die Gloriestrasse als regionale Verbindungsstrasse klassiert. Die VVR kann nicht vortrittsberechtigt über diese übergeordneten Strassen geführt werden. Die Trottoirüberfahrten bewirken damit keine Änderung des Vortritts zwischen den überkommunalen Strassen und der VVR. Mit dem flächigen Queren des Fussverkehrs werden Trottoirüberfahrten bevorzugt, weil damit durchgehende Stützpunkte für den Fussverkehr angeboten werden können. Die Trottoirüberfahrten werden baulich so ausgebildet, dass sie komfortabel mit Velos befahren werden können.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 4:

Der Anschluss der VVR in der Tannenstrasse sei sicherzustellen.

Stellungnahme:

Der Anschluss an die VVR in der Tannenstrasse erfolgt ab den bereits heute vorhandenen und auch künftig geplanten Radstreifen in der Universität-, der Rämi- und der Tannenstrasse. Die Linksabbiegebeziehung aus der Tannenstrasse in der Rämistrasse in Richtung Rigiplatz wird mit zwei Möglichkeiten angeboten. Zum einen direkt über das Gleiskreuz, zum anderen indirekt via zwei Mittelinseln in der Rämistrasse. Die Aufstellfläche für das indirekte Linksabbiegen wird vergrössert und baulich vom Trottoir abgesetzt. Die Linksabbiegebeziehung aus der Rämistrasse in die Tannenstrasse erfolgt über den im Kreuzungsbereich à-Niveau ausgeführten Mittelbereich.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 5:

Radstreifen seien auf mindestens 1,8 Meter zu verbreitern, wobei dies besonders für die bergwärts führenden Radstreifen zu gewährleisten sei.

Stellungnahme:

Für komfortable und sichere Querungen des Fussverkehrs wird die Querungsdistanz zwischen den Trottoirs und den Mittelbereichen möglichst klein gehalten. Dazu sind minimal breite Fahrstreifen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 2,75 Meter und Radstreifen in einer Breite von 1,5 Meter geplant. Aufgrund der Steigung wird der Velostreifen in der Gloriestrasse bergwärts ab der Freiestrasse auf 1,8 Meter verbreitert.

In der Rämistrasse besteht ab der Zürichbergstrasse ebenfalls eine Steigung. Der schmale Strassenquerschnitt mit direkt angrenzenden Gebäuden und deren Umgebungsbauwerken verhindert hier eine Verbreiterung des Radstreifens. Mischverkehr mit Tram und MIV auf demselben Fahrstreifen ist in diesem Abschnitt aufgrund der Rückstaus von den angrenzenden Knoten nicht zweckmässig.

In den Bereichen mit flächigem Queren werden in der Rämli- und in der Gloriastrasse abgesenkte und abgeschrägte Randsteine versetzt. Gegenüber den Velostreifen besteht damit kein Anschlag. Das erleichtert das Velofahren nahe am Randstein und vergrössert damit die fürs Velo nutzbare Breite der Velostreifen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 6:

Die Radstreifen auf der Rämistrasse seien über den Knoten Kantonsschul-/Zürichbergstrasse zu markieren.

Stellungnahme:

Auf der Seite der Einmündung Zürichbergstrasse wird der Velostreifen bergwärts über den gesamten Knoten markiert. Auf der Seite der Einmündung Kantonsschulstrasse wird der Velostreifen nicht über den Knoten markiert, weil die Fortsetzung des Radstreifens talwärts nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts ist.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 7:

Entlang der Haltestelle Platte sei eine sichere Veloführung zu realisieren. Dazu seien auch innovative Lösungen zu prüfen, wie eine Velobrücke, die gleichzeitig als Haltestellendach dienen könnte. Oder die Veloroute soll via Sternwart- und Schmelzbergstrasse zur Rämistrasse führen.

Stellungnahme:

Die Kap-Situation bei der Haltestelle «Platte» ermöglicht die direkte Anbindung des neuen Haupteingangs des Universitätsspitals (USZ) an die Tramhaltestelle in Fahrtrichtung stadteinwärts. Die Breite des vom Veloverkehr genutzten Fahrbereichs zwischen dem Tramgleis und der Haltekante der Tramhaltestelle ist schmal (95 cm). Die Breite ist für einen hindernisfreien Einstieg definiert und entspricht der Situation an zahlreichen weiteren Haltestellen in der Stadt Zürich, die regelmässig mit Velos befahren werden. Bei der Haltestelle «Platte» kommt erschwerend die vorgelagerte Kurve dazu. In der Kurve ist der Fahrbereich zwischen dem Tramgleis und dem abgesenkten Randstein aber deutlich breiter als in der Haltestelle. Gegenüber dem Trottoir werden in der Kurve abgesenkte und abgeschrägte Randsteine ohne Anschlag versetzt, was die Befahrbarkeit des Fahrstreifens fürs Velo verbessert.

Alternativen zur vorliegenden Lösung wären eine sogenannte Velolichtinsel oder eine separate Veloführung hinter der Haltestelle. Bei einer Velolichtinsel wird der Veloverkehr durch die Haltestelle parallel zur Haltekante geführt, wobei ein Lichtsignal die Velodurchfahrt regelt. Beide Alternativen wurden verworfen, unter anderem aufgrund der erwarteten hohen Geschwindigkeiten des Veloverkehrs im Gefälle. Das Konfliktpotenzial mit dem Fussverkehr bei einer Veloführung im Wartebereich der Haltestelle wäre gross.

Für eine Velobrücke müssten längere Rampenbauwerke realisiert werden. Aufgrund des Gefälles würde die Rampe talwärts bis weit in Richtung Rämistrasse reichen und zu einem Konflikt mit der geplanten Tiefgaragenzufahrt des Universitätsspitals führen. Weiter würden Rampen die Fussverkehrsflächen reduzieren. Eine Velobrücke würde im Gebäudevorbereich gemäss dem

Bericht zu den Einwendungen

kantonalen Gestaltungsplan des Spitalneubaus (GP «USZ-Kernareal Ost») liegen. Im Gestaltungsplan ist keine Brücke berücksichtigt.

Als Alternativroute können unsichere Velofahrende oder Personen mit Veloanhängern via die Sternwart- und die Schmelzbergstrasse zur Rämistrasse gelangen. Bei der Einmündung der Schmelzbergstrasse kann die Rämistrasse über die geplante Velo-Furt überquert werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 8:

Der Bedarf an Veloabstellplätzen sei zu ermitteln und getrennt von Motorradparkplätzen auszuweisen.

Stellungnahme:

Velo- und Motorradparkplätze werden in den künftigen Auflageplänen separat ausgewiesen. Zusätzliche Veloabstellplätze stehen primär in Zusammenhang mit den Gebäudenutzungen und sind damit auf den Baugrundstücken anzubieten. Dies ist in den Gestaltungsplänen des HGZZ verankert und die Abstellplätze sind mit den jeweiligen Baugesuchen nachzuweisen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 9:

Die geplante Verkehrsführung werde die Leistungsfähigkeit der Gloriestrasse reduzieren und damit die Beanspruchung der Zürichbergstrasse erhöhen, was zu vermeiden sei.

Stellungnahme:

Die von einem fachlich ausgewiesenen Ingenieurbüro durchgeführte Verkehrssimulation zeigt, dass mit dem vorliegenden Projekt das heutige Verkehrsaufkommen auf der Gloriestrasse ohne grössere Fahrzeitverluste weiterhin verarbeitet werden kann. Damit wird kein Ausweichverkehr auf die Zürichbergstrasse erwartet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 10:

Dem Veloverkehr sei auf der Gloriestrasse weniger Fläche zur Verfügung zu stellen und in diesem Zusammenhang sei eine Beurteilung des Kosten-/Nutzenverhältnisses der projektierten Verkehrsführung vorzunehmen.

Stellungnahme:

Im regionalen und im kommunalen Verkehrsrichtplan ist auf der Gloriestrasse eine Veloroute vorgesehen. Der behördenverbindliche Richtplan wird mit dem vorliegenden Projekt umgesetzt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 11:

Die Zeitplanung der Realisierung des Strassenprojekts sei mit der Umsetzung der Hochbauvorhaben im HGZZ abzustimmen, auch um den Baustellenverkehr nicht zu behindern.

Stellungnahme:

Der Strassenbau wird mit den Hochbauvorhaben im HGZZ abgestimmt. Zum Baustellenverkehr im HGZZ wird ein Baulogistikkonzept erstellt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 12:

Der Projektperimeter sei von jeglichem Transitverkehr zu befreien. Dieser soll konsequent über die Achse Kunsthaus - Neumarkt - Central geführt werden.

Stellungnahme:

Die Rämistrasse ist im kantonalen Verkehrsrichtplan als Hauptverkehrsstrasse klassiert. Hauptverkehrsstrassen sind wichtige Achsen, die zusammen mit den Hochleistungsstrassen das übergeordnete Strassennetz bilden. Bei der Achse Kunsthaus – Neumarkt – Central handelt sich im Gegensatz dazu um eine regionale Verbindungsstrasse. Eine Entlastung der Rämistrasse zu Lasten der Achse Kunsthaus – Neumarkt – Central würde der Strassenhierarchie gemäss Richtplan widersprechen. Dabei ist auch zu beachten, dass die Achse Kunsthaus – Neumarkt – Central bereits heute eine hohe Auslastung aufweist und wichtige ÖV-Linien beinhaltet. Für das HGZZ wurde durch das kantonale Amt für Mobilität ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Darin wird festgehalten, dass die Kapazitäten für den MIV im Entwicklungsgebiet auf dem heutigen Niveau zu erhalten sind.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 13:

Der bestehende Strassenraum sei neu zu denken und dem Velo- und Fussverkehr sei der notwendige Platz zur Verfügung zu stellen. Der MIV sei auf demselben Trasse wie der öffentliche Verkehr zu führen. Die Kapazität für den öffentlichen Verkehr sei durch Dosierung des MIV an den Grenzen des Projektperimeters zu gewährleisten.

Stellungnahme:

Auf der Rämistrasse sind in den Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens bereits heute immer wieder Stausituationen zu beobachten. Für attraktive ÖV-Linien ohne zusätzliche Verlustzeiten ist damit eine ÖV-Eigentrasse notwendig. Eine Dosierung des MIV an den Perimetergrenzen wäre aufgrund der nachfolgenden Knoten problematisch und widerspricht dem Gesamtverkehrskonzept HGZZ. Besonders Rückstaus zum Heimplatz und zum Bellevue würden die betrieblichen Situationen an diesen Knoten einschränken.

Auf der Gloriestrasse ist das MIV-Verkehrsaufkommen geringer und Mischverkehr Tram/MIV talwärts betrieblich möglich. Der Mischverkehr erfolgt dabei als Verlängerung des bereits bestehenden Mischverkehrs Tram/MIV zwischen dem Vorderberg und der Einmündung Moussonstrasse. Bergwärts wird auf der Gloriestrasse auf Mischverkehr Tram/MIV verzichtet, um die Zufahrt zur künftigen Notfallstation des USZ für Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten.

Bericht zu den Einwendungen

Trotz der Tram-Eigentrossierung in der Rämistrasse und einseitigem Mischverkehr in der Gloristrasse können durchgehende Radstreifen und ausreichende Trottoirs realisiert werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 14:

Die Velowege seien genügend breit auszugestalten, dass diese im Bedarfsfall von Rettungsfahrzeugen befahren werden können.

Stellungnahme:

Für eine Rettungsgasse fahren die Verkehrsteilnehmer*innen auf der rechten Seite so weit wie möglich nach rechts. Seitliche Radstreifen, wie in der Rämi- und der Gloristrasse geplant, eignen sich damit nicht für das Befahren mit Rettungsfahrzeugen, unabhängig von deren Breite. In der Rämi- wie auch in der Gloristrasse können Rettungsfahrzeuge zusätzlich zu den Fahrstreifen das Tramtrasse nutzen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 15:

Im ganzen Projektperimeter sei Tempo 30 einzuführen.

Stellungnahme:

Im gesamten Bereich mit flächigem Queren ist Tempo 30 vorgesehen. Zusätzlich ist zur Lärmreduktion mit einem separaten Projekt Tempo 30 auf der ganzen Länge der Gloristrasse bis zum Vorderberg geplant.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 16:

Die Markierungen für die Velofahrenden seien auf der Strassenoberfläche und mit Strassenschildern zu verbessern.

Stellungnahme:

Die Markierungen im Auflageplan dienen lediglich der Orientierung. Die detaillierte Anordnung der Markierungen wird mit der weiteren Projektentwicklung festgelegt und optimiert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 17:

Die Furt für indirektes Linksabbiegen des Veloverkehrs aus der Gloristrasse in die Rämistrasse sei einige Meter Richtung Kreuzung zu verlegen.

Stellungnahme:

Die Gleisradien sowie das erforderliche Lichtraumprofil des Trams verunmöglichen die Verlängerung der Mittelinseln in Richtung der Kreuzung. Die Lage der Velo-Furt kann damit nur geringfügig verschoben werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 18:

Der Projektperimeter sei bezüglich Radstreifen bis zum Heimplatz auszuweiten.

Stellungnahme:

Die Gesamtbetrachtung des Strassenzugs und damit auch der Veloführung auf der Rämistrasse unterhalb des vorliegenden Projekts erfolgt mit dem Projekt Heimplatz.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 19:

Das Baumkonzept sei zu überarbeiten und die versiegelte Fläche sei zu verkleinern. Es seien so viele Bäume wie möglich zu erhalten und ein allfälliger Ersatz der Bäume sei über mehrere Jahre gestaffelt vorzunehmen.

Stellungnahme:

Die versiegelten Flächen werden im Bereich der sogenannten Parkschale, dem Übergangsbereich zwischen dem Gloriapark und der Kreuzung Rämi-/Gloriastrasse, reduziert.

Der umfangreiche Baumerersatz ist bedingt durch die vollständige Neukonzeption der Strassen mit neuen Mittelinseln und einer neuen Anordnung der Gleise, sowie der umfangreichen Neugestaltung der Parkschale. Für die Parkschale wird der bestehende Parkplatz des USZ aufgehoben und die bestehende Böschung zur Strasse ausgeglichen. Diese Anpassungen führen zu grösseren Terrainveränderungen, die den Erhalt der bestehenden Bäume in diesem Bereich verunmöglichen. Mit der Sortenwahl der Bäume wird mit den Neupflanzungen mittelfristig ein ökologischer Mehrwert erreicht.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 20:

Wichtige Querungsstellen seien zu Gunsten von Menschen mit einer Sehbehinderung mit Fussgängerstreifen auszustatten.

Stellungnahme:

Flächiges Queren ist für Menschen mit einer Sehbehinderung eine besondere Herausforderung. Im Projekt werden taktil-visuelle Markierungen ergänzt, um geeignete Querungsstellen anzuzeigen. Mit dem Hochhalten des weissen Stocks am Fahrbahnrand zeigen Menschen mit einer Sehbehinderung ihre Querungsabsicht an und erwirken das Vortrittsrecht. Die mit einem tiefen Anschlag ausgestatteten Mittelinseln werden so ausgebildet, dass sie taktil erfassbar sind und den Normvorgaben entsprechen (Schweizer Norm SN 640 075, Fussgängerverkehr, Hindernisfreier Verkehrsraum, Erläuterungen, Anforderungen und Abmessungen, 8.2 Flächige Querung).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 21:

Auf den wichtigsten Verbindungswegen und Zugängen sowie auf den Aufenthaltsflächen sei auf Natursteinoberfläche zu verzichten. Diese Flächen sind mit harten, ebenen und möglichst fugenfreien Belägen auszustatten.

Stellungnahme:

Gemäss den Normanforderungen (Schweizer Norm SN 640 075, Fussgängerverkehr, Hindernisfreier Verkehrsraum, Erläuterungen, Anforderungen und Abmessungen, 12.1 Eignung von Belägen für Gehflächen) sind Natursteinbeläge auf Hauptwegen bedingt geeignet. Erforderlich sind eine maschinelle Bearbeitung sowie zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung der Ebenheit.

Die Natursteinbeläge dienen im HGZZ der funktionalen Differenzierung zwischen den unterschiedlichen Bereichen der Strasse sowie der räumlichen Verknüpfung mit den angrenzenden Gebäudevorbereichen und der Parkschale. Die detaillierte Ausgestaltung der Natursteinbeläge wird mit der weiteren Projektierung festgelegt. Dabei sind die Normvorgaben für einen hindernisfreien Verkehrsraum einzuhalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 22:

Die Verbindungswege zwischen dem Haupteingang/Notfall des USZ und der Tramhaltestelle «Platte» seien gut erkennbar und hindernisfrei zu realisieren.

Stellungnahme:

Die heutige Haltestelle «Platte» in der Gloriosastrasse liegt in einer Kurve zwischen den Einmündungen Platten- und Pestalozzistrasse. Eine durchgehend hohe Haltestellenkante für einen hindernisfreien Zugang ins Tram ist an dieser Lage nicht möglich. Mit der geplanten Verschiebung der Haltestelle in die Gerade zwischen den Einmündungen Pestalozzi- und Moussonstrasse kann zum einen ein hindernisfreier Zugang mit einer durchgehend hohen Haltekannte realisiert werden. Zum anderen liegt die Haltestelle direkt beim künftigen Haupteingang des USZ. Mit der Anordnung als einseitige Kaphaltestelle erfolgt die Verbindung zwischen USZ und Haltestelle für die Fahrtrichtung stadteinwärts ohne Querung eines Fahrstreifens. Die Anordnung taktiler Markierungen zur Orientierung von Menschen mit einer Sehbehinderung werden mit der weiteren Projektentwicklung und in direkter Abstimmung mit den zuständigen Fachverbänden vorgenommen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 23:

Die Tramhaltestellen seien breiter zu realisieren und mit längeren Dächern und Abschränkungen gegen den MIV-Fahrstreifen auszustatten.

Stellungnahme:

Bericht zu den Einwendungen

Die Haltestelleninseln sind mehrheitlich über 3,0 Meter breit und übertreffen damit die Mindestanforderungen gemäss den Richtlinien der VBZ deutlich. Erfahrungen andernorts zeigen, dass das erwartete Fahrgastaufkommen mit diesen Inselbreiten gut bewältigt werden kann.

Die Länge der Haltestellendächer sind mit dem erwarteten Fahrgastaufkommen abgestimmt. Abschränkungen gegenüber dem MIV-Fahrstreifen würden flächige Querungen zur einfachen Entleerung der Haltestelleninseln verhindern und damit zu zusätzlichen Umwegen und Einschränkungen im Wartebereich führen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 24:

Die Steigung im Bereich der neuen Tramhaltestelle «Platte» sei zu reduzieren.

Stellungnahme:

Die Verschiebung der Haltestelle in den Abschnitten zwischen den Einmündungen Pestalozzi- und Moussonstrasse erfolgt zugunsten einer durchgehend hohen Haltekante für einen hindernisfreien Einstieg ins Tram. Das Längsgefälle der Haltestelle soll gemäss den Normanforderungen vorzugsweise 6 % nicht überschreiten (Schweizer Norm SN 640 075, Fussgängerverkehr, Hindernisfreier Verkehrsraum, Erläuterungen, Anforderungen und Abmessungen, 15,2 Neigung Haltestellen des öffentlichen Verkehrs). Die Gloriosastrasse hat in diesem Abschnitt heute ein Längsgefälle von etwa 6,5 %. Das exakte Längsgefälle der Haltestelle wird mit der weiteren Projektierung ermittelt und muss sich an der bestehenden Topographie orientieren, um grössere Geländeanpassungen zu vermeiden. Der Gleisbau schränkt die Möglichkeiten einer Anpassung des Längsgefälles zusätzlich ein. Zum einen sind innerhalb der Haltestelle Gefällewechsel zu vermeiden. Zum anderen bedingen die Gleise grössere Ausrundungsradien. Aufgrund der heutigen Situation wird davon ausgegangen, dass die geplante Haltestelle das maximale bevorzugte Längsgefälle gemäss der Norm höchstens geringfügig überschreiten wird.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 25:

Es sei nicht ersichtlich, ob und wie das aufgelegte Projekt in ein verkehrliches Gesamtkonzept eingebettet sei.

Stellungnahme:

Das Amt für Mobilität der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion hat 2016 ein Gesamtverkehrskonzept HGZZ erarbeitet, das als Grundlage ins Weissbuch HGZZ von 2018 übernommen wurde. Das Weissbuch HGZZ gilt als Guideline für die Planungen im Hochschulgebiet. Die Vorgaben des Weissbuchs, beziehungsweise des Gesamtverkehrskonzeptes HGZZ, werden mit dem vorliegenden Projekt berücksichtigt. Im Wesentlichen sind dies in Bezug auf die verkehrlichen Belange die Stärkung der Infrastrukturen des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Damit sollen deren Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen erhöht werden. Gleichzeitig wird die Kapazität des MIV auf dem heutigen Niveau gehalten.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 26:

Die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Achse Rämi-/Universitätstrasse werde reduziert und der Verkehr damit auf die Achse Berg-/Gladbachstrasse verdrängt. Es seien Massnahmen auf der Achse Berg-/Gladbachstrasse zu prüfen.

Stellungnahme:

Die von einem fachlich ausgewiesenen Ingenieurbüro durchgeführte Verkehrssimulation zeigt, dass mit dem vorliegenden Projekt das heutige Verkehrsaufkommen auf der Rämi- und Universitätstrasse ohne grössere Fahrzeitverluste weiterhin verarbeitet werden kann und damit kein Ausweichverkehr auf die Achse Berg-/Gladbachstrasse zu erwarten ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 27:

Es sei zu prüfen, wie nachts und am Wochenende im Projektperimeter auf der Rämi- und der Gloristrasse Tempo 50 beibehalten, beziehungsweise eingeführt werden könne.

Stellungnahme:

Nachts und an den Wochenenden finden über die Rämi- und die Gloristrasse weniger, aber trotzdem noch Querungen des Fussverkehrs statt. Tempo 30 ist besonders nachts bei schlechteren Sichtverhältnissen ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Lärmgrenzwerte sind im Projektperimeter an der Rämi- wie auch an der Gloristrasse überschritten. Der Verzicht auf die Signalisation von Tempo 30, wie es in der Rämistrasse teilweise bereits bestehend und in der Gloristrasse geplant ist, würde die Lärmsituation verschärfen. Die Einführung von Tempo 30 in der Gloristrasse ist im Beschluss des Stadtrats vom 1. Dezember 2021 zur Strassenlärmsanierung dritte Etappe enthalten. Es wird davon ausgegangen, dass zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte neben Tempo 30 weitere Massnahmen erforderlich werden (lärmarme Beläge).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 28:

Es sei zu prüfen, wie der talwärts fahrende MIV das Tram zwischen dem Vorderberg und der Kreuzung Rämi-/Gloristrasse an geeigneten Stellen überholen könne.

Stellungnahme:

Die Haltestelle «Voltastrasse» besteht als einseitige Kaphaltestelle talwärts, die Haltestelle «Platte» ist an neuer Lage ebenfalls als solche geplant. Die Haltestelle «Voltastrasse» wurde 2020 umgebaut. Die Realisierung eines zusätzlichen MIV-Fahstreifens für das Überholen ist aufgrund der knappen Platzverhältnissen mit den direkt an die Strasse angrenzenden Gebäuden im Haltestellenbereich nicht möglich. Die neue Haltestelle «Platte» wird als einseitige

Bericht zu den Einwendungen

Kaphaltestelle geplant, um eine direkte Anbindung der Haltestelle an den Haupteingang des USZ zu ermöglichen. Überholmöglichkeiten vor oder zwischen den Haltestellen wären für die Verkehrssicherheit problematisch. Um die über 40 Meter langen Tramzüge auf den kurzen Strecken zu überholen, müsste dies mit hoher Geschwindigkeit des MIV erfolgen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 29:

Die Trottoirs der Rämistrasse zwischen der Zürichberg- und der Sonneggstrasse seien überall mindestens 3,0 Meter breit auszuführen.

Stellungnahme:

Die Trottoirbreiten entlang der Rämistrasse variieren aufgrund der örtlichen Situation stark und eine Mindestbreite von 3,0 Metern wird nicht durchgehend erreicht. Die angrenzenden Gebäude und deren Umgebungen sind mehrheitlich inventarisierte Objekte der Denkmalpflege. Im Rahmen der damit erforderlichen Interessenabwägungen wurden die Trottoirbreiten soweit möglich optimiert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 30:

Der Raum zwischen dem neuen Haupteingang des USZ und der Tramhaltestelle «Platte» sei substanziell zu vergrössern und deshalb sei die Tramhaltestelle seitlich Richtung Careum, sowie weiter abwärts, zu verschieben.

Stellungnahme:

Der für die Anordnung der Strasseninfrastruktur zur Verfügung stehende Raum wird durch die Baulinien definiert. Die geplante Haltestelle «Platte» nutzt den Baulinienbereich zwischen dem Neubau des USZ und dem Careum vollständig aus. Eine Verschiebung in Richtung Careum ist damit nicht möglich. Mit einer Verschiebung der Haltestelle talwärts in Richtung Rämistrasse würde die Haltestelle in einer Kurve liegen. In der Kurve wären keine hohen Haltekanten und damit kein hindernisfreier Einstieg realisierbar.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 31:

Der direkte Linksabbieger aus der Pestalozzistrasse sei aufzuheben.

Stellungnahme:

Das Verkehrsaufkommen aus der Pestalozzistrasse ist gering. Ein Linksabbiegeverbot würde dazu führen, dass Fahrer*innen aus der Pestalozzistrasse zuerst rechts abbiegen und dann nach der Tramhaltestelle «Platte» auf die gegenüberliegende Fahrbahn wenden (U-Turn). Das Wendemanöver auf der Gloriastrasse in der Kurve bei der Einmündung Moussonstrasse wäre anspruchsvoller als das direkte Linksabbiegen aus der Pestalozzistrasse.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 32:

Auf den Traminseln und Schutzstreifen sei auf das Pflanzen von Bäumen zu verzichten und stattdessen sei die Baumpflanzungen entlang der Strasse zu vergrössern.

Stellungnahme:

Die Bäume auf den Mittelinseln beschatten den Strassenraum effektiv und tragen damit zur Hitzeminderung bei. Der teilweise über 20 Meter breite Bereich der Fahrbahnen könnte nur ungenügend mit Bäumen auf den seitlichen Trottoirs beschattet werden.

Die Bäume auf den Mittelinseln berücksichtigen das Lichtraumprofil des Trams. Grosskronige Bäume können trotzdem gepflanzt werden. Einschränkungen aufgrund des angrenzenden Trams gibt es nur auf den untersten 6 Metern. Für eine optimale Vitalität der Bäume auf den Mittelinseln werden die Baumgruben miteinander verbunden und eine ausreichende Zufuhr von Regenwasser gewährleistet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 33:

Der Velo-Linksabbieger aus der Gloria- in die Rämistrasse sei zu optimieren.

Stellungnahme:

Die Breite der Velo-Furt über die Rämistrasse wird vergrössert. Die Aufstellfläche für die indirekte Veloquerung wird gegenüber dem Radstreifen mit einem Randstein ohne Anschlag ausgeführt, um ein sicheres und komfortables Befahren der Aufstellfläche zu gewährleisten.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 34:

Bei der Kreuzung Rämi-/Gloriastrasse sei für den Veloverkehr auch auf der Seite Richtung Heimplatz eine Querungshilfe über die Rämistrasse anzubieten.

Stellungnahme:

Als Stützpunkte für die Veloquerung über die Rämistrasse vom Zugang UZH-Hauptgebäude in die Gloriastrasse stehen die zwei verlängerten Mittelinseln der Tramhaltestelle zur Verfügung. Wie im gesamten Bereich mit flächigem Queren werden die Randsteine am Trottoirrand und bei den Mittelinseln abgesenkt und abgeschrägt ausgeführt. Sie sind damit gut mit dem Velo überfahrbar. Eine separate Velo-Furt kann aufgrund der Lage der Haltestelle nicht angeordnet werden. Eine Verlängerung der Haltestelle ist nicht möglich. Die Länge der Haltestelle wird talwärts durch die Treppenanlage im Vorbereich der Rämistrasse 76 eingeschränkt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 35:

Bei der Einmündung der Karl-Schmid-Strasse in die Rämistrasse sei eine separate Velo-Linksabbiegespur vorzusehen.

Stellungnahme:

Die geplante VVR quert bei der Einmündung der Karl-Schmid-Strasse die Rämistrasse und führt via den vorgesehenen Radweg zur Freiestrasse. Für die Velo-Linksabbiegebeziehung aus der Rämistrasse zum Radweg wird eine separate Aufstellfläche fürs Velo ergänzt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 36:

Die Trottoirüberfahrten seien generell 0,5 Meter zurückversetzt anzuordnen.

Stellungnahme:

Bei den Trottoirüberfahrten werden wie in den übrigen Bereichen abgesenkte und abgeschrägte Randsteine verwendet, die ein sicheres und komfortables Befahren mit dem Velo gewährleisten. Eine rückversetzte Anordnung der Trottoirüberfahrten ist damit nicht erforderlich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 37:

Die Abschlüsse des Velowegs zum Trottoir seien flach auszuführen.

Stellungnahme:

Die Einmündungen des Velowegs in das übergeordnete Strassennetz erfolgen als Trottoirüberfahrten, die für alle Verkehrsteilnehmenden als solche erkennbar sein müssen. Die Erkennbarkeit wird primär mit dem Belagswechsel erreicht. Die ergänzenden Rampen werden möglichst flach und fürs Velo gut befahrbar ausgeführt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

3 Schlussbemerkungen

Der Bericht liegt gemäss § 13 Abs. 3 StrG während 60 Tagen zur Einsichtnahme öffentlich auf. Der Zeitpunkt der Auflage wird im städtischen Amtsblatt «Tagblatt der Stadt Zürich» bekannt gegeben.

Das Projekt wird durch den Stadtrat festgesetzt und vor der Projektfestsetzung gemäss §§ 16 und 17 StrG (Planaufgabe- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.

Zürich, 14. Februar 2023 lia

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

Abbildung 1: Bildlegende

