



Erläuternder Bericht

Öffentliche Planaufgabe gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz

Rämi- und Gloristrasse

Rämistr.: Abschnitt Zürichberg- bis Sonneggstr.
Gloriastr.: Abschnitt Rämi- bis Sternwartstrasse

Bau Nr. 15089

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite / Potenzial	4
2	Zielformulierung	5
3	Mitwirkung der Bevölkerung	6
4	Projektbeschrieb	7
4.1	Konzept	7
4.2	Fussverkehr	8
4.3	Veloverkehr	8
4.4	Öffentlicher Verkehr	8
4.5	Hitzeminderung	9
4.6	Lärmschutz	9
4.7	Parkierung	10
4.8	Parkschale mit Pavillon	10

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Im Gebiet der Hochschulen Zürich-Zentrum (HGZZ) streben das Universitätsspital Zürich (USZ), die Universität Zürich (UZH), die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich (ETH), der Kanton Zürich und die Stadt Zürich durch die Schaffung von hochwertigen Strassen- und Freiräumen eine städtebaulich und architektonisch wertvolle sowie gleichzeitig nachhaltige Entwicklung des Hochschul- und Spitalgebiets an.

2017 wurde mit drei interdisziplinär zusammengesetzten Planungsteams ein Wettbewerbsverfahren zu den Strassen- und Freiräumen durchgeführt. Die Resultate wurden im sogenannten Weissbuch festgehalten, das für die Rämi- und Gloriosastrasse als Leitlinie dient.

Mit dem Strassenbauprojekt sind das Stadtraum- und Verkehrskonzept des Weissbuchs umzusetzen. Die Neugestaltung der Strassen ist mit den Umgebungsbereichen der angrenzenden Hochbauten zu einem integralen Stadtraum abzustimmen. Koordiniert mit dem Strassenbau werden die erforderlichen Werkleitungs- und Gleissanierungen ausgeführt.

Im Projektperimeter verläuft von der Sonnegg- zur Freiestrasse eine Velovorzugsroute (VVR). Die kurzfristige Umsetzung der VVR erfolgt mit separatem Projekt und geringen baulichen Massnahmen. Der weitere Ausbau der VVR mit einem separaten Veloweg zwischen der Karl-Schmid-Strasse und der Freiestrasse wird mit dem vorliegenden Projekt realisiert.

1.2 Randbedingungen

Im Richtplan des Kantons Zürich ist das HGZZ als kantonale Gebietsplanung enthalten. Der Richtplan legt fest, dass die Bewältigung des Verkehrs über Kapazitätsausbauten im öffentlichen Verkehr, durch Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs bei gleichzeitigem Erhalt der Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstrassen erfolgt.

Mehrere der angrenzenden Gebäudevorbereiche sind inventarisierte Schutzobjekte der Gartendenkmalpflege. Eingriffe in diese Gärten bedingen eine Güterabwägung und sind möglichst minimal zu halten.

Im Bereich der geplanten Geländeanpassungen zwischen dem Gloriapark und der Kreuzung Rämi-/Gloriosastrasse gibt es archäologische Zonen, die vorgängig sondiert wurden. Mit den Erkenntnissen aus den Sondierungen sind archäologische Grabungen im Bereich des Strassenbauprojekts durchzuführen.

1.3 Defizite / Potenzial

Defizite und Potenziale wurden mit dem Masterplan der Gebietsentwicklung HGZZ, mehreren Vertiefungsstudien sowie dem Stadtraumkonzept untersucht. Zum Verkehr wurden im Gesamtverkehrskonzept HGZZ für sämtliche Verkehrsträger separate Konzepte erarbeitet und im Weissbuch mit dem «Verkehrskonzept Stadtraum HGZZ» konkretisiert.

Der Bereich zwischen dem Gloriapark und der Kreuzung Rämi-/Gloriastrasse wird im Weissbuch als zentraler Bewegungs- und Begegnungsraum konzipiert. Diese sogenannte «Parkschale» wird durch die Verlegung der bestehenden Parkplätze in die Tiefgarage des Neubaus USZ ermöglicht.

Der Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stockt bereits heute in den Spitzenstunden. Mit der erwarteten Erhöhung des Fussverkehrsaufkommens und ohne Anpassungen am Verkehrsregime wären häufigere Überlastungen und längere Rückstausituationen die Folge. Einen positiven Einfluss durch Verstetigung des MIV-Verkehrsfluss hat gemäss der durchgeführten Verkehrssimulation flächiges Queren des Fussverkehrs bei Tempo 30. Flächiges Queren wird besonders im Umfeld der Tramhaltestellen bereits heute praktiziert und ermöglicht den Zufussgehenden das Queren der Fahrstreifen entlang ihrer Wunschlinie.

2 Zielformulierung

Stadtraum:

- Die Vorgaben des Weissbuchs werden umgesetzt
- Der Strassenraum wird mit den Umgebungsgestaltungen der angrenzenden Hochbauten abgestimmt und als integraler Stadtraum entwickelt
- Solitär-bäume prägen den Strassenraum
- Massnahmen mit einer positiven Wirkung auf das Stadtklima werden umgesetzt

Fussverkehr:

- Umsetzung Konzept Fussverkehr gemäss Gesamtverkehrskonzept HGZZ im Projektperimeter
- Es entstehen grosszügige und attraktive Trottoir- und Aufenthaltsflächen
- Es werden optimale Voraussetzungen für flächiges Queren geschaffen

Veloverkehr:

- Umsetzung Konzept Veloverkehr gemäss Gesamtverkehrskonzept HGZZ im Projektperimeter
- Ausgestaltung der Velorouten gemäss den Vorgaben der Velostandards der Stadt

Öffentlicher Verkehr (ÖV):

- Umsetzung Konzept ÖV gemäss Gesamtverkehrskonzept HGZZ mit einer neuen Haltestelle an der Kreuzung Rämi-/Gloriastrasse
- Die Haltestellen weisen durchgehend 30 cm hohe Haltekanten und grosszügige Wartebereiche auf
- Möglichst durchgehende Eigentrassierung Tram – Mischverkehr ist nur möglich, wo ein freier Verkehrsfluss ÖV gewährleistet bleibt

Motorisierter Verkehr:

- Die praktische Leistungsfähigkeit wird beibehalten
- Die Abbiegebeziehungen auf den Kantonsstrassen werden weiterhin angeboten oder Alternativen ermöglicht
- Die Verkehrssicherheit wird verbessert

3 Mitwirkung der Bevölkerung

Das Projekt wurde gemäss § 13 Strassengesetz vom 18. Juni bis 19. Juli 2021 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen dieser Auflage sind zum Projekt 10 Einwendungen mit 37 Anträgen eingegangen. Die Anträge betrafen unterschiedliche Aspekte wie das flächige Queren, die Veloführung oder die Tram-Trassierung. Von den 37 Anträgen konnten 19 ganz oder teilweise im Projekt berücksichtigt werden.

4 Projektbescrieb

4.1 Konzept

Mit einer neuen Tramhaltestelle an der Kreuzung Rämi- und Glorიაstrasse wird die Erschliessung des HGZZ mit dem öffentlichen Verkehr massgeblich verbessert. Die neue Haltestelle liegt zentral im Hochschulgebiet. Die bestehende Haltestelle «Kantonsschule» wird aufgrund des sehr kurzen Abstands zur geplanten Anordnung der Haltestelle «Kunsthause» aufgehoben.

Die heute mehrheitlich mit Parkplätzen belegte Fläche zwischen dem Gloriapark und der Kreuzung Rämi-/Glorიაstrasse wird als attraktiver Aufenthaltsraum und Wegverbindung neu gestaltet. Der Bereich ist mit zahlreichen Bäumen sowie Wiesenflächen durchgrünt. Zentrales Element ist die Teilöffnung und Umnutzung des heute im Untergrund bestehenden Wasserreservoirs.

Betriebliches Kernelement der Umgestaltung der Rämi- und Glorიაstrasse ist flächiges Queren bei Tempo 30. Flächiges Queren wird zwischen den Haltestellen im gesamten Projektperimeter der Rämi- und Glorიაstrasse eingeführt. Im Gegenzug werden sämtliche Fussgängerstreifen in diesen Abschnitten aufgehoben, da für Fussgängerstreifen eine Benützungspflicht besteht und damit das Queren der Fahrbahn im Umkreis von 50 m beidseits eines Fussgängerstreifens untersagt wäre.

Die Trottoirs sind möglichst breit ausgestaltet. Durchgehende Mittelinseln als Querungshilfen werden mindestens 2,5 m breit sein. Die Randabschlüsse zur Fahrbahn sind für hindernisfreie Querungen durchgehend mit einem tiefen Anschlag ausgebildet. Die funktionale Trennung zwischen den Fahrstreifen und den Mittelbereichen ist mit einem Belagswechsel verdeutlicht. Die auf den Mittelbereichen vorgesehene Pflasterung wird in der Parkschale und dem Vorplatz des USZ wiederholt und schafft so die Verbindungen zwischen den Teilbereichen zu einem Gesamttraum.

Die Kreuzung Rämi-/Glorίαstrasse ist als Rechtsvortritt geregelt. Die Kreuzung Rämi-/Zürichberg-/Kantonsschulstrasse ist weiterhin mittels einer Lichtsignalanlage gesteuert. Das Verkehrsregime im Kreuzungsbereich Rämi-/Tannenstrasse bleibt unverändert. Die untergeordneten Einmündungen sind als Trottoirüberfahrten ausgestaltet, um eine klare Vortrittsregelung zu unterstützen und die Fussverkehrsbeziehung zu priorisieren. Bei der Tiefgaragenausfahrt des USZ wird eine Bedarfs-Lichtsignalanlage installiert, um einen störungsfreien Trambetrieb auf der Glorίαstrasse zu garantieren. Falls betrieblich erforderlich kann eine Bedarfs-Lichtsignalanlage auch bei der Einmündung der Freiestrasse ergänzt werden.

4.2 Fussverkehr

Mit der Umsetzung durchgehender Mittelinseln ist jeweils nur ein Fahrstreifen MIV zu queren. Damit können komfortable und sichere Querungen für den Fussverkehr gewährleistet werden. Dank flächigem Queren können die Fussverkehrsbeziehungen auf den Wunschlinien stattfinden.

Bei der Dimensionierung der Fussgängerbereiche und insbesondere der Platzierung der Bäume wurden die zukünftigen Fussverkehrsströme berücksichtigt. Im Sichtfeld wichtiger Fussverkehrsströme wird auf Baumpflanzungen verzichtet.

Eine Herausforderung ist flächiges Queren für blinde und sehbehinderte Personen. Mit taktil-visuellen Markierungen sind geeignete Querungsstellen angezeigt. Die mit einem tiefen Anschlag ausgestatteten Mittelinseln sind so ausgebildet, dass sie taktil erfassbar sind. Die detaillierte Anordnung der taktil-visuellen Markierungen ist mit der Ausführungsplanung direkt mit den zuständigen Fachverbänden festzulegen.

Für die Pflasterungen werden Steine mit maschinell bearbeiteten Sichtflächen verwendet, womit die Anforderungen an die Ebenheit gemäss der Norm zum hindernisfreien Verkehrsraum erfüllt werden können.

4.3 Veloverkehr

Auf der Rämi- und der Gloriastrasse sind bis auf den Bereich der Haltestelle «Platte» beidseitig durchgehend Velostreifen in einer Breite von 1,5 m markiert. Im Steigungsbereich der Gloriastrasse wird der Radstreifen auf 1,8 m verbreitert. Um die Querungsdistanz der Fahrbahn für den Fussverkehr und die Eingriffe in die angrenzenden Grundstücke möglichst klein zu halten, wird in den übrigen Abschnitten auf breitere Velostreifen verzichtet. In den Bereichen mit flächigem Queren werden in der Rämi- 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 für das Velo nutzbare Breite.

Die heute über den Parkplatz des USZ geführte Veloverbindung von der Rämi- zur Freiestrasse wird im Übergang zwischen dem Spitalpark und der Parkschale künftig als reiner Veloweg umgesetzt.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Auf der Rämistrasse sind in den Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens bereits heute immer wieder Stausituationen zu beobachten. Für attraktive ÖV-Linien ohne zusätzliche Verlustzeiten wird die ÖV-Eigentrossierung in der Rämistrasse beibehalten. Auf der Gloriastrasse ist das MIV-Verkehrsaufkommen geringer und Mischverkehr Tram/MIV talwärts betrieblich möglich. Der Mischverkehr erfolgt als Verlängerung des

bereits bestehenden Mischverkehrs Tram/MIV zwischen dem Vorderberg und der Einmündung Moussonstrasse neu bis zur Rämistrasse.

Sämtliche Tramhaltestellen im Projektperimeter sind für hindernisfreie Einstiege mit durchgehend hohen Haltekanten ausgestattet. Bei Haltestellen mit Tram und Nachtbus wird ein kombiniertes Zürich-Bord Tram/Bus verwendet.

Die heutige Haltestelle «Platte» in der Gloriamstrasse liegt in einer Kurve. Für eine durchgehend hohe Haltestellenkante wird die Haltestelle in die Gerade zwischen den Einmündungen Pestalozzi- und Moussonstrasse verschoben. Damit liegt die Haltestelle auch direkt beim künftigen Haupteingang des USZ.

4.5 Hitzeminderung

Die Neuordnung der Strassengeometrie mit zusätzlichen Tramhaltestellen und Mittelinseln sowie die Geländeanpassungen im Bereich der Parkschale bedingen den Ersatz zahlreicher bestehender Bäume. Alle zu fällenden Bäume wurden einzeln bezüglich ihres ökologischen Werts beurteilt, und zwar nach Stadtklimaverträglichkeit, Klimawert und Biodiversitäts-Wert. Die neu zu pflanzenden Bäume werden so ausgewählt, dass sie den ökologischen Wert des alten Bestands bereits nach 15 Jahren egalisieren. Nach 30 Jahren werden sie einen deutlich höheren ökologischen Wert als der heutige Baumbestand aufweisen. Die Baumbilanz ist damit nicht nur in Bezug auf die Anzahl Bäume, sondern auch betreffend dem ökologischen Wert positiv.

Die Beschattung durch Bäume leistet einen wesentlichen Beitrag zur Hitzeminderung. Neu werden Bäume nicht nur in den Randbereichen, sondern auch auf den Mittelinseln gepflanzt. So können die Belagsflächen effektiv beschattet werden.

Die Parkschale ist vollständig über die geplanten Grünflächen oder direkt sickerfähigen Belägen entwässert. Das auf den Mittelinseln anfallende Regenwasser wird soweit möglich in die Baumgruben geleitet.

4.6 Lärmschutz

Entlang der Rämistrasse wie auch der Gloriamstrasse liegt die Lärmbelastung teilweise über den Grenzwerten. Das Strassenbauprojekt ist als wesentliche Änderung einzustufen, womit eine Lärmsanierung erforderlich ist.

Auf der Rämistrasse gilt zwischen der Sonnegg- und der Gloriamstrasse bereits heute Tempo 30. In Abstimmung mit dem Bereich mit flächigem Queren wird Tempo 30 auf der Rämistrasse bis zur Schönberggasse geringfügig erweitert.

Entsprechend dem Stadtratsbeschluss zur Lärmsanierung vom Dezember 2021 wird auf der Gloriamstrasse Tempo 30 im Projektperimeter und weiter bis zum Vorderberg eingeführt.

Die bestehenden wie auch die neuen Strecken mit Tempo 30 werden als Zonensignale umgesetzt.

Trotz Tempo 30 können die Lärmgrenzwerte nicht vollständig eingehalten werden. Auf der Rämi- sowie der Gloriamstrasse werden ergänzend lärmarme Beläge eingebaut (Rämi-Strasse: Typ SDA 4, Gloriamstrasse: AC-8 lärmarm).

4.7 Parkierung

Der bestehende Parkplatz im Bereich der Parkschale wird aufgehoben und die Parkplätze werden vollumfänglich in der Tiefgarage des Neubaus USZ ersetzt (79 weisse Parkplätze). Diese Verlegung öffentlich zugänglicher Parkfelder wurde mit dem kantonalen Gestaltungsplan «USZ-Kernareal Ost» festgesetzt.

Die Anzahl der Velo-Parkplätze auf öffentlichem Grund wird um 90 Parkplätze erhöht. Zusätzliche werden Velo-Parkplätze mit den geplanten Hochbauvorhaben auf den Bauparzellen realisiert.

4.8 Parkschale mit Pavillon

Die Parkschale wird mit grosszügigen Grünflächen, Sitzstufen und Fussverkehrsflächen mit Natursteinbelag oder Chaussierung realisiert. Sie wird zum stark durchgrüntem Bewegungs- und Aufenthaltsraum. Die bestehende Böschung zur Gloriamstrasse wird neu zwischen dem Spitalpark und der Strasse abgestuft.

Zentrales Element der Parkschale ist das Projekt «Reservoir». Im Oktober 2020 führte die Geschäftsstelle HGZZ einen offenen, anonymen Projektwettbewerb für einen Pavillon als Begegnungsort durch. Das siegreiche Projekt «Reservoir» erhält das im Untergrund gelegene und aus dem 19. Jahrhundert stammende Trinkwasser-Reservoir partiell und nutzt es zu einem Treffpunkt mit Gastronomieangebot um. Die Bewilligung des Projekts «Reservoir» erfolgt nicht mit der vorliegenden Auflage nach Strassengesetz, sondern separat mit einer Baubewilligung nach Planungs- und Baugesetz.

Zürich, 28. März 2023 lia

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

