

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 11. Dezember 2019

1104.

Interpellation der FDP- und SVP-Fraktionen und der Parlamentsgruppe EVP betreffend wegfallende Verkehrsbeziehungen im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Heimplatzes, Anzahl betroffener Fahrzeuge auf der Grundlage des Gesamtverkehrsmodells und Folgen für die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens sowie Auswirkungen und Massnahmen für die möglichen Umfahrungsrouten

Am 12. Juni 2019 reichten die FDP- und SVP-Fraktionen und die Parlamentsgruppe EVP folgende Interpellation, GR Nr. 2019/258, ein:

Am 29. Mai 2019 hat der Tiefbauvorstand das Siegerprojekt des Studienauftrages «Neugestaltung Heimplatz» präsentiert. Die angestrebten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr werden im Wesentlichen durch die vollständige Beseitigung von sieben Abbiegebeziehungen erreicht, ergänzt um Mischverkehrsflächen. Zudem wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Veloverkehr an drei Orten immer wieder von ÖV-Fahrzeugen an Haltestellen aufgehalten.

Durch die wegfallenden Verkehrsbeziehungen werden täglich rund 10'000 Fahrzeuge gezwungen, sich Alternativrouten und Schleichwege durch Wohnquartiere zu suchen.

Die mehr oder weniger leistungsfähigen Umfahrungsrouten in der Umgebung sind nach unserer Beurteilung:

- a) Rigiplatz - Gladbachstrasse - Vorderberg - Bergstrasse - Klusplatz
- b) Central - Weinbergstrasse - Leonhardstrasse
- c) Neumarkt - Hirschengraben - Auf der Mauer - Leonhardstrasse
- d) Seilergraben - Mühlegasse - Uraniastrasse
- e) Heimstrasse - Hirschengraben - Rämistrasse - Bellevue
- f) Römerhof - Klosbachstrasse - Klusplatz - Zeltweg - Merkurstrasse - Kreuzbühlstrasse - Falkenstrasse - Utoquai
- g) Hofackerstrasse/Hegibachstrasse - Hegibachplatz - Forchstrasse - Kreuzplatz - Zeltweg - Merkurstrasse - Kreuzbühlstrasse - Falkenstrasse - Utoquai
- h) sowie generell die Achse Bellerivestrasse/Utoquai

Entlang all dieser Umfahrungsrouten wurden jüngst verkehrsbeschränkende Massnahmen umgesetzt oder sind in Planung (Rigiplatz, Vorderberg, Bergstrasse, Klusplatz, Central, Weinbergstrasse, Uraniastrasse, Rämistrasse, Bellevue, Römerhof, Klosbachstrasse, Zeltweg, Falkenstrasse, Hofackerstrasse, Hegibachstrasse, Falkenstrasse, Utoquai und Bellerivestrasse).

Daneben dürften in den Stadtkreise 6, 7 und 8 zahllose Schleichwege durch das Quartier betroffen sein. Exemplarisch seien die Gebiete um die Plattenstrasse, die Freiestrasse, die Minervastrasse sowie das vordere Seefeld genannt.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich scheinen werktags rund 43'265 Fahrzeuge am Heimplatz zu verkehren. Kann der Stadtrat diese Zahl bestätigen oder präzisieren?
2. Berechnungen anhand der Zahlen des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich legen nahe, dass die gemäss Planung abzubauenen Abbiegebeziehungen heute werktags von gut 10'000 Fahrzeugen genutzt werden. Kann der Stadtrat diese Zahl bestätigen oder präzisieren?
3. Es gehört zur Kernfunktion von Verkehrsknoten, das Abbiegen von einem Verkehrsträger auf einen anderen zu ermöglichen. Die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsknotens bestimmt sich damit vernünftigerweise durch die Summe der Leistungsfähigkeit aller Verkehrsbeziehungen, und nicht nur durch die Summe der Leistungsfähigkeit der geradeaus führenden Verkehrsbeziehungen. Obwohl sieben Verkehrsbeziehungen nicht mehr angeboten werden und die Leistungsfähigkeit des Knotens damit mindestens um die unter Frage 2 genannte Zahl sinkt, spricht das Tiefbaudepartement wörtlich von einer «Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Knotens». Wir bitten den Stadtrat, diesen Widerspruch aufzulösen.

4. Der Schlussbericht dagegen spricht von «verschiedenen Einschränkungen bei den Verkehrsflächen und in Folge den Kapazitäten». Zudem hält er fest: «Dies geht zu Lasten der Kapazitäten des MIV und erfordert verstärkte Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement, um die ÖV-Priorisierung auch zukünftig zu gewährleisten». Wie kann die «Kapazität» eines Knotens sinken und zugleich die «Leistungsfähigkeit» eines Knotens aufrechterhalten werden?
5. Der Stadtrat spricht summarisch von «Umfahrungsrouten via Bellevue, Kreuzplatz, Römerhof und Central oder über den Hirschengraben». Wir bitten den Stadtrat, die einleitende Auflistung möglicher Umfahrungsrouten (a. bis h.) strassen-/platzgenau zu bestätigen oder zu präzisieren.
6. Damit die vom Stadtrat angestrebte «Entflechtung» funktioniert, müsste die Kapazität auf den unter Frage 5 aufgeführten Achsen ausgebaut werden. In Tat und Wahrheit wurden entlang aller Umfahrungsrouten verkehrsbeschränkende Massnahmen umgesetzt oder sind in Planung. Wir bitten den Stadtrat, die einleitende Auflistung verkehrsbeschränkender Massnahmen auf den möglichen Umfahrungsrouten strassen-/platzgenau bestätigen oder präzisieren.
7. Welche Verkehrsmassnahmen sind als Folge der Neugestaltung des Heimplatzes auf den Umfahrungsrouten gemäss Frage 5 geplant, um den Verkehr nicht vollständig in die Wohnquartiere zu drängen?
8. Dem Schlussbericht ist zu entnehmen: «Die verschiedenen Einschränkungen bei den Verkehrsflächen und in Folge den Kapazitäten (...) führen gemäss Modellberechnungen zu längeren Rückstaus insbesondere in der Hottingerstrasse und im Zeltweg». An beiden Stellen bilden sich schon heute nicht nur in den Spitzenstunden Staus. Das Vorhaben steht damit auch im Widerspruch zum vom Gemeinderat geäusserten Wunsch, die Fahrplanstabilität des «Witiker»-Bus 31 zu verbessern. Wir bitten den Stadtrat, zu diesem Widerspruch Stellung zu nehmen.
9. Der Perimeter «verkehrstechnischer Nachweis» beschränkt sich auf den Heimplatz und die Zubringerachsen, klammert die benachbarten Plätze und insbesondere die vom Stadtrat selbst aufgezählten möglichen Umfahrungsrouten aber aus. Es liegt aber in der Natur der Sache, dass Umfahrungsrouten zusätzlichen Verkehr aufnehmen müssen. Der Schlussbericht hält dazu fest: «Die entsprechenden Nachfrageströme werden zum Teil auf Umfahrungsrouten ausserhalb des Betrachtungsperimeters verlegt». Damit wird für die weitere Planung von Umfahrungsrouten ausgegangen, von denen gar nicht abgeklärt wurde, ob sie über entsprechende Reservekapazitäten verfügen bzw. von denen allgemein bekannt ist, dass sie über keine Reservekapazitäten verfügen. Weshalb setzt der Stadtrat bei der Planung eines zentralen Verkehrsknotens auf das Prinzip Hoffnung und plant bewusst zusätzliche Verkehrsüberlastungen an verschiedenen anderen Knoten?
10. Der Stadtrat spricht beim neuen Projekt von einer «Entflechtung der Verkehrsströme und meint damit eine Entflechtung der einzelnen Verkehrsströme des MIV. Wurde auch eine Entflechtung von MIV und Veloverkehr geprüft? Falls ja, weshalb wurde sie verworfen?
11. Das Hochschulgebiet steht vor einem grossen Ausbauschnitt. Plant der Stadtrat, den Baustellenverkehr während der jahrzehntelangen Bauphasen um den Heimplatz herum zu führen? Auf welchen Routen?
12. Alle fünf grossen zum Heimplatz führenden Verkehrsträger sind Teil des kantonalen (2 Äste) bzw. regionalen Richtplans (3 Äste). Die Verkehrsachsen haben damit eine kantonsweite Bedeutung und sind zu einem wesentlichen Teil faktisch alternativlos. Deshalb werden die Pläne vom Regierungsrat genehmigt werden müssen. Wie hat der Stadtrat diesen Umstand beim Prozess zur Neugestaltung des Heimplatzes berücksichtigt?
13. Wer finanziert die Projektierung, den Bau und den Unterhalt der Rämistrasse, des Zeltwegs, der Hottingerstrasse und der Heimstrasse?
14. Das Projekt greift ins kantonale Strassennetz ein. Artikel 104 Absatz 2 der Verfassung des Kantons Zürich (Anti-Stau-Initiative) untersagt einen Kapazitätsabbau auf dem kantonalen Strassennetz ohne Ersatzangebote in der Umgebung. Wie gedenkt der Stadtrat, diesem Verfassungsartikel Genüge zu tun?
15. Die Verkehrsplanung im Sieger-Team wurde von Metron durchgeführt. Das Beurteilungsgremium stand unter der Leitung von vier Sachexpert/innen, darunter Esther Arnet von der DAV. Esther Arnet war vor ihrer Tätigkeit bei der DAV Vorsitzende der Geschäftsleitung der Metron-Gruppe und Delegierte des Verwaltungsrates der Metron AG und ihrer Tochtergesellschaften. Wie wurde dieser potenzielle Interessenkonflikt beim Informationsfluss zu den teilnehmenden Teams und bei der Beurteilung der einzelnen Studien berücksichtigt?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Am 21. Mai 2012 reichte die Grüne-Fraktion die Motion, GR Nr. 2012/204, für ein gestalterisch und verkehrsplanerisch verbessertes Projekt zur Neugestaltung Heimplatz ein. Gestützt auf Verkehrsgutachten kam der Stadtrat am 21. November 2012 zum Schluss, dass das Verkehrsregime auf dem Heimplatz nicht verändert werden könne und die Aufwertung des Heimplatzes

unter den gegebenen verkehrlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen habe. Der Stadtrat beantragte dem Gemeinderat die Umwandlung der Motion in ein Postulat. Der Gemeinderat lehnte dies ab und überwies die Motion am 5. Juni 2013 dem Stadtrat. Mit STRB Nr. 981/2016 beantragte der Stadtrat die erneute Abschreibung der Motion sowie die Abschreibung des Auftrags zur Durchführung eines öffentlichen Wettbewerbs. Der Gemeinderat lehnte die Abschreibung der Motion am 28. Juni 2017 erneut ab und beauftragte den Stadtrat, zur Erfüllung der Motion anstatt eines öffentlichen Wettbewerbs einen Studienauftrag durchzuführen und dem Gemeinderat im 1. Quartal 2019 einen Projektierungskredit vorzulegen. Für den Studienauftrag galten folgende Rahmenbedingungen gemäss GR Nr. 2015/178 (Beschluss Nr. 3051):

- Bessere Querungsmöglichkeiten und mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger.
- Genügend breite Velostreifen auf allen Strassenachsen, insbesondere auf der wichtigen Achse Rämistrasse.
- Gestaltung, die der grossen Bedeutung dieses Platzes der Künste für die Stadt Zürich entspricht.
- Berücksichtigung des Verzichts auf eine Tramhaltestelle an der heutigen Tramlinie 8 bzw. des Verzichts auf eine solche Tramlinie gemäss Zürich-Linie 2030.

Beim Studienauftrag «Neugestaltung Heimplatz» lag der Fokus auf den Aspekten «Erhöhung der Aufenthaltsqualität», «Platzgestaltung» und «Veloverkehr». Aufgrund der Bedeutung des Platzes als wichtiger Verkehrsknoten wurde von der heutigen Verkehrsbelastung ein Referenzzustand erarbeitet und allen Teams als Basis zur Verfügung gestellt. Der Referenzzustand stützt sich auf aktuelle Zählraten am Heimplatz und am Knoten Rämi-/Kantonsschulstrasse. Zudem wurden die Daten noch mit dem Mengengerüst des Verkehrsmodells Hochschulgebiet Zürich Zentrum (HGZZ) abgeglichen. Alle Teams mussten einen Leistungsfähigkeitsnachweis erbringen und aufzeigen, wie bzw. in welchem Umfang die Verkehrsmengen gemäss Referenzzustand abgewickelt werden können. Eine dynamische Verkehrsfluss-Simulation wurde nicht verlangt. Alle Teams mussten Prioritäten setzen, um die anspruchsvollen Randbedingungen und die Vorgaben des gemeinderätlichen Auftrags erfüllen zu können.

Die Bearbeitungstiefe einer Studie lässt es nicht zu, dass bereits alle Details vollumfänglich geklärt werden können. Wesentlich ist der plausible Nachweis der Machbarkeit. Diese wird im Studienauftragsverfahren durch ein aus unabhängigen Expertinnen und Experten bestehendes Beurteilungsgremium geprüft und beurteilt. Nach dem Studienauftrag folgt als nächster Schritt die Ausarbeitung des Detailprojekts (Vorprojekt). Die für die nächste Projektphase noch im Detail zu klärenden Punkte sind im Bericht des Beurteilungsgremiums schriftlich festgehalten. Nebst diesen Vorgaben, wie z. B. der verkehrliche Nachweis im gesamten Wirkungssperimeter, müssen u. a. das Werkleitungs- und das Beleuchtungsprojekt erarbeitet werden.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1 («Gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich scheinen werktags rund 43'265 Fahrzeuge am Heimplatz zu verkehren. Kann der Stadtrat diese Zahl bestätigen oder präzisieren?»):

Diese Zahl kann nicht bestätigt werden, weil unklar ist, wie sie hergeleitet wurde. Der Heimplatz umfasst sowohl verschiedene zuführende Achsen als auch verschiedene Achsen im Platzbereich selbst, die für das Verkehrssystem Heimplatz relevant sind.

Für die Beurteilung von Knoten oder Knotensystemen wie dem Heimplatz werden die Verkehrsmengen der massgebenden Spitzenstunde (Morgen- oder Abendspitzenstunde) mittels Verkehrszählungen vor Ort erhoben. Beim Heimplatz ist die Morgenspitzenstunde relevant. Die Verkehrsmenge auf den zuführenden Strassen ist wie folgt:

- Hottingerstrasse: 645 Fahrzeuge
- Rämistrasse Nord: 420 Fahrzeuge
- Kantonsschulstrasse: 210 Fahrzeuge
- Heimstrasse: 650 Fahrzeuge
- Rämistrasse Süd: 440 Fahrzeuge
- Zeltweg: 500 Fahrzeuge

Zu Frage 2 («Berechnungen anhand der Zahlen des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich legen nahe, dass die gemäss Planung abzubauenen Abbiegebeziehungen heute werktags von gut 10'000 Fahrzeugen genutzt werden. Kann der Stadtrat diese Zahl bestätigen oder präzisieren»):

Diese Zahl kann nicht bestätigt werden. Vor Ort wurden in der Morgenspitzenstunde folgende Fahrzeugmengen erhoben:

- Linksabbieger Hottinger-/Rämistrasse [250 Fz/h]
- Rechtsabbieger Rämistrasse Nord/Heimplatz [10 Fz/h]
- Linksabbieger Rämistrasse/Zeltweg [145 Fz/h]
- Linksabbieger Heim-/Kantonsschulstrasse [70 Fz/h]
- Rechtsabbieger Rämi-/Hottingerstrasse [110 Fz/h]
- Rechtsabbieger Heimplatz/Kantonsschulstrasse [35 Fz/h]

Total ergeben sich daraus 620 Fahrzeuge in der Morgenspitzenstunde, die aufgrund des geänderten Verkehrsregimes über neue Wegbeziehungen geführt werden müssen.

Zu Frage 3 («Es gehört zur Kernfunktion von Verkehrsknoten, das Abbiegen von einem Verkehrsträger auf einen anderen zu ermöglichen. Die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsknotens bestimmt sich damit vernünftigerweise durch die Summe der Leistungsfähigkeit aller Verkehrsbeziehungen, und nicht nur durch die Summe der Leistungsfähigkeit der geradeaus führenden Verkehrsbeziehungen. Obwohl sieben Verkehrsbeziehungen nicht mehr angeboten werden und die Leistungsfähigkeit des Knotens damit mindestens um die unter Frage 2 genannte Zahl sinkt, spricht das Tiefbaudepartement wörtlich von einer «Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Knotens». Wir bitten den Stadtrat, diesen Widerspruch aufzulösen»):

Entgegen der Annahme der Interpellanten und Interpellantinnen werden nicht sieben, sondern sechs Verkehrsbeziehungen aufgehoben. Wie in der Antwort zu Frage 2 aufgezeigt, müssen während der Morgenspitzenstunde rund 620 Fahrzeuge über neue Wegbeziehungen geführt werden. Wichtig ist zudem, dass die Leistungsfähigkeit der wichtigsten Verkehrsströme über den Platz erhalten werden kann. Dies wird im Zuge der weiteren Planung zu klären sein.

Zu Frage 4 («Der Schlussbericht dagegen spricht von «verschiedenen Einschränkungen bei den Verkehrsflächen und in Folge den Kapazitäten». Zudem hält er fest: «Dies geht zu Lasten der Kapazitäten des MIV und erfordert verstärkte Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement, um die ÖV-Priorisierung auch zukünftig zu gewährleisten». Wie kann die «Kapazität» eines Knotens sinken und zugleich die «Leistungsfähigkeit» eines Knotens aufrechterhalten werden?»):

In der Beurteilung des Projekts wurde festgestellt, dass gewisse Massnahmen für bestimmte Ströme oder Situationen die Kapazität reduzieren. Dies erfordert ausgleichende oder steuernde Massnahmen mittels Verkehrsmanagement. Dadurch können einzelne Reduktionen wieder ausgeglichen werden. Dazu ist im Vorprojekt ein grossräumiges Verkehrsmanagement auszuarbeiten sowie die Verkehrsführung am Heimplatz nochmals zu prüfen.

Zu Frage 5 («Der Stadtrat spricht summarisch von «Umfahrungsrouten via Bellevue, Kreuzplatz, Römerhof und Central oder über den Hirschengraben». Wir bitten den Stadtrat, die einleitende Auflistung möglicher Umfahrungsrouten (a. bis h.) strassen-/platzgenau zu bestätigen oder zu präzisieren»):

Wie im Schlussbericht des Beurteilungsgremiums festgehalten, erfordert das Projekt ein grossräumiges Verkehrsmanagement. Dieses auszuarbeiten ist Bestandteil der nun folgenden Projektierungsphase. Daher können jetzt noch keine Angaben zu den Umfahrungsrouten gemacht werden.

Zu Frage 6 («Damit die vom Stadtrat angestrebte «Entflechtung» funktioniert, müsste die Kapazität auf den unter Frage 5 aufgeführten Achsen ausgebaut werden. In Tat und Wahrheit wurden entlang aller Umfahrrouten verkehrsbeschränkende Massnahmen umgesetzt oder sind in Planung. Wir bitten den Stadtrat, die einleitende Auflistung verkehrsbeschränkender Massnahmen auf den möglichen Umfahrrouten strassen-/platzgenau bestätigen oder präzisieren»):

Um den Verkehr auf die gewünschten Achsen lenken und abwickeln zu können, muss gemäss Antwort zu Frage 5 ein Verkehrsmanagement erarbeitet werden. Die Überprüfung der notwendigen Kapazitäten dieser Umfahrrouten ist ebenfalls Bestandteil des besagten Verkehrsmanagements. Detaillierte Angaben sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Zu Frage 7 («Welche Verkehrsmassnahmen sind als Folge der Neugestaltung des Heimplatzes auf den Umfahrrouten gemäss Frage 5 geplant, um den Verkehr nicht vollständig in die Wohnquartiere zu drängen?»):

Ziel muss sein, dass der Durchgangsverkehr auf den übergeordneten Verkehrsachsen bleibt und nicht ins Quartier fliesst. Ob dazu flankierende Massnahmen notwendig werden, wird sich aus dem Verkehrsmanagement ergeben. Siehe hierzu auch Antworten zu den Fragen 5 und 6.

Zu Frage 8 («Dem Schlussbericht ist zu entnehmen: «Die verschiedenen Einschränkungen bei den Verkehrsflächen und in Folge den Kapazitäten (,,) führen gemäss Modellberechnungen zu längeren Rückstaus insbesondere in der Hottingerstrasse und im Zeltweg». An beiden Stellen bilden sich schon heute nicht nur in den Spitzenstunden Staus. Das Vorhaben steht damit auch im Widerspruch zum vom Gemeinderat geäusserten Wunsch, die Fahrplanstabilität des «Witiker»-Bus 31 zu verbessern. Wir bitten den Stadtrat, zu diesem Widerspruch Stellung zu nehmen»):

Rückstaus in der Hottingerstrasse haben keine negativen Konsequenzen auf die Buslinie 31, da diese nicht in der Hottingerstrasse verkehrt. Auch auf die Tramlinie 3 haben Rückstaus in der Hottingerstrasse keine Auswirkungen, weil diese Richtung Heimplatz ab Römerhof heute und in Zukunft auf einem Eigenstrasse verkehrt.

Im Zeltweg hingegen ist bereits heute die Fahrplanstabilität für den Bus wegen des Rückstaus sehr unbefriedigend. Aus diesem Grund wird geprüft, ob der Bus mit geeigneten Massnahmen in Richtung Heimplatz priorisiert werden kann. Dieses Projekt verläuft unabhängig vom Projekt Heimplatz und soll auch vorzeitig realisiert werden.

Zu Frage 9 («Der Perimeter «verkehrstechnischer Nachweis» beschränkt sich auf den Heimplatz und die Zubringerachsen, klammert die benachbarten Plätze und insbesondere die vom Stadtrat selbst aufgezählten möglichen Umfahrrouten aber aus. Es liegt aber in der Natur der Sache, dass Umfahrrouten zusätzlichen Verkehr aufnehmen müssen. Der Schlussbericht hält dazu fest: «Die entsprechenden Nachfrageströme werden zum Teil auf Umfahrrouten ausserhalb des Betrachtungsperimeters verlegt». Damit wird für die weitere Planung von Umfahrrouten ausgegangen, von denen gar nicht abgeklärt wurde, ob sie über entsprechende Reservekapazitäten verfügen bzw. von denen allgemein bekannt ist, dass sie über keine Reservekapazitäten verfügen. Weshalb setzt der Stadtrat bei der Planung eines zentralen Verkehrsknotens auf das Prinzip Hoffnung und plant bewusst zusätzliche Verkehrsüberlastungen an verschiedenen anderen Knoten?»):

Um für den Studienauftrag binnen nützlicher Frist aussagekräftige Resultate erlangen zu können, mussten plausible Systemgrenzen gezogen werden. Aus diesem Grund wurden die zuführenden Strassen abgebildet, nicht aber die Knoten Bellevue und Central.

Eine relevante Kenngrösse des verkehrstechnischen Nachweises ist die Veränderung der verarbeiteten Verkehrsmenge im Vergleich zum Referenzzustand. Kann weniger Verkehr verarbeitet werden, muss aufgezeigt werden, wie mit dieser Differenz umgegangen wird. Hierzu wird das erwähnte Verkehrsmanagement erarbeitet.

Zu Frage 10 («Der Stadtrat spricht beim neuen Projekt von einer «Entflechtung der Verkehrsströme und meint damit eine Entflechtung der einzelnen Verkehrsströme des MIV. Wurde auch eine Entflechtung von MIV und Veloverkehr geprüft? Falls ja, weshalb wurde sie verworfen?»):

In verschiedenen Studienbeiträgen wurden auch vom MIV abgesetzte Velowege und Mischverkehrsflächen Fuss-/Velo betrachtet. Da der Heimplatz sehr stark vom Fussverkehr frequentiert wird und die Menschen auf den nicht sehr üppig dimensionierten Aufenthaltsflächen verweilen sollen, bergen diese Lösungsansätze sehr grosses Konfliktpotenzial. Zudem ist es äusserst schwierig, den Veloverkehr aus einem abgesetzten Veloweg sicher über die Verkehrsknoten zu führen, ohne deren Leistungsfähigkeit massgeblich zu reduzieren.

Zu Frage 11 («Das Hochschulgebiet steht vor einem grossen Ausbauschritt. Plant der Stadtrat, den Baustellenverkehr während der jahrzehntelangen Bauphasen um den Heimplatz herum zu führen? Auf welchen Routen?»):

Die Bauphasen- und Baulogistikplanung für das Hochschulgebiet ist noch nicht erarbeitet, weshalb zum Baustellenverkehr noch keine Aussagen möglich sind.

Zu Frage 12 («Alle fünf grossen zum Heimplatz führenden Verkehrsträger sind Teil des kantonalen (2 Äste) bzw. regionalen Richtplans (3 Äste). Die Verkehrsachsen haben damit eine kantonsweite Bedeutung und sind zu einem wesentlichen Teil faktisch alternativlos. Deshalb werden die Pläne vom Regierungsrat genehmigt werden müssen. Wie hat der Stadtrat diesen Umstand beim Prozess zur Neugestaltung des Heimplatzes berücksichtigt?»):

Das Amt für Verkehr wurde sowohl bei der Erarbeitung der Rahmenbedingungen für den Studienauftrag wie auch bei der Vorprüfung der Schlussabgaben bereits miteinbezogen. Dieser fachliche Austausch wird in der weiteren Projektbearbeitung fortgeführt. Zudem wird das Amt für Verkehr im Zuge der formellen Begehrensäusserung gemäss Strassengesetz involviert.

Zu Frage 13 («Wer finanziert die Projektierung, den Bau und den Unterhalt der Rämistrasse, des Zeltwegs, der Hottingerstrasse und der Heimstrasse?»):

Weil mit Ausnahme der Kantonsschulstrasse alle Strassenabschnitte regional bzw. kantonal klassiert sind, wird der Kanton den Grossteil der Kosten über die Bau- und Unterhaltspauschale übernehmen.

Zu Frage 14 («Das Projekt greift ins kantonale Strassennetz ein. Artikel 104 Absatz 2 der Verfassung des Kantons Zürich (Anti-Stau-Initiative) untersagt einen Kapazitätsabbau auf dem kantonalen Strassennetz ohne Ersatzangebote in der Umgebung. Wie gedenkt der Stadtrat, diesem Verfassungsartikel Genüge zu tun?»):

Wie jedes Projekt muss auch das Strassenbauprojekt Neugestaltung Heimplatz alle gesetzlichen Vorgaben einhalten.

Zu Frage 15 («Die Verkehrsplanung im Sieger-Team wurde von Metron durchgeführt. Das Beurteilungsgremium stand unter der Leitung von vier Sachexpert/innen, darunter Esther Arnet von der DAV. Esther Arnet war vor ihrer Tätigkeit bei der DAV Vorsitzende der Geschäftsleitung der Metron-Gruppe und Delegierte des Verwaltungsrates der Metron AG und ihrer Tochtergesellschaften. Wie wurde dieser potenzielle Interessenkonflikt beim Informationsfluss zu den teilnehmenden Teams und bei der Beurteilung der einzelnen Studien berücksichtigt?»):

Die Frage von Befangenheit wurde an der ersten Sitzung der Jury geprüft. Dabei wurde festgestellt, dass keine Befangenheiten in der Jury bestehen.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti