



ERLÄUTERNDER BERICHT

Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz

Vorprojekt Heimplatz

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Auslöser für die Neugestaltung des Heimplatzes waren das Bauprojekt für die Kunsthäuserweiterung, das mittlerweile umgesetzt wurde, sowie der hindernisfreie Ausbau der Tram- und Bushaltestellen. Zudem ist auf dem Heimplatz und den angrenzenden Strassen eine Belagserneuerung nötig. 2015 hat der Gemeinderat dem Stadtrat den Auftrag erteilt, einen öffentlichen Wettbewerb für ein verkehrsplanerisch verbessertes und gestalterisch überzeugendes Projekt für den Heimplatz durchzuführen.

1.2 Auftrag

Der Weisung des Stadtrats folgeleistend und damit sichergestellt werden kann, dass die Neugestaltung des Heimplatzes von hoher städtebaulicher und verkehrsplanerischer Qualität ist, wurde ein Studienauftrag mit fünf interdisziplinären Teams durchgeführt.

Dabei sind folgende Rahmenbedingungen besonders zu beachten:

- Bessere Querungsmöglichkeiten und mehr Platz für Fussgänger*innen
- Genügend breite Velostreifen auf allen Strassenachsen, insbesondere auf der Achse Rämistrasse
- Gestaltung, die der grossen Bedeutung dieses Platzes der Künste für die Stadt Zürich entspricht
- Berücksichtigung der neuen Linienführung der Tramlinie 8 über den Kreuzplatz statt Heimplatz

Basierend auf dem Studienauftrag wurde das Siegerprojekt auf der Stufe Vorprojekt vertieft weiterentwickelt und ausgearbeitet.

1.3 Defizite / Potenziale

Der Heimplatz ist ein Stadtraum von internationaler Bedeutung, der die Adresse von zwei wichtigen kulturellen Institutionen der Stadt bildet – ein Platz der Künste mit hohem Publikumsverkehr und vielfältigen Nutzungsansprüchen. Als zentraler Verkehrsknoten von übergeordneter Bedeutung übernimmt der Heimplatz eine wichtige Rolle für das städtische Verkehrssystem und ist ein wichtiger Umsteige- und Zielort für Bevölkerung und Besuchende der Stadt Zürich. Folgende Defizite und Potenziale wurden analysiert:

- Es steht sehr wenig Platz für alle verkehrlichen und sicherheitstechnischen Anforderungen zur Verfügung. Die Knoten liegen nahe beieinander und die Fahrstreifen sind zu schmal oder zu kurz, was die Sicherheit beeinträchtigt und zu Konflikten im Verkehrsablauf führt.

- Fahrzeuge blockieren sich gegenseitig, kurze Tramhaltestellen mit überstellenden Trams und Abbiegestreifen versperren Fussgänger*innen und Velofahrer*innen den Weg und wirken sich negativ auf die Fahrplanstabilität des ÖV aus.
- Die Haltestellen sind nicht hindernisfrei ausgebaut
- Velofahrer*innen haben keine eigene Infrastruktur
- Knoten sind sehr komplex mit diversen Abbiegemöglichkeiten, unübersichtlich und weisen viele potenzielle Konfliktpunkte auf
- Fussgänger*innen haben knappe Geh- und Aufenthaltsbereiche und längere Querungsdistanzen

2 Zielformulierung

Folgende Ziele hat die Stadt Zürich mit «Stadtverkehr 2025» definiert:

- Modalsplit von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr erhöhen
- Angebot und Attraktivität des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs verbessern
- Kapazität für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht erhöhen
- Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen
- Qualität des öffentlichen Raums steigern

Folgende Ziele wurden durch die Stadt für den Heimplatz definiert:

- Neugestaltung mit hoher städtebaulicher und verkehrsplanerischer Qualität
- Gestalterische Aufwertung des Stadtraums
- Klärung räumliche Beziehungen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Umsetzung einer attraktiven und sicheren Veloinfrastruktur
- Wahrung der heutigen Leistungsfähigkeit

3 Variantenstudium

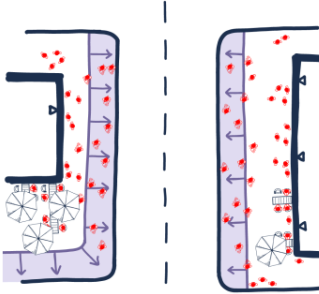
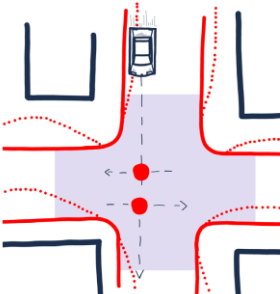
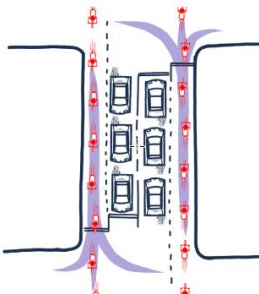
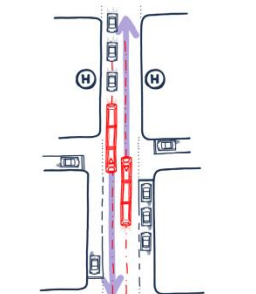
Mit dem Vorprojekt wurde kein Variantenstudium mehr durchgeführt. Dieses erfolgte im Rahmen des Studienauftrags durch die fünf eingeladenen Teams.

4 Bestvariante

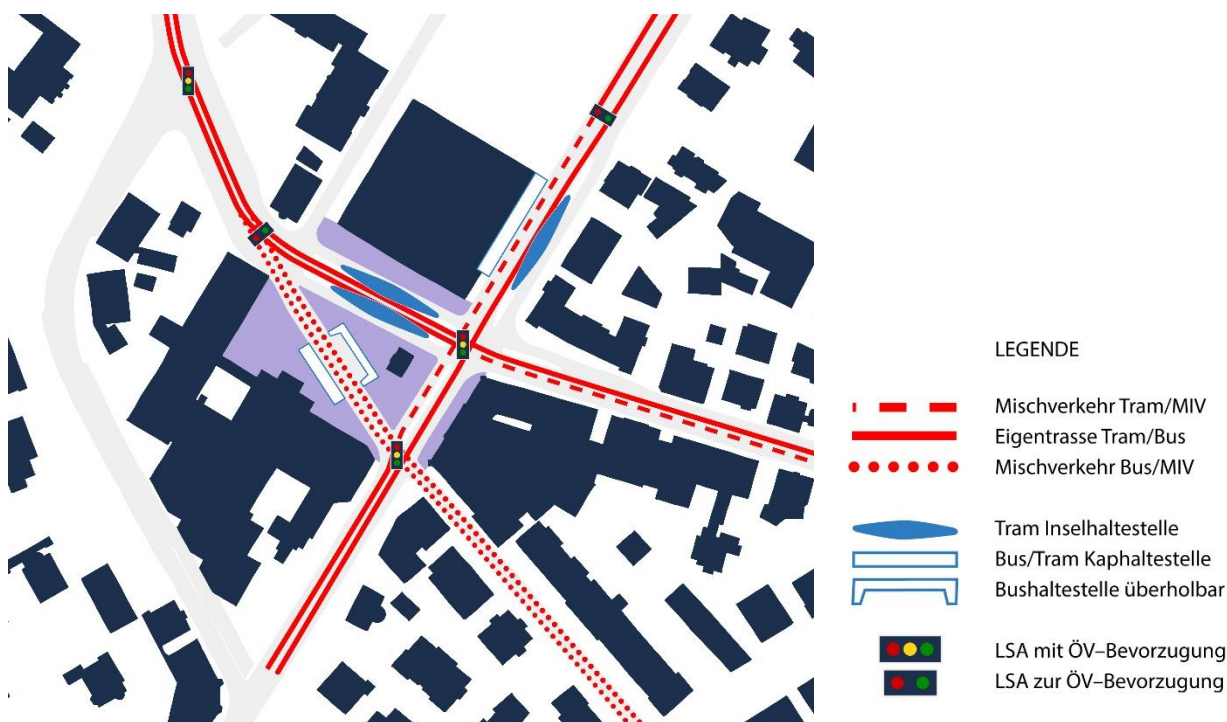
4.1 Konzept

Verkehrskonzept

Das Verkehrskonzept sieht zur Umsetzung der Zielsetzung folgende vier Stossrichtungen als wesentlich und baut darauf auf:

<p><i>Mehr Raum für Fussverkehr / Aufenthalt schaffen</i></p>  <ul style="list-style-type: none"> - Vereinfachung des Knotenregimes und Verringerung der Abbiegebeziehungen - Verringerung der Querungsdistanzen - Schaffen von mehrheitlich eigenen Fahr- oder Gehbereichen 	<p><i>Erhöhung der Verkehrssicherheit</i></p>  <ul style="list-style-type: none"> - Vereinfachung des Knotenregimes und Verringerung der Abbiegebeziehungen - Verringerung der Querungsdistanzen 	<p><i>Ergänzung der Veloinfrastruktur</i></p>  <ul style="list-style-type: none"> - Schaffen möglichst eigener Infrastrukturen wie Radstreifen - Verbesserung Abbiegesituation mit Abbiegehilfen - Schaffen von Parkierungsangeboten 	<p><i>Bewahrung/Sicherstellung der ÖV-Betriebsstabilität</i></p>  <ul style="list-style-type: none"> - Bevorzugung ÖV an Knoten und Haltestellen - Mehrheitlich eigene Trassen - Klare Verkehrsführung
--	---	---	--

Streckenführung und Anordnung Haltestellen öffentlicher Verkehr



Die Haltestellen müssen auf der gesamten Länge durch alle Tramtypen genutzt werden können und dem Behindertengleichstellungsgesetz entsprechen. Weiter sollen mit der neu gestalteten Situation möglichst wenige betriebliche Konflikte zulasten des ÖV auftreten. Dazu wird die heutige Haltestelle «Kunsthause» der Tramlinien 5 und 9 in der Rämistrasse bergwärts auf Höhe des neuen Kunsthauses verschoben. Es ist dennoch aus Platzgründen nicht möglich, beidseitig eine Inselhaltestelle und Veloinfrastruktur zu erstellen. Daher wird die Haltestelle in Fahrtrichtung Bellevue als Kaphaltestelle ausgestaltet. Dazu wird der Abschnitt der Rämistrasse vom neuen Kunsthaus bis nach dem Knoten Zeltweg für den MIV und die Trams im Mischverkehr geführt. Damit das Tram priorisiert die Haltestelle erreicht, wird der MIV auf Höhe alte Kantonschule und der Veloverkehr vor dem neuen Kunsthaus bei einfahrendem Tram zurückgehalten und der wartende Verkehr vor dem Knoten Rämi-/Heimstrasse geräumt. Um im Haltestellenbereich der Kaphaltestelle Konfliktsituationen zwischen Velo und Auto oder Fussgänger*innen zu verhindern, werden Velos auf einem eigenen Fahrbereich angerampelt durch den Haltestellenbereich geführt. Hält ein Tram, wird dieser Fahrbereich zum Einstiegsbereich für die Tramnutz*innen und die Velofahrer*innen warten, bis das Tram abgefahren ist (siehe Haltestelle «Bahnhof Hardbrücke»).

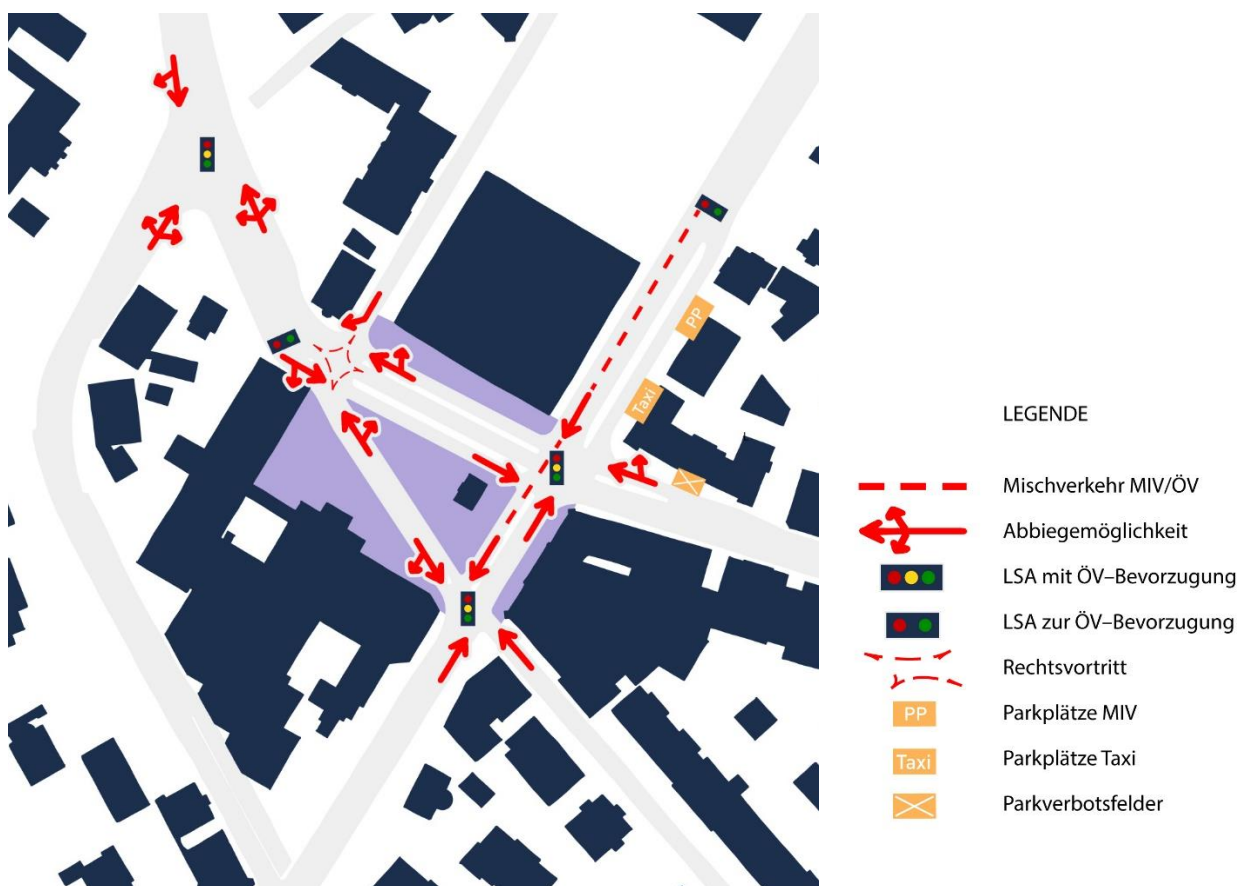
Die Haltestelle «Kunsthause» der Linie 3 bleibt in ihrer Lage und als Inselhaltestelle erhalten, wird aber auf die heutigen Anforderungen angepasst.

Die Bushaltestelle «Kunsthause» der Linie 31 bleibt in ihrer Lage bestehen, wird aber ebenfalls an die heutigen Anforderungen angepasst. In Richtung Zeltweg wird die Bushaltestelle als nicht überholbare Fahrbahnhaltestelle ausgeführt.

Die weiteren Busbevorzugungssysteme in der Heimstrasse bleiben entsprechend der heutigen Situation erhalten.

In der Hottingerstrasse gilt aus Platzgründen neu in Richtung Hottingerplatz ein Mischverkehrsregime zwischen dem MIV und den Trams bis zum Knoten Steinwiesstrasse.

Verkehrsführung MIV und Parkierung



Um Konfliktsituationen auf dem sehr engen Raum zu reduzieren, wird das Verkehrssystem um den Heimplatz vereinfacht. Dazu werden die vielen, knapp aufeinander folgenden Beziehungen reduziert und das System klarer gestaltet. Um dieses Konzept umzusetzen, sind Anpassungen an den Knoten nötig. Beziehungen, die das System instabil machen, werden aufgehoben. Dies betrifft einige Links- und Rechtsabbiegesituationen für den motorisierten Verkehr, zu denen Alternativen bestehen. Folgende Abbiegesituationen sind betroffen:

- Linksabbieger Hottingerstrasse in Rämistrasse
(Alternative Hirschengraben oder Kreuzbühlstrasse/Bellevue)
- Rechtsabbieger Rämistrasse in Hottingerstrasse (Alternative Bellevue/Kreuzstrasse)
- Rechtsabbieger Rämistrasse in Heimstrasse (Alternative Kantonsschulstrasse)
- Linksabbieger Rämistrasse in Zeltweg
(Alternative z. B. via Bellevue, Central oder Vorderberg)
- Linksabbieger Heimstrasse in Kantonsschulstrasse
(Alternative via Haldenegg/Tannenstrasse)

Für die aufgehobenen direkten Abbiegebeziehungen bestehen lokal Alternativen. Es betrifft Beziehungen, die für das System eine untergeordnete Bedeutung haben und im Gegensatz zu den Hauptbeziehungen schwächer befahren sind. Die Hauptbeziehungen können durch die Reduktion der Knotenbeziehung stabiler gestaltet werden und einen höheren Durchfluss ermöglichen. Weiter besteht die Möglichkeit, den Verkehrsmitteln in vielen Abschnitten eigene, den

heutigen Anforderungen entsprechende Fahrbereiche zuzuweisen und so das Risiko bei Sicherheit und Verkehrsablauf zu reduzieren.

Gestaltungskonzept

Platz schaffen

Für den Heimplatz als internationaler Kulturplatz muss erst Platz geschaffen werden. Er muss unterschiedlichen Ansprüchen genügen und darüber hinaus eine repräsentative Ausstrahlung entfalten. Der Heimplatz ist auch ein wichtiger Verkehrsknoten. Mit dem Projekt wird Platz geschaffen für Velofahrende, Fussgänger*innen und den ÖV, aber auch für zusätzliche Bäume. Mit einer Begradigung der Strassen und den einhergehenden Gleisführungen der Trams wird der Heimplatz übersichtlicher und sicherer. Der Heimplatz hat auch als Umsteigeort eine wichtige Bedeutung, gerade für Berufstätige, Schüler*innen, Student*innen und Besucher*innen des Kunst- und Schauspielhauses.

Place jardin

Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, schaffen malerische Solitärgehölze aus heimischer und fremdländischer Provenienz auf dem Platz eine gärtnerisch anmutende Atmosphäre. Die Bäume verweisen auf den gärtnerischen Reichtum von Hottingen und Fluntern. So spielen die verschiedenartigen, charakterstarken Solitärbäume sowie die bestehende Platane die Hauptakteure der Szenerie auf dem Heimplatz. Sie verteilen sich über den gesamten Platz bis hin zu den Vorplätzen der repräsentativen Kulturhäuser. Als weitere Akteure fungieren ein Brunnen, zwei lange Sitzbänke aber auch bestehende Elemente wie Pippilotti Rists Lichtmast, der Kiosk sowie das Heim-Denkmal, welches einen neuen Sockel in Form von Sitzstufen erhält. Auf dem grosszügigen Vorplatz des Moserbaus gibt es eine weitere lange Sitzbank. Sie dient gleichzeitig auch als Wartebereich für die Buspassagiere.

Freie Platzflächen runden die ruhige Mitte des Platzes ab. Naturstein bestimmt den atmosphärischen Grundton des Heimplatzes. Ein wertiger Natursteinbelag zieht sich von Fassade zu Fassade. Er wird durchquert von asphaltierten Strassen als Träger des alltäglichen Verkehrs. Hiermit durchdringen sich zwei städtische Ebenen: die Stadtstrassen und der repräsentative Stadtplatz. Zudem wird die Vorzone des Schauspielhauses auf 5,5 Meter verbreitert.

Die Beleuchtung des Platzes orientiert sich am «Plan Lumière»: Die Fassaden der Repräsentationsbauten werden dezent beleuchtet. Zusätzlich wird der Platz von wandernden Lichtpunkten der Skulptur «Tastende Lichter» von Pippilotti Rist geprägt. Die Strassen werden mit einer Grundbeleuchtung mittels Seilleuchten erhellt. Der Einsatz von zusätzlichen Lichtquellen für die Platzfläche geschieht subtil, ohne dabei die Fassadenbeleuchtung und Lichtinstallation zu konkurrenzieren. Durch den Einsatz von nach unten gerichteten Stimmungslichter sollen die Aufenthaltsbereiche dezent beleuchtet werden. Die Baumkronen werden bewusst dunkel gehalten.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Verkehrsführung Veloverkehr und Parkierung



Heute besteht am Heimplatz kein Angebot für den Veloverkehr, obwohl über die Rämi- und die Heim-/Hottingerstrasse regionale Velorouten führen. Mit dem Projekt Heimplatz können etwa 1000 m an neuen Velostreifen realisiert werden. Mit Ausnahme des für Velostreifen zu engen Zeltwegs und der Kantonsschulstrasse verfügen neu alle Strassen im Projektperimeter über Velostreifen. Das fortführende Angebot zum Hochschulquartier, Bellevue und Central wird mit separaten Projekten geklärt. Durch die Aufhebung des Linksabbiegers beim Knoten Rämi-/Heimstrasse und Rämistrasse/Zeltweg entfällt dieses direkte Angebot auch für den Veloverkehr. Um diese Beziehungen für den Veloverkehr dennoch anzubieten, werden bei den genannten Knoten indirekte Linksabbieger eingeführt. Dabei überqueren Velofahrer*innen den Knoten zur Hälfte und stellen sich um rund 90° abgewinkelt vor die Einmündung ihrer Wunschrichtung auf und warten auf die Grünphase dieser Fahrbeziehung. Dazu werden zwischen Fussgängerstreifen und Knoten eine entsprechende Markierung angebracht und separate Velo-Lichtsignale montiert. Ein solches System existiert bereits bei der Duttweilerbrücke. Ein weiterer indirekter Linksabbieger wird beim Knoten Heimstrasse/Hirschengraben in Kombination mit der dort querenden Veloroute ab der Heimstrasse in den Hirschengraben angeboten. Ein separater Velostreifen beim Linksabbieger des MIVs kann aus Platzgründen nicht angeboten werden. Die Velofahrer*innen können aber nach Belieben alternativ auch die MIV-Linksabbiegespur mitbenutzen.

Die Anzahl der Veloabstellplätze kann mit dem Projekt erhöht werden. Sie werden entsprechend der unterschiedlichen Ziele und Fahrbeziehungen der Velofahrer*innen über den gesamten Platz konzentriert an verschiedenen Abstellpunkten angeordnet.

Verkehrsführung Fussverkehr und Aufenthaltsbereiche

Die wichtigste Fussverkehrsbeziehung führt aus Richtung Bellevue kommend am Schauspielhaus vorbei in Richtung Hochschulquartier. Insbesondere beim Schauspielhaus, wo das Trottoir auch als Wartebereich und Vorzone dient, ist die Situation heute eng. Mit dem neuen Verkehrssystem kann das Trottoir vor dem Schauspielhaus verbreitert werden. Ebenfalls Platz zugunsten des Fussverkehrs und des Aufenthalts kann auf der Platzmitte sowie vor dem alten Kunsthaus gewonnen werden. Durch die Integration von Velostreifen in die Heimstrasse muss der Gehbereich vor dem neuen Kunsthaus reduziert werden. Insgesamt stehen aber für Fussverkehr, Aufenthalt und Grünflächen etwa 500 m² mehr zur Verfügung, als dies heute der Fall ist. Für Zufussgehende werden kurze und sichere Übergänge angeboten.

Die Fussgängerstreifen bleiben in ihrer Anzahl und Lage erhalten. Bei der neuen Haltestelle «Kunsthaus» wird ein zusätzlicher Fussgängerstreifen markiert. Viele Fussgängerstreifen entsprechen heute in ihrer Ausgestaltung nicht den Anforderungen des Fussverkehrs. Teilweise werden sie durch Fahrzeuge blockiert. Die neu gestalteten Querungsstellen und Schutzinseln sind nach Möglichkeit entsprechend der aktuellen Sicherheitsanforderungen ausgeführt.

4.3 Hitzeminderung

Die Anzahl der Bäume wird von aktuell 3 auf rund 20 Stück erhöht. Auch der Anteil der entsiegelten Oberflächen vergrössert sich. Einerseits stehen die Bäume in grosszügigen, begrünten Baumscheiben. Andererseits ist der Natursteinbelag im Bereich der Bäume perforiert und ermöglicht dadurch, dass ein Teil des anfallenden Regenwassers versickert oder den Bäumen zugeleitet werden kann. Eine weitere kühlende Wirkung wird mit dem grosszügigen Brunnen erzielt. Im Vergleich zur fast komplett versiegelten Bestandessituation können so für das Klima Verbesserungen erzielt werden.

4.4 Parkierung

Heute bestehen im Mittelbereich des Heimplatzes vier öffentlich nutzbare Parkfelder (Parkdauer zwei Stunden, bewirtschaftet) und im Bereich der Rämistrasse 16 weisse Parkfelder sowie ein Behindertenparkfeld. Weiter gibt es drei Taxiparkfelder in der Platzmitte. Um der Zielsetzung gerecht zu werden und Flächen für Aufenthalt und der Integration eines sicheren und den heutigen Anforderungen gerecht werdenden Verkehrssystem zu entsprechen, können neu drei Parkfelder (Kurzzeit / bewirtschaftet und Umschlag) für den MIV und zwei Parkfelder für den Taxibetrieb entlang der Rämi- und Hottingerstrasse angeboten werden. Nachfolgend ist die Bilanz dargestellt.

	Bestehend	Neu	Bilanz
Parkplatz weiss/gebührenpflichtig	20	0	-20
Kurzzeit-Parkfeld	0	2	+2
Rollstuhlgerechter Parkplatz	1	0	-1
«Parkverbotsfeld» Umschlag	0	1	+1
Taxiparkfeld	3	2	-1
Total	24	5	-19

4.5 Anlieferung und Entsorgung

Der Vorplatz des Moser-/Pfisterbaus fungiert ausserdem als Anlieferungsbereich für unterschiedliche Fahrzeugtypen. Vor dem Haupteingang des Chipperfieldbaus gibt es eine Vorfahrtmöglichkeit für Taxis in Form eines abgesenkten Randsteins.

Zürich, 17. Oktober 2022 rac

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel