

Zürich, den 12. Dezember 2017

Projektbeschreibung

## **Veloweg Rämistrasse – Variante VCS**

### **1. Ausgangslage**

Obwohl die Rämistrasse seit 1999 im regionalen Richtplan als Veloroute vorgesehen ist, gibt es dort noch keine Velostreifen.

Der Veloweg entlang der Rämistrasse ist für den Veloverkehr in der Stadt Zürich und ganz speziell auch für das Hochschulquartier von grosser Bedeutung.

Die sehr eng dimensionierte Rämistrasse stellt topografisch wohl die einzig realistische Möglichkeit dar, die linksufrigen Quartiere (Kreise 2, 3, 4) und die Seegemeinden mit dem Hochschulgebiet und dem Kreis 7 für Velos zu verbinden. Die Rämistrasse ist deshalb ein zentraler Baustein, um die Vorgabe des Kantons Zürich, den Veloanteil im Rahmen des Masterplans Hochschulquartier markant zu erhöhen, auch tatsächlich zu erreichen.

### **2. Projekt Tiefbauamt 2015**

Das Tiefbauamt hat im März 2015 ein Projekt aufgelegt, das vorsieht, die Velofahrenden bergwärts (Richtung Heimplatz) auf dem Trottoir zu führen, was unweigerlich zu Konflikten mit Zufussgehenden führen würde. Im unteren Teil (Bellevue - Stadelhoferstrasse) ist kein Velostreifen vorgesehen. Talwärts (Richtung Bellevue) wären nur teilweise Velostreifen, ansonsten nur eine Randeinfärbung von 60 cm geplant. Diese Randeinfärbung kann nie einen Velostreifen ersetzen und bietet keinerlei Sicherheit für die Velofahrenden. Zudem würde das westliche Trottoir zu Lasten der Zufussgehenden stark verschmälert.

Dieses Projekt wurde von der Mehrheit des Gemeinderates abgelehnt. Mit einer Motion (GR 2015/159) verlangten SP, Grüne und GLP die Realisierung von durchgehenden Velorouten und attraktive Fusswegverbindungen zwischen Bellevue und Heimplatz. Der Gemeinderat hat die Motion am 13.01.2016 mit 71 : 45 Stimmen klar überwiesen.

### **3. Medienkonferenz TED Januar 2017**

An der Jahresmedienkonferenz präsentiert Stadtrat Filippo Leutenegger die Idee eines „Velobalkons“. Das Velo würde bergwärts oberhalb der Stützmauer geführt, was eine mindestens doppelt so grosse Steigung ergäbe als auf der Rämistrasse. Die Tramgleise würden gegen die Stützmauer verschoben, um einen Velostreifen talwärts zu erstellen. Es würde eine neue, weniger hohe Stützmauer erstellt. Dafür müsste wohl die Brücke beim Hirschengraben für die Zu-/Wegfahrt zum Parkhaus Hohe Promenade neu erstellt werden. Die Zufahrt von der Rämistrasse ins Parkhaus würde aufgehoben. Das Trottoir entlang Stützmauer würde aufgehoben und die Zufussgehenden neu oberhalb der Stützmauer geführt.

**VCS Verkehrs-Club der Schweiz**

Sektion Zürich

Zypressenstrasse 76, Postfach 820, 8040 Zürich

Tel. 044 291 33 00

[www.vcs-zh.ch](http://www.vcs-zh.ch), [vcszh@swissonline.ch](mailto:vcszh@swissonline.ch)

Der Personenzugang von der Rämistrasse zum Parkhaus würde ebenfalls aufgehoben und durch einen neuen Zugang oberhalb der Stützmauer ersetzt.

Diese Idee würde zu sehr hohen Kosten von 20 - 30 Mio. Franken führen. Ein solches grosses Projekt erfordert eine lange Projektierungszeit. Die Realisierung bzw. der Zeitpunkt der Realisierung wäre ungewiss. Der Eingriff im Bereich oberhalb der Stützmauer wäre massiv. Es bestände ein hohes Einsparungsrisiko gegen ein solches Projekt.

Für die Idee von Filippo Leutenegger gibt es noch keine Pläne, sondern nur Visualisierungen.

#### **4. Lösungsansatz VCS / Käppeli**

Um zu zeigen, dass eine Lösung trotz enger Platzverhältnisse machbar ist, macht der VCS Zürich nun einen Vorschlag für einen durchgehenden und sicheren Veloweg entlang der Rämistrasse zwischen Bellevue und Heimplatz. Wichtig ist für den VCS Zürich, dass mit diesem pragmatischen Vorschlag eine schnelle Realisierung möglich ist. Damit ist auch ein früher Nutzen erreichbar.

Beim Lösungsvorschlag für den Veloweg auf der Rämistrasse orientierte sich der VCS Zürich an zwei Rahmenbedingungen: Erstens muss der Vorschlag rasch realisierbar sein und darf deshalb weder eine Verschiebung der bestehenden Mauer noch eine Veränderung der Lage der Tramgleise beinhalten. Sonst wäre die Lösung viel zu teuer gewesen und es würde viele Jahre bis zur Realisierung dauern. Zweitens sollte keine der übrigen Verkehrsarten beeinträchtigt werden.

Die vom VCS Zürich vorgeschlagene Lösung erlaubt es, trotz der sehr engen Platzverhältnisse, einen durchgehenden Veloweg bergwärts wie talwärts zu realisieren. Weil bergwärts wegen der Steigung eine grössere Breite nötig ist, schlägt der VCS hier, insbesondere entlang der Stützmauer, eine durchgehende Breite von 1.80 m vor. Um auch den Fussgängerinnen entlang der Häuser an der Rämistrasse eine Verbesserung anzubieten, kann der Veloweg talwärts allerdings nur 1.25 m breit sein.

Der Fussweg entlang der Gebäude Rämistrasse 23 – 27 wird entgegen den Vorschlägen der Stadt Zürich in der Planaufgabe vom März 2015 deutlich verbreitert. Statt einem 1.82 m breiten Trottoir entlang der Rämistrasse auf der Westseite kann ein mindestens 2.62 m breites Trottoir angeboten werden. Dies auch als Kompensation dafür, dass das enge und im Wesentlichen nur zur Erschliessung des Parkhauses Rämistrasse dienende östliche Trottoir zugunsten der Velospur aufgehoben wird. Der VCS nimmt hier die Idee der Visualisierung des Tiefbaudepartementes auf, den Personen-Zugang zum Parkhaus entlang der Rämistrasse aufzuheben und oberhalb der Stützmauer der Rämistrasse anzubieten. Als Option könnte eine Passerelle über die Rämistrasse erstellt werden, die einen attraktiven Zugang vom Parkhaus zum Hirschengraben, zum Heimplatz und zur Altstadt erlauben würde. Die bestehenden Fusswege (Caroline-Farner Weg, Olgaweg und Hohe Promenade) sind für das aufzuwertende Fusswegnetz zum Hochschulgebiet attraktiver zu gestalten. Die Parkhaus-Zufahrt aus der Rämistrasse könnte entgegen der Idee von Filippo Leutenegger bestehen bleiben. Die Anpassungen am Parkhaus sind problemlos möglich, weil die Stadt Zürich selber Eigentümerin des Parkhauses Hohe Promenade ist.

Um einen Veloweg und gleichzeitig ein breiteres, westliches Trottoir zu ermöglichen, müssen sich der Autoverkehr und die Trams auf einem kleinen Teilstück die Spur teilen. Dank der neuen Verkehrsführung des Trams auf dem Heimplatz (Wegfall des Halts der Linie 8, Verschiebung der Tramhaltestelle der Linien 5 und 9 nach Norden neben die Erweiterung des Kunsthauses) und einer intelligenten Lichtsignalanlage am Heimplatz, am Zeltweg und am Hirschengraben kann der Verkehr so

gesteuert werden, dass ein reibungsloser und flüssiger Trambetrieb garantiert werden kann und es zu keinem Kapazitätsabbau und zu keinem Stau für den Autoverkehr kommt.

Dieses pragmatische Projekt weist tiefere Kosten auf und hat ein geringes Einsprachepotential. Es ist insbesondere geprägt von mehr Sicherheit für die Zufussgehenden und Velofahrenden.

Die Tramgleise können belassen werden. Eine allfällige Korrektur der Lage könnte später mit dem Gleisersatz erfolgen.

An der Ecke der Kronenhalle (Rämistrasse 2/4) beim Bellevue kann keine an sich wünschbare Velospur eingerichtet werden, ohne das Trottoir zu verschmälern. Zur Erhöhung der Sicherheit für die Velofahrenden soll deshalb die Spur beim Fussgängerstreifen in der Kurve auf ca. 3.50 m verschmälert werden. Damit kann erreicht werden, dass sich die Velofahrenden in der Autokolonne einordnen und in der engen Rechtskurve nicht abgedrängt werden können. Gleichzeitig kann die vorhandene Trottoirbreite erhalten werden. Der Velostreifen würde erst nach Kurve starten.

## **5. Kartoffelmarkt**

Für den Kartoffelmarkt hat das Tiefbauamt soeben ein Projekt öffentlich aufgelegt. Das Projekt sieht eine erhebliche Umgestaltung vor, nimmt aber keinen Bezug zu den erforderlichen Velomassnahmen auf der Rämistrasse.

Dieses Projekt muss zwingend mit den baulichen Massnahmen auf der Rämistrasse abgestimmt werden. Das bedeutet aber, dass zuerst die Rämistrasse projektiert und realisiert werden muss. Erst dann kann der Kartoffelmarkt umgestaltet werden.

Der VCS Zürich findet, dass die Fussgängerzone Oberdorfstrasse bis zur Rämistrasse erweitert werden sollte. Heute ist dieser Bereich für die Zufussgehenden sehr eng und im Konflikt mit der Ausfahrt des MIV und der Veloroute. Deshalb sollte sowohl die Einfahrt als auch die Ausfahrt des MIV zum Kartoffelmarkt über die Waldmannstrasse erfolgen. Denkbar wäre eine Ausfahrt ausschliesslich für den Anlieferverkehr via Torgasse ins Limmatquai.

Mit der Erweiterung der Fussgängerzone bis zur Rämistrasse sollten die beiden Fussgängerstreifen zwischen Oberdorfstrasse und Stadelhoferstrasse optimiert und attraktiver gestaltet werden. Dafür wäre auch zu prüfen, ob sie allenfalls zu einem direkten Übergang zusammengefasst werden könnten.

Für Rückfragen: Hans Jörg Käppeli, Projektleiter, 079 / 223 26 04

Markus Knauss, Co-Geschäftsführer VCS Zürich, 079 / 642 27 29

### **Beilagen:**

- Schema Vorschlag VCS
- Auszug Visualisierungen Tiefbauamt vom 19. Januar 2017