



Bericht zu den Einwendungen

Strassenbauprojekt Heimplatz

Bau Nr. 06167

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Einwendungen	4
3	Schlussbemerkungen	32

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 Heimplatz mit der geplanten Neugestaltung wurde vom 4. November bis 5. Dezember 2022 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 43 Einwendungen mit total 134 Anträgen eingegangen, davon verschiedene mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den 98 vorliegenden Anträgen werden 11 Anträge ganz und 39 Anträge teilweise berücksichtigt. 48 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:

- Behindertengerechter Ausbau der Tram- und Bushaltestellen;
- Verschiebung der Tramhaltestelle Kunsthaus der Linien 5 und 9 in die obere Rämistrasse;
- Ausgestaltung dieser Haltestelle als Kap-Haltestelle in Richtung Bellevue;
- Aufhebung verschiedener Fahrbeziehungen des motorisierten Individualverkehrs (MIVs) und damit Platzgewinn für Verbesserung der Veloinfrastruktur;
- Markierung von Velostreifen in der Rämi-, Hottinger-, Heimstrasse und Hirschengraben;
- Installation von neuen Veloabstellplätzen;
- Neugestaltung des Heimplatzes und Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch zusätzliche Bäume, neue Sitzbänke, einen neuen Trinkbrunnen und Platzbeleuchtung;
- Vergrösserung der Platzmitte und Verbreiterung des Trottoirs vor dem Schauspielhaus;
- Abbau von Parkplätzen; Verschiebung von Taxi-Standplätzen.

2 Einwendungen

Antrag 1:

Auf eine separate Abzweigespur im Hirschengraben vom Neumarkt kommend Richtung Bellevue sei zu Gunsten eines Velostreifens zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Leistungsfähigkeit des Knotens würde durch eine solche Massnahme für alle Verkehrsteilnehmenden reduziert. Weil der Knoten Hirschengraben/Heimplatz leistungsbestimmend für das System Heimplatz ist, könnte der Heimplatz so nicht mehr mit genügend hoher Qualität betrieben werden. Anpassungen am Hirschengraben werden mit dem Drittprojekt Seilergraben zum gegebenen Zeitpunkt geplant.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 2:

Alle Kreuzungen seien mit Vorgrün für Velos auszustatten.

Stellungnahme:

Die Lichtsignalsteuerung wird in der nächsten Projektphase festgelegt. Dabei wird die Integration von Vorgrün für den Veloverkehr in die Schaltung der Lichtsignalanlage (LSA) geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 3:

Rämistrasse Richtung Bellevue, Kreuzung Zeltweg: Der Velosack sei durch einen Aufstellbereich zu ersetzen und mindestens 5 m lang werden.

Stellungnahme:

Die Markierung wird gemäss Velostandards der Stadt Zürich ausgeführt und es soll ein Aufstellbereich von 4 m Länge für all jene Fahrbeziehungen vorgesehen werden, welche über einen zuführenden Velostreifen verfügen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 4:

Rämistrasse Richtung Bellevue, Kreuzung Hottingerstrasse: Der Velosack sei durch einen Aufstellbereich zu ersetzen und mindestens 5 m lang werden.

Stellungnahme:

Die Markierung wird gemäss Velostandards der Stadt Zürich ausgeführt und es soll ein Aufstellbereich von 4 m Länge für all jene Fahrbeziehungen vorgesehen werden, welche über einen zuführenden Velostreifen verfügen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 5:

Hirschengraben, stadteinwärts: Vor dem Gebäude Hirschengraben 22 sei eine Veloweiche analog zu jener in der Werdstrasse zu bauen.

Stellungnahme:

Von einer Veloweiche wie an der Werdstrasse würde höchstens der an dieser Stelle in der Velobeziehung untergeordnete rechtsabbiegende Veloverkehr profitieren. Ohne durchgehenden Velostreifen für rechtsabbiegende Velos bietet dies jedoch kaum Vorteile. Weiter würde eine solche Massnahme mehr Platz benötigen, der vom Trottoir genommen werden müsste oder zulasten eines reduzierten Rechtsabbiegestreifens gehen würde. Eine Veloweiche würde die ohnehin schon knapp bemessenen, getrennten MIV-Spuren noch zusätzlich verkürzen, was wiederum zu gegenseitigen Behinderungen und Störungen im Verkehrsfluss führen würde.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 6:

Hirschengraben, stadtauswärts: Der Veloweg bei der Einfahrt in den Parkplatz vor dem Obergericht sei rot einzufärben.

Stellungnahme:

Der Antrag wird in der nachfolgenden Projektierungsphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 7:

Hirschengraben stadtauswärts: Vor der Kreuzung mit der Heimstrasse sei der Aufstellbereich für Velos auf 5 m zu verlängern.

Stellungnahme:

Die Markierung wird gemäss Velostandards der Stadt Zürich ausgeführt und es soll ein Aufstellbereich von 4 m Länge für all jene Fahrbeziehungen vorgesehen werden, welche über einen zuführenden Velostreifen verfügen.

In vorliegendem Fall sind keine zuführenden Velostreifen möglich, weshalb auf Aufstellbereiche verzichtet werden muss.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 8:

Heimstrasse stadteinwärts: Vor der Kreuzung mit der Florhofgasse sei der Aufstellbereich für Velos über beide Spuren zu erstrecken und solle eine Länge von mindestens 5 m aufweisen.

Stellungnahme:

Die Markierung wird gemäss Velostandards der Stadt Zürich ausgeführt und es soll ein Aufstellbereich von 4 m Länge für all jene Fahrbeziehungen vorgesehen werden, welche über einen zuführenden Velostreifen verfügen.

Bericht zu den Einwendungen

Aus Platzgründen kann kein zuführender Velostreifen für den direkten Linksabbieger in Richtung Hirschengraben und Bellevue eingerichtet werden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist es zudem höchst anspruchsvoll, den Linksabbieger ohne zuführenden Velostreifen zu erreichen. Aus diesem Grund soll eine indirekte Linksabbiegebeziehung angeboten werden. Ein Aufstellbereich über beide Fahrstreifen hinweg ist nicht vorgesehen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 9:

Rämistrasse Richtung ETH und Unispital, Kreuzung Hottingerstrasse: Der Velosack sei durch einen Aufstellbereich zu ersetzen und solle mindestens 5 m lang werden.

Stellungnahme:

Die Markierung wird gemäss Velostandards der Stadt Zürich ausgeführt und es soll ein Aufstellbereich von 4 m Länge für all jene Fahrbeziehungen vorgesehen werden, welche über einen zuführenden Velostreifen verfügen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 10:

Der abgesetzte Veloweg vor dem Gebäude Kantonsschulstrasse 1 sei bis 5 Meter vor dem Haltebalken der Kreuzung mit dem Hirschengraben zu verlängern, so dass er nicht durch rechts abbiegende Autos blockiert werden könne.

Stellungnahme:

Die MIV-Spur ist ausreichend dimensioniert, damit der Velostreifen nicht blockiert wird. Zudem ist es wichtig, dass der geradeausfahrende Veloverkehr frühzeitig auf der Fahrbahn präsent ist und dadurch sowohl von den rechtsabbiegenden wie auch von geradeausfahrenden Fahrzeugen rechtzeitig erkannt werden kann.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 11:

Mit dem Velo sei die Geradeausfahrt aus der Kantonsschulstrasse auf den Heimplatz zu erlauben. Dafür sei die Traminseln der Linie 3 so zu verlängern, dass dafür je eine Velofurt zum sicheren Aufstellen von Velofahrenden erstellt werden könne. Idealerweise sei noch eine dritte Velofurt an der Spitze des Heimplatzes zu erstellen, so dass die Fahrbahnen vor dem alten Kunsthaus parallel zum Fussgängerstreifen überquert werden könnten.

Stellungnahme:

Das Begehren ist geometrisch nicht umsetzbar und würde eine Steuerung des Knotens mittels LSA erforderlich machen. Mit einem gesteuerten Knoten Kantonsschulstrasse würde die Qualität und Leistungsfähigkeit des Systems Heimplatz aber wesentlich reduziert, was nicht hingenommen werden kann.

Bericht zu den Einwendungen

Für eine unregelmässige Lösung ist kein Platz für eine Furt vorhanden. In Richtung Hottingen muss der Bereich durch den abbiegenden Bus der Linie 31 überfahren werden können. Geradeausfahrende Velos können zudem die parallele Achse Rämistrasse nutzen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 12:

Hottingerstrasse, stadtauswärts: Der Veloweg solle auf der gesamten Länge abgesetzt sein, so dass der MIV die Velos nicht blockieren und gefährden könne.

Stellungnahme:

Der Strassenraum ist sehr eng und lässt für die verschiedenen Verkehrsmittel nur minimale Masse zu. Ein optionaler 1,50 m breiter Veloweg auf einem so langen Abschnitt ist knapp, Abbiegemöglichkeiten für Velos eingeschränkt sowie kein Überholen von langsamen Velos möglich. Diese Lösung würde keinen qualitativen Mehrwert bringen. Die MIV-Spuren und die Velostreifen sind ausreichend dimensioniert, damit keine Konflikte MIV/Velo entstehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 13:

Hottingerstrasse, Kreuzung mit Rämistrasse: Der Velosack sei durch eine Aufstellfläche zu ersetzen und solle mindestens 5 Meter lang sein.

Stellungnahme:

Die Markierung wird gemäss Velostandards der Stadt Zürich ausgeführt und es soll ein Aufstellbereich von 4 m Länge für all jene Fahrbeziehungen vorgesehen werden, welche über einen zuführenden Velostreifen verfügen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 14:

Hottingerstrasse, stadteinwärts: Der Veloweg solle auf der gesamten Länge abgesetzt sein, so dass der (rechts abbiegende) MIV die Velos nicht blockieren und gefährden könne.

Stellungnahme:

Der Strassenraum ist sehr eng und lässt für die verschiedenen Verkehrsmittel nur minimale Masse zu. Ein optionaler 1,50 m breiter Veloweg auf einem so langen Abschnitt ist knapp, Abbiegemöglichkeiten für Velos eingeschränkt sowie kein Überholen von langsamen Velos möglich. Diese Lösung würde keinen qualitativen Mehrwert bringen. Die MIV-Spuren und die Velostreifen sind ausreichend dimensioniert, damit keine Konflikte MIV/Velo entstehen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 15:

Es müsse bereits mit diesem Projekt sichergestellt werden, dass beim Drittprojekt «Hirschengraben Haltestelle Neumarkt, TAZ Bau Nr. 14135» beidseitig ein abgesetzter Veloweg gebaut werden könne.

Stellungnahme:

Die Planungen zur Umsetzung der regionalen Veloroute Nr. 71 im Hirschengraben und Seilergraben, Abschnitt Heimstrasse bis Central, erfolgen mit dem Projekt Seilergraben Bau Nr. 20159 und sind nicht Bestandteil des Projekts Heimplatz.

Mit dem Anschluss an den Bestand wird durch das Projekt Heimplatz zumindest keine Entscheidung betreffend Weiterführung der Veloinfrastruktur im besagten Abschnitt vorweggenommen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 16:

Hirschengraben stadteinwärts: Vor der Kreuzung mit der Heimstrasse sei der Aufstellbereich für Velos auf 5 m zu verlängern.

Stellungnahme:

Die Markierung wird gemäss Velostandards der Stadt Zürich ausgeführt und es soll ein Aufstellbereich von 4 m Länge für all jene Fahrbeziehungen vorgesehen werden, welche über einen zuführenden Velostreifen verfügen.

Im vorliegenden Fall beträgt der Aufstellbereich bereits 4 m, weshalb sich eine Anpassung erübrigt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 17:

Hirschengraben stadtauswärts: Bei der Kreuzung mit der Heimstrasse sei der rechts abbiegende Veloverkehr mittels einem abgesetzten Veloweg vor die Kurve schneidendem MIV zu schützen.

Stellungnahme:

Zwischen Knoten Hirschengraben / Heimstrasse bis zur Krautgartengasse wird Richtung Niederdorf ein abgesetzter Radweg realisiert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 18:

Hirschengraben stadtauswärts: Der Aufstellbereich an der Kreuzung mit der Heimstrasse solle mit einem Velostreifen erreichbar sein. Nötigenfalls sei dafür die Rechtsabbiegespur aufzuheben, oder auf etwa zwei Autos zu verkürzen und dort entsprechend zu verbreitern.

Stellungnahme:

Die Planungen zur Umsetzung der regionalen Veloroute Nr. 71 im Hirschengraben und Seilergraben, Abschnitt Heimstrasse bis Central, erfolgen mit dem Projekt Seilergraben Bau Nr. 20159 und sind nicht Bestandteil des Projekts Heimplatz.

Mit dem Anschluss an den Bestand wird durch das Projekt Heimplatz zumindest keine Entscheidung betreffend Weiterführung der Veloinfrastruktur im besagten Abschnitt vorweggenommen.

Bericht zu den Einwendungen

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 19:

Sämtliche Velostreifen seien mit einer Mindestbreite von 1,80 m zu markieren.

Stellungnahme:

Im Rahmen der Projektierung fand eine Güterabwägung zwischen den verschiedenen an diesen öffentlichen Raum gestellten Bedürfnissen wie z. B. Erhöhung der Attraktivität für den Fussverkehr, Erhalt der Betriebsqualität des ÖVs oder Umsetzung einer durchgehenden Veloinfrastruktur statt. Das aufgezeigte Projekt stellt dabei eine ausgewogene Kompromisslösung im Kontext der sehr engen Platzverhältnisse dar. Im Rahmen dieser Abwägung hat sich gezeigt, dass nicht sämtliche Velostreifen mit einer Mindestbreite von 1,80 m umgesetzt werden können.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 20:

Der PubliBike-Standort sei aus verschiedenen Richtungen besser zugänglich zu realisieren, z. B. mitten auf dem Heimplatz.

Stellungnahme:

Der zentrale Bereich soll primär für Aufenthalt und Zirkulation zur Verfügung stehen und nicht für Verkehrsinfrastruktur. Am Rand entlang der Rämistrasse werden jedoch öffentliche und zentral zugängliche Veloabstellplätze angeordnet.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 21:

Überall, wo möglich, seien abgesetzte Velowege zu planen.

Stellungnahme:

Der Strassenraum ist sehr begrenzt und lässt für die verschiedenen Verkehrsmittel nur minimale Masse zu. Abgesetzte Velowege würden somit nur mit Minimalmassen ausgebildet werden können, Abbiegemöglichkeiten für Velos eingeschränkt und kein Überholen von langsamen Velos ermöglichen. Aus diesen Gründen wurden in diesem Projekt abgetrennte Velowege nur in ausgewählten Situationen angewendet.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 22:

Bitte genug Platz in der indirekten Linksabbiegewartezone schaffen.

Stellungnahme:

In der nachfolgenden Projektierungsphase werden die Linksabbiegewartezonen nochmals überprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 23:

Qualität der Veloinfrastruktur sei deutlich zu erhöhen und Minimal-Masse zu verhindern.

Die vorgesehenen Radstreifen mit einer Breite von lediglich 1,50 m im ganzen Projektperimeter seien bei diesen MIV-Mengen, der Dichte und der erlaubten Geschwindigkeiten nicht ausreichend. Gemäss städtischer Velostrategie 2030 gehörten Minimal-Masse bei der Veloinfrastruktur der Vergangenheit an (siehe Velostrategie 2030, Massnahmenband, M 1.2). Folgende Optionen seien für alle zuführenden Strassen und Knoten zu prüfen und umzusetzen:

- Baulich abgesetzte Radwege
- Radstreifen mit einer Breite von 2,00 m (Mindestbreite 1,80 m)
- «Protected Bikelanes» insbesondere bei Knotenzufahrt
- Grosszügige Aufstellbereiche mit Velosäcken (4-5 m) statt nur vorgezogener Haltebaken.

Stellungnahme:

Im Rahmen der Projektierung fand eine Güterabwägung zwischen den verschiedenen an diesen öffentlichen Raum gestellten Bedürfnissen wie z. B. Erhöhung der Attraktivität für den Fussverkehr, Erhalt der Betriebsqualität des ÖVs oder Umsetzung einer durchgehenden Veloinfrastruktur statt. Das aufgezeigte Projekt stellt dabei eine ausgewogene Kompromisslösung im Kontext der sehr engen Platzverhältnisse dar. Im Rahmen dieser Abwägung hat sich gezeigt, dass nicht sämtliche Velobeziehungen abgesetzt oder mit einer Mindestbreite für Velostreifen von 1,80 m umgesetzt werden können. Aufstellbereiche werden mit der nachfolgenden Projektierungsphase nochmals überprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 24:

Es sei eine geschützte Führung des Veloverkehrs vom Hirschengraben in die Heimstrasse zu realisieren. Dabei sei eine Führung des Veloverkehrs vom Hirschengraben in die Heimstrasse mittels geschützter Querung via rechtem Fahrbahnrand zu prüfen.

Stellungnahme:

Eine Veloführung vom Hirschengraben in die Heimstrasse mittels geschützter Querung via rechtem Fahrbahnrand wird in der nachfolgenden Projektierungsphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 25:

Der Radstreifen auf der Hottingerstrasse in Richtung Hottingerplatz sei im Bereich nach der Kreuzung mit der Rämistrasse mit grossen Velopiktogrammen zu versehen oder rot einzufärben.

Stellungnahme:

Eine Roteinfärbung ist aus normativen Gründen nicht möglich, Velopiktogramme werden aber geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 26:

In der Rämistrasse sei auch insbesondere bergwärts der Velostreifen baulich von der Strasse abzutrennen. Dies könne analog der anderen Strassenseite (bei der Tramhaltestelle) und/oder der Quaibrücke erfolgen.

Stellungnahme:

Der Strassenraum ist sehr eng und lässt für die verschiedenen Verkehrsmittel nur minimale Masse zu. Abgesetzte Velowege würden somit nur mit Minimalmassen ausgebildet, Abbiegemöglichkeiten für Velos eingeschränkt und kein Überholen von langsamen Velos ermöglichen. Aus diesen Gründen wurden in diesem Projekt abgetrennte Velowege nur in ausgewählten Situationen angewendet. Die weitere Ausgestaltung der Veloinfrastruktur Richtung Hochschulquartier wäre mit einem Folgeprojekt zu prüfen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 27:

Auf das Linksabbiegeverbot von der Hottinger- in die Rämistrasse sei zu verzichten. Die Aufhebung dieser Verbindung führe zu Mehrverkehr im Quartier.

Stellungnahme:

Der Erhalt der Linksabbiegebeziehung würde zu einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Knotens führen und ist zudem auch aus Platzgründen nicht möglich. Damit die im regionalen Richtplan eingetragenen Velorouten umgesetzt werden können, muss Platz geschaffen werden. Aus diesem Grund wird der Linksabbieger zu Gunsten einer Veloinfrastruktur aufgehoben. Das Projekt stellt eine Kompromisslösung dar. Als Alternative kann der Verkehr z. B. kleinräumig über den Hirschengraben oder grossräumig via Kreuzplatz in Richtung Bellevue fahren.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 28:

Auf das Rechtsabbiegeverbot von der Rämi- in die Hottingerstrasse sei zu verzichten. Ein Rechtsabbiegeverbot nötige die Autofahrenden bis in die Zürichbergstrasse und dann in die Freiestrasse durch das ganze Quartier Hottingen zu fahren.

Stellungnahme:

Der Erhalt der Rechtsabbiegebeziehung würde zu einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Knotens führen und ist zudem aus Platzgründen nicht möglich. Damit die im regionalen Richtplan eingetragenen Velorouten umgesetzt werden können, muss Platz geschaffen werden. Aus diesem Grund wird der Rechtsabbieger zu Gunsten einer Veloinfrastruktur aufgehoben. Das Projekt stellt eine Kompromisslösung dar. Als Alternative kann der Verkehr z. B. kleinräumig über den Hirschengraben oder grossräumig via Kreuzplatz in Richtung Hottingen fahren.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 29:

Auf das Linksabbiegeverbot von der Rämistrasse in den Hirschengraben ist zu verzichten.

Stellungnahme:

Ein solches Verbot ist mit dem Projekt nicht vorgesehen.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 30:

Hirschengraben, stadteinwärts: Vor der Kreuzung mit der Heimstrasse sei auf die separate Rechtsabbiegespur zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Rechtsabbiegespur ist aufgrund der Knotensteuerung und der Leistungsfähigkeit nötig und kann nicht aufgehoben werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 31:

Der Steigerung der MIV-Kapazität des Heimplatzes durch die aufgehobenen Linksabbieger sei entgegenzuwirken.

Stellungnahme:

Die Aufhebung der Linksabbieger führt nicht zu einer Erhöhung der Kapazität. Der Knoten Hirschengraben/Heimstrasse/Florhofgasse ist für das gesamte System leistungsbestimmend, wobei dieser Knoten keine Kapazitätserhöhung erfährt. Zudem führt die einspurige Führung des MIVs zwischen Hirschengraben und Heimplatz stadtauswärts zu einer Kapazitätsreduktion, die steuerungstechnisch möglichst zu egalisieren ist. Die durch den Wegfall gewonnene Flexibilität der Steuerung bei den LSA in der Rämistrasse wird denn auch dafür eingesetzt, dass das System auf einem zu heute vergleichbaren Leistungsfähigkeitsniveau und mit der notwendigen Priorisierung des ÖVs betrieben werden kann.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 32:

Die Vortrittsverhältnisse vom Zeltweg in Heimstrasse seien zu verdeutlichen und geschützte Wartebereiche zu erstellen.

Stellungnahme:

Für bauliche geschützte Aufstellbereiche fehlt der Platz in der Heimstrasse. Zusätzliche Haltelinien würden die Durchlässigkeit einschränken. Als Aufstellbereich kann der Raum hinter der Schutzinsel des Fussgängerstreifens dienen. Die Tramgleise geben dabei Orientierung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 33:

Auf den Abbau von Fahrstreifen für den MIV sei generell zu verzichten.

Stellungnahme:

Mit dem Projekt wurde eine Güterabwägung vorgenommen, welche die Bedürfnisse sämtlicher Mobilitätsformen einbezogen hat. Um Platz für bisher nicht oder nur ungenügend berücksichtigte Themen wie Veloverkehr, Fussverkehr, Stadtklima, Aufenthalt, verbesserte Verkehrssicherheit und Orientierung schaffen zu können, müssen einzelne Fahrbeziehungen des MIVs reduziert werden. Die aufgehobenen Fahrbeziehungen werden aber weiterhin über Alternativrouten angeboten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 34:

Es solle geprüft werden, ob die wegfallenden MIV-Abbiege-Verbindungen besser kompensiert werden könnten, insbesondere die Verbindung Rämi- in die Hottingerstrasse würden lange Umwege über stark genutzte Knoten wie das Bellevue und das Central bedingen. Die geplanten Wege zu sonst nicht mehr direkt erreichbaren Zielen sollen klar ausgeschildert werden.

Stellungnahme:

Die Prüfung wurde vorgenommen und aufgezeigt, welche Alternativrouten bestehen. Die Fahrbeziehung Rämi-/Hottingerstrasse kann kleinräumig via Hirschengraben oder grossräumig via Kreuzplatz angeboten werden. Die erforderlichen Leistungsreserven auf den Alternativrouten sind vorhanden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 35:

Auf die Aufhebung der Linksabbiegemöglichkeit aus der Heimstrasse Richtung Kantonsschulstrasse sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Der Knoten Kantonsschulstrasse ist massgebend für den Verkehrsfluss Zeltweg-Central. Der Verkehr muss möglichst effizient abgewickelt werden können, weshalb auf die Linksabbiegebeziehung verzichtet werden muss.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 36:

Die Autospur vor dem Schauspielhaus bergwärts sei wie diejenige talwärts mit der Tramspur zusammenzulegen.

Stellungnahme:

Die ÖV-Priorisierung wäre mit diesem Begehren nicht mehr gewährleistet, da die Knoten entlang der Rämistrasse koordiniert gesteuert werden. Der Mischverkehr würde die Leistungsfähigkeit reduzieren und eine genügende ÖV-Priorisierung verunmöglichen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 37:

Die Möglichkeit, von der Rämistrasse bergabwärts kommend links in den Zeltweg einzubiegen, sei beizubehalten.

Stellungnahme:

Der Erhalt der Linksabbiegebeziehung ist aus Platzgründen nicht möglich und würde zu einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Knotens führen. Zudem können mit der Aufhebung bestehende Defizite in der Verkehrssicherheit reduziert und die regional klassierte Veloroute entlang der Rämistrasse umgesetzt werden. Die Fahrbeziehung wird über Alternativrouten grossräumig angeboten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 38:

Die heutige Zahl der Parkplätze sei zu erhalten.

Stellungnahme:

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (PBG) sieht vor, dass im Normalfall die Zahl der Fahrzeugabstellplätze so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benutzer*innen einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grunds aufgestellt werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. Pflichtparkplätze). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV) regelt den Pflichtbedarf. Durch die Realisierung von Pflichtparkplätzen weitet sich das Parkplatzangebot auf Privatgrund stetig aus, sodass der Parkplatzbedarf zusehends auf Privatgrund abgedeckt werden kann.

Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkplätze und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer*innen und Gewerbetreibende sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigte und Besucher*innen auf ihren Grundstücken zu errichten.

Parkplätze werden nur aufgehoben, wenn dadurch anderen Bedürfnissen Rechnung getragen werden kann. Damit sollen richtplanerische und konzeptionelle Vorgaben zur Aufwertung der Strassenräume umgesetzt werden. Mit dem Projekt Heimplatz wurde eine Güterabwägung vorgenommen, welche die Bedürfnisse sämtlicher Mobilitätsformen einbezogen hat. Um Platz für Aufenthalt, neue Bäume, breitere Gehwege sowie Velostreifen zur Umsetzung der im regionalen Richtplan eingetragenen Veloroute zu erhalten, müssen Parkplätze aufgehoben werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 39:

Auf die Anordnung von Kaphaltestellen sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Realisierung einer Insellösung, d.h. die Tramhaltestelle in der Strassenmitte angeordnet, ist aus Platzgründen nicht möglich. Somit ist zumindest eine einseitige Kaphaltestelle notwendig.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 40:

Auf den Einbau einer Belagsrampe in der Einmündung Wolfbachstrasse sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Belagsrampe oder Trottoirüberfahrt gibt den Zufussgehenden Vortritt gegenüber dem abbiegenden MIV, steigert die Attraktivität der Fusswegverbindung in Längsrichtung und erlaubt eine Hierarchisierung und Zonierung der unterschiedlich klassierten Strassenabschnitte; im vorliegenden Fall der kantonal klassierten Hottingerstrasse gegenüber der nicht klassierten kommunalen Wolfbachstrasse.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 41:

Es sei zu prüfen, ob die LSA zur ÖV-Bevorzugung auf der Rämistrasse oberhalb der geplanten Tramhaltestelle zu einem noch stärkeren Rückstau des MIVs auf der Rämistrasse führe.

Stellungnahme:

Die Überprüfung hat bereits stattgefunden. Die LSA zur ÖV-Bevorzugung ist machbar und notwendig für das Verkehrsmanagement und die ÖV-Bevorzugung.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 42:

Auf die Verschiebung der Tramhaltestelle vom Heimplatz Richtung Kantonsschule (ex. Jecklinhaus) sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Verschiebung ist notwendig, da die bestehende Tramhaltestelle zu kurz für die heutige wie auch künftige Tramgeneration ist. Dies führt bereits heute dazu, dass die Trams in den Querungsbereich der Fussgänger*innen hineinragen und diese auf die MIV-Fahrbahn ausweichen müssen. Dieser Konflikt zwischen Zufussgehenden und dem auf dem Zeltweg verkehrenden MIV kann mit einer Verschiebung behoben werden. Zudem ist ein Ausbau der Haltestelle im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) an der bestehenden Lage nicht umfassend möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 43:

Die nördliche Haltestelle Kunsthaus vor dem Kunsthausneubau für die Linie 3 und die Nachtbuslinien sei als Kaphaltestelle auszugestalten.

Stellungnahme:

Die Anordnung einer Kaphaltestelle zwischen den Knoten Rämi-/Heimstrasse und Heim-/Kantonsschulstrasse wurde geprüft. Um eine genügende ÖV-Priorisierung gewährleisten zu können, müsste der MIV auf der Hottingerstrasse stadteinwärts zusätzlich zurückgehalten werden, was zu einer wesentlichen Zunahme der Rückstaulängen führen würde. Die Verkehrsnachfrage könnte nicht mehr abgewickelt werden. Hinzu kommt die direkte Abhängigkeit zum für das System Heimplatz leistungsbestimmenden Knoten Hirschengraben/Heimstrasse. Rückstau bis zum Knoten Heim-/Kantonsschulstrasse kann nicht ausgeschlossen werden und es bestehen somit grosse Risiken, dass die Haltestelle nicht immer vom MIV geräumt werden könnte. Die ÖV-Behinderungen würden zunehmen und erheblichen Fahrzeitverluste der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) müssten in Kauf genommen werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 44:

Tramhaltestelle Richtung Bellevue: Die Kapüberfahrt solle vollflächig rot eingefärbt werden, damit dieser Bereich klar als Veloverkehrsfläche wahrnehmbar sei. Zur Vermeidung von Rutschigkeit nicht mit Farbe, sondern mit eingefärbtem Belag wie in Holland üblich.

Stellungnahme:

In der nachfolgenden Projektierungsphase werden die Ausgestaltung mit taktilem Anschlag sowie Möglichkeiten betreffend Markierung geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 45:

Die Wartehallen auf den Traminseln seien mindestens doppelt so lang auszuführen, damit sich die Wartenden auf einer grösseren Länge/Fläche wettergeschützt verteilen könnten.

Stellungnahme:

Die Transparenz über den Heimplatz und Sichtbeziehungen zwischen den Kunsthäusern ist ein zentrales Thema der Platzgestaltung. Ein minimal notwendiger Witterungsschutz wird gewährleistet und ist mit allen beteiligten Partnern abgestimmt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 46:

Die Haltekanten der Tramhaltestellen seien mindestens im Bereich eines haltenden Trams und damit auf einer Länge von mindestens 43 m mit einer BehiG-konformen hohen Haltekante auszuführen.

Stellungnahme:

Mit der neuen Haltestellenposition vor dem Kunsthaus können die Haltekanten für einen autonomen Zustieg durchgehend hoch ausgebildet werden.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 47:

Die Tramhaltestelle «Kunsthaus» Richtung Central soll bezüglich dem MIV als Kaphaltestelle ausgebildet werden mit einem Veloweg hinter dem Wartebereich.

Stellungnahme:

Zur Anordnung einer Kaphaltestelle wurde bereits im Antrag 43 Stellung genommen.

Eine Führung des Veloverkehrs hinter dem Wartebereich hindurch würde das Konfliktpotenzial zwischen Fuss- und Veloverkehr wesentlich erhöhen. Zudem müsste der Veloverkehr im Bereich der Fussgängerquerungen und dem Wartebereich der Fussgänger*innen auf den Gehwegbereich oder wieder zurück auf das Strassenniveau geführt werden. Diese Konfliktpunkte werden mit Radstreifen auf der Fahrbahn vermieden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 48:

Die Tramhaltestelle «Kunsthaus» sei näher zum Heimplatz zu schieben, sodass der obere Fussgängerstreifen unterhalb des Grundstücks Rämistrasse 44 zu liegen komme. Die Haltekanten einander gegenüberliegend anzuordnen.

Stellungnahme:

Die Haltestellen liegen so nahe wie möglich am Knoten Hottingerstrasse. Aufgrund der zwingend benötigten Dienstgleisverbindung der VBZ, kann die Haltestelle nicht noch weiter gegen Süden geschoben werden. Eine Anordnung vis-à-vis ist somit nicht möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 49:

Es seien neue Wartehäuschen zu entwerfen.

Stellungnahme:

Die Wartehallen sollen möglichst zurückhaltend wirken und sich selbstverständlich als Verkehrsinfrastruktur in der Platzgestaltung einordnen. Es braucht keine weitere Spezial-Architektur auf dem Heimplatz.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 50:

Auf die Anordnung von Kaphaltestellen sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Aufgrund der engen Platzverhältnisse ist die Kaphaltestelle Kunsthaus unverzichtbar.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 51:

Die Bushaltestelle seien mit einem Dach in der Nähe zu ergänzen.

Stellungnahme:

Die Transparenz über den Heimplatz und Sichtbeziehungen zwischen den Kunsthäusern ist ein zentrales Thema der Platzgestaltung. Aus diesem Grund wird bei den Bushaltestellen auf einen zusätzlichen Witterungsschutz verzichtet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 52:

Tramhaltestelle Richtung Bellevue: Die Velos sollen hinter dem Perron durchgeführt werden.

Stellungnahme:

Dieses Begehren wurde geprüft. Um möglichst wenig Konflikte mit dem Fussverkehr zu erhalten, werden Velofahrende vor dem Wartebereich möglichst direkt durchgeführt. Dadurch kann der Veloverkehr räumlich vom Fussverkehr getrennt und somit möglichst konfliktfrei geführt werden. Hält das Tram an der Haltestelle, werden die Velofahrenden mittels LSA zurückgehalten. Der Veloweg dient dann dem Zustieg zum Tram. Würde der Veloverkehr ungeregelt hinter dem Perron durchgeführt, stünde dieser im Konflikt sowohl mit den ein- und insbesondere aussteigenden Trampassagieren sowie den längs der Rämistrasse zirkulierenden Fussgänger*innen. Der Konflikt besteht auch dann, wenn kein Tram in der Haltestelle steht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 53:

Die geplante Tramhaltestelle Kunsthaus an der Rämistrasse, die bezüglich der Veloführung ähnlich wie die Bahnhof Hardbrücke-Haltestelle funktionieren soll, sei umzuplanen. Entweder müsse eine physische Sperrung mit einer Barriere vorgesehen oder die Velos müssten hinter oder neben der Tramhaltestelle geführt werden. In jedem Fall sei ein geschützter Wartebereich für die Fahrgäste zu gewährleisten.

Stellungnahme:

Die Situation Rämistrasse ist nicht direkt mit der Hardbrücke vergleichbar. Bei der Hardbrücke werden Velos im Mischverkehr mit den Fussgänger*innen durch den Wartebereich der Haltestelle geführt. Zudem besteht dort keine LSA, sondern lediglich Bodenleuchten zeigen die Befahrbarkeit des Haltestellenbereichs an. An der Rämistrasse wird der Veloverkehr bei einem wartenden Tram mittels LSA noch auf der Fahrbahn angehalten. So entstehen weder Missverständnisse noch Konflikte und Fussgänger*innen können sicher ins Tram ein- oder aus dem Tram aussteigen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 54:

Für einen solch grossen Platz habe es (zu) wenig Bäume. Es gäbe durchaus Platz für mehr:

- Baumreihe vor der Kunsthaus Erweiterung
- Baumreihe vor dem Schauspielhaus
- Baumbestander Platzteil vor dem Terrasse Restaurant

Stellungnahme:

Es werden zusätzliche Baumstandorte geprüft. Dabei sind zahlreiche beeinträchtigende Faktoren wie Sichtachsen, Beibehaltung einer gewissen Transparenz zwischen den Kunsthäusern, Werkleitungen, Abspannungsleitungen, Anlieferungszonen und Verkehrssicherheit (Sichtweiten) zu berücksichtigen. Weil es sich beim Heimplatz um einen Platz und nicht um eine Strasse handelt, kommen Baumreihen aus konzeptionellen Gründen nicht in Frage. Ziel ist es, durch die präzisen Baumsetzungen den Platz als Gesamtheit (von Fassade zu Fassade) zu stärken. Durch Baumreihen würde hingegen die Strassenführung betont werden. Durch die Verwendung von unterschiedlichen Baumarten soll eine Vielfalt gewährleistet werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 55:

Auf den Baum auf dem Trottoir vor dem Schauspielhaus sei zu verzichten und die Bäume auf dem Trottoir an der Ecke Kantonsschulstrasse/Kunsthausneubau seien aus der dem Fussgängerstreifen weiterführenden Gehlinie heraus zu den Velostellplätzen hin zu verschieben.

Stellungnahme:

Das Schauspielhaus gehört zum Platz und der Baum ist wichtig, um dies gestalterisch und räumlich umsetzen zu können. Auch die Baumgruppe an der Ecke Kantonsschulstrasse / Kunsthausneubau ist konzeptionell relevant. Aufgrund bestehender Werkleitungen kann sie nur minimal nach Norden verschoben werden. Die Situation wird soweit möglich zu Gunsten der Fussgänger*innen verbessert. Die Baumscheibe soll an dieser Stelle begehbar ausgestaltet werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 56:

Eine allfällige Bepflanzung vor dem Schauspielhaus sei mit der Denkmalpflege abzusprechen.

Stellungnahme:

Das Projekt ist mit der Denkmalpflege sowie den Vertretern des Schauspielhauses abgestimmt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 57:

Auf der Insel solle kein Baum ohne zwingenden Grund umgesägt werden.

Stellungnahme:

Die zwei Jungplatanen, die als Ersatzpflanzung im Zusammenhang mit der Kunsthauserweiterung erfolgten, werden an einen neuen Standort verpflanzt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 58:

Vor dem Bührlbau sei eine Reihe grosser Bäume zu pflanzen.

Stellungnahme:

Grosse Baumkronen werden nicht von Anfang an vorhanden sein. Jungbäume brauchen intensive Pflege, weshalb der Fokus auf qualitatives Wachstum der geplanten Bäume gesetzt wird. Der genaue Umfang der Baumpflanzungen wird in der nachfolgenden Projektphase weiter geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 59:

Es sollen nicht nur eine Statistik der Anzahl Bäume im Planungssperimeter geführt werden, sondern auch eine Statistik über die Anzahl Kubikmeter Baumkronen, welche in 10 oder 30 Jahren nach der Fertigstellung zur Beschattung des öffentlichen Raumes vorhanden sein sollten. Wenn immer möglich sei mit langfristig grossen Bäumen eine Beschattung eines möglichst grossen Teils der Asphalt-Flächen anzustreben.

Stellungnahme:

Gemäss Fachplanung Stadtbäume ist nicht das Kronenvolumen sondern die Kronenfläche eine der relevanten Messgrössen.

Die Artenwahl und Platzierung der Bäume erzielen eine hohe Beschattung der Aufenthaltsbereiche. Ein maximales Wachstum soll durch Bereitstellung von grossvolumigen, miteinander verbundenen Wurzelräumen erreicht werden. Eine Bilanz der Kronenfläche soll in der folgenden Projektphase geprüft werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 60:

Das Baumkonzept sei zu harmonisieren und zu vereinheitlichen. Das Baum-"Konzept" wirke beliebig, befremdend und verstreut wie aus dem Baumschul-Katalog.

Stellungnahme:

Das Baumkonzept bezieht sich auf den Ort, und die Baumarten korrespondieren mit der charakteristischen Vielfalt von Arten, die die Quartiere am Zürichberg auszeichnen. Darunter sind auch zahlreiche Exoten. Der Fokus bei der Artenwahl liegt daher auf der Stärkung von Diversität sowie dem Einsatz von hitzetoleranten Arten

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 61:

Die Bäume vor der Fassade des Chipperfield-Baus und des Moser-Baus seien wegzulassen.

Stellungnahme:

Die raumübergreifende Platzwirkung wird auf drei Ebenen erreicht: Bodenbelag, Beleuchtung und – besonders wichtig – Bepflanzung. Darum sind die Bäume im Vorbereich aller Kulturhäuser besonders wichtig. Hinzu kommt, dass die Aussengastronomie der Kunsthauserweiterung direkt vom Schatten der geplanten Bäume profitieren wird.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 62:

Es sei zu prüfen, ob gewisse Bereiche nicht auch chaussiert ausgeführt werden könnten. Die Fugen zwischen den Natursteinplatten sollen wasserdurchlässig ausgeführt werden.

Stellungnahme:

Der Umfang der Entsiegelung und die Materialisierung der Bodenbeläge werden in der nachfolgenden Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 63:

Die Insel vor dem Pfauen solle zwischen den beiden Fussgängerstreifen entsiegelt oder sogar begrünt werden.

Stellungnahme:

Der Umfang der Entsiegelung und die Materialisierung der Bodenbeläge werden in der nachfolgenden Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 64:

Die Mittelinsel, der Place-Jardin, sei wenn immer möglich unversiegelt zu gestalten, d. h. eine Versiegelung nur dort, wo sie funktional nötig ist.

Stellungnahme:

Der Umfang der Entsiegelung und die Materialisierung der Bodenbeläge werden in der nachfolgenden Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 65:

Es sei mehr Fläche zu entsiegeln.

Stellungnahme:

Der Umfang der Entsiegelung und die Materialisierung der Bodenbeläge werden in der nachfolgenden Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 66:

Die nicht befahrenen und nicht intensiv begangenen Flächen seien nicht mit einem Hartbelag zu versehen.

Stellungnahme:

Der Umfang der Entsiegelung und die Materialisierung der Bodenbeläge werden in der nachfolgenden Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 67:

Flächen nur versiegeln, wenn unbedingt nötig. Heute würde bei den meisten Strassen-Projekten alles versiegelt, ausser der unmittelbaren Umgebung von Bäumen. Richtig sei, dass das Meteorwasser von Flächen, die im Winter gesalzen werden, abgeleitet würde. Bei allen anderen Flächen müsse aber eine Güterabwägung erfolgen. Parklätze und Flächen für den Güterumschlag und Teile der Gehflächen seien so auszuführen, dass Meteorwasser gut versickern könne.

Stellungnahme:

Der Umfang der Entsiegelung und die Materialisierung der Bodenbeläge werden in der nachfolgenden Projektphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 68:

Auf die geplanten Parklätze auf der westlichen Seite des Hirschengrabens sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Mit dem Projekt werden keine zusätzlichen Parklätze geplant.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 69:

Die beiden Parklätze an der Rämistrasse vor dem Gebäude Rämistrasse 42 seien ersatzlos aufzuheben.

Stellungnahme:

Die Aufhebung dieser zwei Parklätze wird in der nachfolgenden Projektierungsphase geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 70:

Auf die Aufhebung der 55 weissen Parkplätze, des Behinderten sowie des Taxi Parkplatzes sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (PBG) sieht vor, dass im Normalfall die Zahl der Fahrzeugabstellplätze so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benützer*innen einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grunds aufgestellt werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. Pflichtparkplätze). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV) regelt den Pflichtbedarf. Durch die Realisierung von Pflichtparkplätzen weitet sich das Parkplatzangebot auf Privatgrund stetig aus, sodass der Parkplatzbedarf zusehends auf Privatgrund abgedeckt werden kann.

Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkplätze und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer*innen und Gewerbetreibende sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigte und Besucher*innen auf ihren Grundstücken zu errichten.

Parkplätze werden nur aufgehoben, wenn dadurch anderen Bedürfnissen Rechnung getragen werden kann. Damit sollen richtplanerische und konzeptionelle Vorgaben zur Aufwertung der Strassenräume umgesetzt werden. Mit dem Projekt Heimplatz wurde eine Güterabwägung vorgenommen, welche die Bedürfnisse sämtlicher Mobilitätsformen einbezogen hat. Um Platz für Aufenthalt, neue Bäume, breitere Gehwege sowie Velostreifen zur Umsetzung der im regionalen Richtplan eingetragenen Veloroute zu erhalten, müssen Parkplätze aufgehoben werden.

Zwei Taxi-Standplätze werden an der Rämistrasse wieder angeboten. Als Alternative zum rollstuhlgängigen Parkfeld stehen zudem die Anlieferungsfelder an der Hottingerstrasse zur Verfügung.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 71:

Die Insel in der Rämistrasse vor dem Schauspielhaus sei wegzulassen.

Stellungnahme:

Eine Schutzinsel ist an dieser Stelle zwingend nötig. Die Gründe liegen in der hohen Verkehrsbelastung, der Anzahl der zu querenden Fahrstreifen sowie der Querungsdistanz des Fussverkehrs.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 72:

Die Insel vor dem Pfauen solle zwischen die beiden Tramgleise versetzt werden.

Stellungnahme:

Die genaue Anordnung der Insel wird in der nachfolgenden Projektierungsphase überprüft. Sie ist u. a. abhängig von der Gleisgeometrie der VBZ und der LSA-Steuerung.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 73:

Alle Fussgängerschutzinseln seien genügend breit auszuführen und müssten einen ausreichend grossen geschützten Aufenthaltsbereich aufweisen.

Stellungnahme:

Alle geplanten Schutzinseln im Projekt sind normkonform dimensioniert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 74:

Die Breiten der Traminseln seien substanziell zu vergrössern und gegenüber den MIV-Spuren abzuschränken.

Stellungnahme:

Die Inselbreiten sind normkonform dimensioniert. Abschränkungen gegenüber der Fahrbahn sind lediglich im Bereich nach der Wartehalle in Fahrtrichtung gesehen geplant. Dadurch wird sichergestellt, dass alle querenden Fussgänger*innen vom MIV frühzeitig erkannt werden können und nicht von der Wartehalle verdeckt werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 75:

Alle Fussgängerstreifen seien rechtwinklig zu den Fahrbahnrändern anzuordnen.

Stellungnahme:

Die Anordnung der Fussgängerstreifen ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Ein wesentliches Kriterium ist die möglichst direkte Wegbeziehung, damit die Strasse nicht unrechtmässig abseits des Fussgängerstreifens gequert wird. Zudem ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit (sehr grosse Distanz zum geregelten Knoten reduziert die Leistungsfähigkeit) eine Verschiebung der Fussgängerstreifen nicht in jedem Fall möglich.

Wo immer möglich werden die Fussgängerstreifen rechtwinklig zum Fahrbahnrand angeordnet.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 76:

Der Fussgängerstreifen auf dem Zeltweg sollen soweit stadtauswärts verschoben werden, so dass der indirekte Linksabbieger für etwa zehn Velos oder Cargovelos genügend Aufstellfläche bieten würde, ohne dabei den Fussgängerstreifen oder die Gegenfahrbahn zu blockieren.

Stellungnahme:

Dieses Begehren wird in der nachfolgenden Projektierungsphase im Kontext zur Anordnung eines direkten und funktionalen Fussgängerstreifens geprüft (siehe Antrag 75).

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 77:

Die Querungswege bei den Fussgängerstreifen sollen möglichst kurz sein und nicht über mehr als zwei Spuren führen.

Stellungnahme:

Die Fussgängerquerungen werden möglichst direkt und über kurze Wege angeordnet. Für weitere Schutzinseln ist aber nicht ausreichend Platz vorhanden. Die LSA werden zudem so gesteuert, dass, wenn immer möglich, die Strassen in einer einzigen Grünphase gequert werden können und keine Zufussgehenden auf den Inseln warten müssen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 78:

Der Fussgängerstreifen in der Florhofgasse sei so weit von der Kreuzung weg zu verschieben, sodass der indirekte Linksabbieger für etwa zehn Velos oder Cargovelos genügend Aufstellfläche bieten würde, ohne dabei den Fussgängerstreifen oder den Veloweg auf der Heimstrasse zu blockieren.

Stellungnahme:

Dieses Begehren wird in der nachfolgenden Projektierungsphase im Kontext zur Anordnung eines direkten und funktionalen Fussgängerstreifens geprüft (siehe Antrag 75).

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 79:

Der Fussgängerstreifen an der Kreuzung Heimplatz/Rämistrasse vor dem alten Kunsthaus sei soweit stadteinwärts zu verschieben, dass der indirekte Linksabbieger genügend Aufstellfläche für etwa zehn Velos und Cargovelos bieten würde, ohne den Fussgängerstreifen oder die Gegenfahrbahn zu blockieren.

Stellungnahme:

Dieses Begehren wird in der nachfolgenden Projektierungsphase im Kontext zur Anordnung eines direkten und funktionalen Fussgängerstreifens geprüft (siehe Antrag 75).

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 80:

Auf die Gleisverbindung von der Hottingerstrasse in die Rämistrasse Richtung Hochschulen solle verzichtet werden oder neu geplant werden.

Stellungnahme:

Das Begehren wurde bereits geprüft. Unter Einhaltung der Normen und Richtlinien bezüglich BehiG und Gleisanlagen wird eine Optimierung zwar an manchen Orten zu Verbesserungen an anderen Orten jedoch zu Verschlechterungen führen.

Aus betrieblichen Gründen (Events am Bellevue wie z. B. Züri Fäscht) kann grundsätzlich nicht auf diese Dienstgleisverbindung verzichtet werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 81:

Der Teilersatz der bestehenden Taxistandplätze genüge den Anforderungen hinsichtlich Lage und Zufahrts- oder Wegfahrtsachsen nicht. Er sei in Absprache mit der Städtischen Taxikommision zu optimieren.

Stellungnahme:

Das Begehren wird in der nachfolgenden Projektierungsphase unter Einbezug der Taxikommision geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 82:

Auf die Streichung der heutigen drei zentralen Taxistandplätze sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Mit dem Projekt werden zwei Taxi-Standplätze an der Rämistrasse angeboten. Betreffend der Lage wird das Begehren in der nachfolgenden Projektierungsphase unter Einbezug der Taxikommision geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 83:

Auf die schmalen Grünstreifen bei den Parkplätzen an der Rämistrasse sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die Darstellung im Plan ist missverständlich und wird nicht so umgesetzt. Es ist vorgesehen, die Parkplätze für MIV, Taxi und Velo zu entsiegeln. Die genaue Materialisierung dieser Flächen wird in der nachfolgenden Projektierungsphase geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 84:

Auf der Nordseite der Heimstrasse sei der Grünstreifen bei seiner heutigen Breite zu belassen.

Stellungnahme:

Aufgrund der Neuaufteilung des Strassenquerschnitts in der Heimstrasse und um die Wachstumsbedingungen für die bestehende Baumreihe zu verbessern, wird der Grünstreifen um rund 0,50 m auf 2,00 m verbreitert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 85:

Hitzeminderung sei gleichauf mit Verkehrsbedürfnissen zu behandeln. Das bedeute,

- dass die unverrückbaren Leitungen in Plänen und Schnitten einzutragen seien,
- dass für jeden Baum, der in einem Plan eingetragen wird, auch der Name der betreffenden Art im Plan zu beschriftet sei,
- dass die nicht versiegelten Flächen, welche nicht mit Salzwasser beeinträchtigt werden, im Plan auszuweisen seien.

Stellungnahme:

Die Anforderung zur Hitzeminderung und Massnahmen für ein besseres Stadtklima sind in diversen Fachplanungen festgehalten und behördenverbindlich. Sie werden bereits heute in der Interessenabwägung gleichwertig zu den vielen übrigen Bedürfnissen behandelt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 86:

Es solle geprüft werden, wie mehr Bäume und Entsiegelung umgesetzt werden könnten.

Stellungnahme:

Der Umfang der möglichen Entsiegelung und die Materialisierung wird in der nachfolgenden Projektierungsphase geprüft. Es werden auch zusätzliche Baumstandorte geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 87:

Die spezielle Pflasterung sei in der Rämistrasse auf beiden Strassenseiten bis auf Höhe des Gartens der Künste fortzusetzen. Der Haltestellenbereich in der Rämistrasse würde auch zum Heimplatz gehören, dies sei durch die Pflasterung visuell zu untermauern.

Stellungnahme:

Der Platz wird durch die Gebäudefassaden begrenzt und endet somit dort. Dadurch wird klar zwischen Platzraum und Strassenraum unterschieden. Die Platzgestaltung schliesst daher die Strassenräume seitlich der Kunsthäuserweiterung nicht mit ein.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 88:

Die Befahrbarkeit des Kopfsteinpflasters mit Rollstühlen und Mobilitätshilfen sei sicherzustellen.

Stellungnahme:

Die Anforderungen an einen behindertengerechten Natursteinbelag sind in der Norm SN 640 075 definiert und gelten auch für dieses Projekt.

Sobald die Materialisierung des Bodenbelags finalisiert ist, können Verlegedetails bemustert und mit der Behindertenkonferenz Zürich (BKZ) begutachtet und besprochen werden.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 89:

Auf dem gesamten Projektperimeter sei Tempo 30 einzuführen.

Stellungnahme:

Gemäss STRB zur Lärmsanierung 3. Etappe ist nicht der ganze Heimplatz für T30 vorgesehen. Die Achse Rämistrasse soll T50 (ÖV-Achse) bleiben.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Antrag 90:

Der Vorplatz vor dem Erweiterungsbau des Kunsthauses sei auf rund 17 m Tiefe, parallel zum Gebäude, zu vergrössern. Und der Vorplatz vor dem Schauspielhaus sei auf 12 m Tiefe zu erweitern.

Stellungnahme:

Der Heimplatz liegt an einer städtebaulich wichtigen Schnittstelle zwischen dem Kunsthaus, der Kunsthauserweiterung und dem Schauspielhaus. Es handelt sich um eine bedeutende Platzanlage des 19. Jahrhunderts, die wesentliche Blickbeziehungen zwischen den genannten Kulturstätten schafft. Der Heimplatz zeichnet sich einerseits als Platz von internationaler Bedeutung aus, der eine Verbindung zwischen sehr wichtigen Kulturinstitutionen bildet. Andererseits befindet sich dort ein zentraler Verkehrsknoten, der eine wichtige Funktion im städtischen Verkehrssystem innehat. Somit ist der Platz als Ganzes zu sehen, einschliesslich der mittleren Insel des Heimplatzes. Sie ist ebenso Bestandteil des Platzes, wie auch die Vorbereiche der Kulturhäuser und soll im Sinne des Bedeutungsplans aufgewertet werden. An diesem Ort ist der zur Verfügung stehende Raum begrenzt. Die Vorbereiche und der Strassenraum wurden genau geprüft und alle Bedürfnisse berücksichtigt. Die Vorbereiche der drei Kulturinstitutionen sind als klar definierte Plätze zu sehen.

Aus geometrischen Gründen des MIVs, insbesondere des Schwerverkehrs und des Tramverkehrs, können der Vorplatz der Kunsthauserweiterung und jener des Schauspielhauses nicht verbreitert werden. Unter den gegebenen Randbedingungen steht der Heimplatz im Fokus. Die Mittelinsel soll nicht verkleinert werden, denn dadurch würde sie ihre Stellung und Bedeutung als verbindendes Element zwischen den umgebenden Kulturhäusern verlieren.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 91:

Die Velos sollen grundsätzlich auf dem Platzniveau verkehren, nicht auf der Fahrbahn; wo möglich und nötig auf speziell markierten Velostreifen.

Stellungnahme:

Der Strassenraum ist sehr eng und lässt für die verschiedenen Verkehrsmittel nur minimale Masse zu. Abgesetzte Velowege würden somit nur mit Minimalmassen ausgebildet werden können, Abbiegemöglichkeiten für Velos einschränken und kein Überholen von langsamen Velos ermöglichen. Aus diesen Gründen wurden in diesem Projekt abgetrennte Velowege nur in ausgewählten Situationen angewendet

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 92:

Der Bedarf an Motorradabstellplätze sei zu überprüfen.

Stellungnahme:

Der Bedarf an Motorradabstellplätzen wird in der nachfolgenden Projektierungsphase überprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Antrag 93:

Der Name von Platz und Haltestelle seien aufeinander abzustimmen. Vielleicht würde der Platz auch besser «Platz der Künste» oder «Kunstplatz» heissen.

Stellungnahme:

Über die Benennung von Strassen und Plätzen entscheidet der Stadtrat. Zu seiner Beratung ist die Strassenbenennungskommission verantwortlich. Diese spricht sich gegen Umbenennungen aus. Es sei für die Orientierung nicht hilfreich, wenn die Namen ändern würden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 94:

Grün Stadt Zürich (GSZ) beginnt von nun an gleichzeitig mit dem Tiefbauamt ein neues Projekt aufzugleisen. Der Planungsvorgang solle in der Zukunft ein iterativer Prozess zwischen den Zielen der Hitzeminderung und den Verkehrsbedürfnissen sein.

Stellungnahme:

Die Anforderung zur Hitzeminderung und Massnahmen für ein besseres Stadtklima sind in diversen Fachplanungen festgehalten und behördenverbindlich. Sie werden bereits heute in der Interessenabwägung gleichwertig zu den vielen übrigen Bedürfnissen behandelt. Zudem ist GSZ in der Projektentwicklung beteiligt und stellt die Zielerreichung sicher.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 95:

Der Projektauftrag sei aufgrund der stadt eigenen Ziele der verabschiedeten Dachstrategie «Stadtraum und Mobilität 2040» zu überarbeiten.

Stellungnahme:

Eine Überarbeitung des Projektauftrages erübrigt sich, da vom Stadtrat verabschiedete Strategien ohnehin behördenverbindliche Planungsgrundlagen darstellen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 96:

Die Einmündungen der Kantonsschulstrasse sowie der Florhofgasse seien als Trottoirüberfahrten zu gestalten. Das sehr grosse Langsamverkehrsaufkommen rechtfertige dies, insbesondere da beides Einfahrten von untergeordneten Strassen in höher klassierte Strassen seien.

Stellungnahme:

Bei der Einmündung Kantonsschulstrasse wäre eine Trottoirüberfahrt grundsätzlich denkbar. Weil aber immer wieder Störungen im Verkehrsablauf auftreten, ist eine neue LSA zur Dosierung des MIVs in der Kantonsschulstrasse geplant. In diesem Fall würde sich die Trottoirüberfahrt im Bereich eines geregelten Knotens befinden, was aufgrund der sich widersprechenden Vortrittsverhältnisse nicht erlaubt ist. Bei der Florhofgasse würde sich eine Trottoirüberfahrt ebenfalls im Bereich eines geregelten Knotens befinden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 97:

Die Zufahrt vom Hirschengraben in die verbleibenden weissen Parkplätze sei als Trottoirüberfahrt auszugestalten. Auch hier bestehe ein hohes Fussgänger*innen-Aufkommen, welchen in den Plänen zugunsten des Parkierungs-Verkehrs der Vortritt entzogen würde.

Stellungnahme:

Entlang dem Hirschengraben wird der Fussverkehr räumlich getrennt von der Fahrbahn als Gehweg und nicht auf einem strassenbegleitenden Trottoir geführt. Daher ist eine Trottoirüberfahrt nicht zulässig.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Antrag 98:

Die Fläche über der Unterführung sei freizuhalten.

Stellungnahme:

Die gesamte Fläche über der Unterführung ist öffentlicher Grund und somit im Eigentum der Stadt Zürich. Mit dem vorliegenden Projekt soll das Potenzial der ganzen Platzfläche genutzt und in die Neugestaltung mit einbezogen werden. Wie aus den Projektplänen ersichtlich, soll eine möglichst grosse Platzfläche für Aufenthalt und Zirkulation verbleiben. Somit bleibt der Bereich über der

Bericht zu den Einwendungen

Unterführung grösstenteils unverbaut – wenn auch aus anderen Gründen als in der Einwendung vorgebracht.

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, 25.08.2023 rac

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

