



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt

# Strassenbauprojekt

Bericht zu den Einwendungen

Uraniastrasse, Sihlstrasse  
Werdmühleplatz bis Sihlporte

Bau Nr. 06069

## **Auflageexemplar**

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, November 2025 tazgru

# **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>3</b>
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
<b>2</b>	<b>Einwendungen</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Schlussbemerkungen</b>	<b>25</b>

# 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 Projekt 06069 in der Uraniastrasse, Sihlstrasse mit der geplanten Umgestaltung gemäss Projektbeschreibung wurde vom 8. November 2024 bis 9. Dezember 2024 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 36 Eingaben mit total 93 Einwendungen eingegangen, davon 41 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut und werden thematisch zusammengefasst behandelt. Von den somit 53 vorliegenden Einwendungen werden 19 Einwendungen ganz und 4 Einwendungen teilweise berücksichtigt. 30 Einwendungen werden nicht berücksichtigt.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen.

## 1.2 Projektbeschreibung

Die Stadt Zürich beabsichtigt, die Uraniastrasse und die Sihlstrasse umfassend umzugestalten. Ziel ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Förderung klimafreundlicher Mobilität sowie die Umsetzung städtebaulicher und umweltpolitischer Strategien.

Die Uraniastrasse und die Sihlstrasse sind zentrale Verkehrsachsen mit hoher Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr, jedoch mit erheblichen Defiziten hinsichtlich des Fuss- und Veloverkehrs, der Lärmbelastung und der Aufenthaltsqualität. Das Projekt ist Teil des Energieverbundes CoolCity und steht im Einklang mit den städtischen Entwicklungszielen gemäss Strategien Zürich 2040. Es umfasst die Neuaufteilung der Verkehrsflächen, die Sanierung von Lärmemissionen, die Erneuerung unterirdischer Infrastrukturen sowie die archäologische Begleitung.

Das Projekt wurde in Varianten entwickelt und verfolgte folgende Ziele:

- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und der Lärm- und Luftbelastung
- Verbesserung der Stadtnatur und Hitzeminderung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Im Variantenstudium wurden verschiedene Konzepte zur Verkehrsführung und Gestaltung geprüft. Die Bestvariante sieht eine Kombination aus flächigem Queren und gezielter Lichtsignalregelung vor. Für die Uraniastrasse wurde die Variante mit

beidseitigen Velostreifen gewählt, während die Sihlstrasse auf Begrünung und Aufenthaltsqualität fokussiert.

Im Rahmen der geplanten Umgestaltung der Uraniastrasse und der Sihlstrasse werden umfassende verkehrs-, stadtklima- und nutzungsbezogene Massnahmen umgesetzt. Die Verkehrsführung wird durch die Einführung von Tempo 30 sowie durch die Realisierung eines beidseitigen Velostreifens in der Uraniastrasse neu geordnet. Dies fördert die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden, begünstigt das flächige Queren der Strasse und trägt zur Verstetigung des Verkehrsflusses bei. Parallel dazu stehen mit der Löwenstrasse und der Sihlstrasse zwei verkehrsberuhigte Alternativrouten für den Veloverkehr zur Verfügung.

Die Fussverkehrssicherheit wird durch breite Trottoirs kombiniert mit dem Mehrzweckstreifen für das flächige Queren sichergestellt. Barrierefreie Randsteine, taktile Markierung und gezielte Lichtsignalanlagen an stark frequentierten Knotenpunkten berücksichtigen die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter und sehbehinderter Personen.

Zur Hitzeminderung und Förderung der Stadtnatur werden insgesamt 87 neue Bäume gepflanzt. Acht bestehende Bäume müssen im Zuge der Bauarbeiten entfernt werden, wobei Ersatzpflanzungen an vergleichbaren Standorten vorgesehen sind. Die Begrünung erfolgt nach dem Schwammstadtprinzip und umfasst Baumreihen sowie Sitzgelegenheiten in den Gassen zwischen der Löwen- und Uraniastrasse sowie im Bereich des St. Annagasse und St. Annaplatzes.

Die gebührenpflichtigen Parkplätze im Projektperimeter werden nahezu vollständig aufgehoben. Für mobilitätseingeschränkte Personen sowie für die Anlieferung sind einzelne Stellplätze vorgesehen. Die Zweiradabstellplätze werden von derzeit 297 auf insgesamt 476 erweitert.

Die Anlieferung und Entsorgung werden durch flexible Flächen in der Begegnungs- und Fussgängerzone der Sihlstrasse sichergestellt. Die Anzahl der Taxistandplätze wird leicht reduziert, wobei die verbleibenden Standorte bedarfsgerecht ausgestaltet sind. Die provisorisch verlegte Wertstoffsammelstelle bei der Polizeiwiese verbleibt bis zur Festlegung eines zonenkonformen Ersatzstandorts vorübergehend am aktuellen Ort.

Das Projekt leistet einen wesentlichen Beitrag zur klimafreundlichen Mobilität, zur städtebaulichen Aufwertung der Innenstadt und zur Umsetzung der strategischen Ziele der Stadt Zürich. Die öffentliche Planaufgabe ermöglicht der Bevölkerung Einsicht und Mitwirkung gemäss den gesetzlichen Vorgaben.

## 2 Einwendungen

### **Einwendung:**

Es werde beantragt, die Schweizergasse und Lintheschergasse für den motorisierten Verkehr zu sperren, den Fussverkehr zu stärken und Parkplätze zu reduzieren, da die bestehenden Verkehrsverhältnisse, als unzumutbar und gefährlich für Fussgänger und Velofahrende beurteilt würden.

### **Stellungnahme:**

Das Anliegen wird im Rahmen des Projekts Innenstadt / HB, Seidengasse behandelt, da sich die betroffenen Bereiche ausserhalb des aktuellen Projektperimeters befinden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Es werde beantragt, auf Mittelinseln und Mehrzweckstreifen zu verzichten, da diese als nutzlos, sicherheitstechnisch fragwürdig und platzraubend beurteilt würden und weder dem Fussverkehr noch dem Veloverkehr einen erkennbaren Nutzen brächten.

### **Stellungnahme:**

Der Mehrzweckstreifen dient zur Verbesserung der Querungssicherheit, zum Linksabbiegen für den motorisierten Individualverkehr und für Velos sowie zur stadträumlichen Gestaltung. Um ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten, ist er auf die gesamte Strecke vorgesehen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Es werde beantragt, von der Einführung von Begegnungs- und Fussgängerzonen abzusehen, da diese die Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr und das Gewerbe erheblich einschränken und zu Umwegen, Verkehrschaos, Umweltbelastung sowie wirtschaftlichen Nachteilen für lokale Betriebe führen könnten.

### **Stellungnahme:**

Die Erschliessung ist sowohl in der Begegnungs- als auch Fussgängerzone gewährleistet. Das Projekt wertet den öffentlichen Raum durch Begegnungs- und Fussgängerzonen auf, verbessert die Aufenthaltsqualität und ermöglichen dem Gewerbe eine Mitbenutzung. Dank hoher städtebaulicher Qualität wird die Wertschöpfung nachhaltig gestärkt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Es werde beantragt, die Lintheschergasse zur Fussgängerzone und die Seidengasse zur autofreien Velostrasse umzuwandeln, da dies zur Entlastung der Bahnhofstrasse, zur Schliessung von Netzlücken im Veloverkehr und zur Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität beitragen könnte.

**Stellungnahme:**

Die Anliegen zur Lintheschergasse und Seidengasse werden im Rahmen des Nachbarprojekts Innenstadt / HB, Seidengasse behandelt, da diese Bereiche nicht Teil des aktuellen Projektperimeters sind.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Es werde beantragt, die Querung der Uraniastrasse beim Werdmühleplatz durch einen Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlage sowie eine Trottoirüberfahrt zu sichern, da das flächige Queren für mobilitätseingeschränkte Personen schwierig sei und die Übersicht über den Verkehr erschwert werde.

**Stellungnahme:**

Das Projekt sieht flächiges Queren bei Tempo 30 vor und berücksichtigt die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen. Das Verkehrsregime setzt die gegenseitige Rücksichtnahme voraus, was durch die gewählte Strassenraumgestaltung gefördert wird. Vorsorglich werden Leerrohre für die Nachrüstung einer Lichtsignalanlage am Werdmühleplatz vorgesehen. Sollte sich wider Erwarten das flächige Queren der Strasse an dieser Stelle nicht bewähren, kann die Nachrüstung mit einer Lichtsignalanlage mit geringen baulichen Eingriffen erfolgen.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Es werde beantragt, die Taxistandplätze beim Trülleplatz und an der Bahnhofstrasse aufzuheben und durch Begrünung oder Sitzgelegenheiten zu ersetzen, da sie in der Fussgängerzone als störend empfunden würden und unnötigen Verkehr verursachten; Alternativstandorte könnten entlang der Uraniastrasse geprüft werden.

**Stellungnahme:**

Die Taxistandplätze beim Trülleplatz und an der Bahnhofstrasse sollen erhalten bleiben, da sie eine wichtige Ergänzung zum öffentlichen Verkehr darstellen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Es werde beantragt, auf Massnahmen zur Oberflächengestaltung sowie auf die Bezeichnung «Aufwertung» zu verzichten, da die bestehende Gestaltung als optimal beurteilt werde und der Begriff «Aufwertung» nicht auf einem breiten Konsens beruhe.

**Stellungnahme:**

Die Umgestaltung des öffentlichen Raums hat zum Ziel die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten, die Mobilität effizienter zu organisieren und neue Nutzungen zu ermöglichen. Sie kombiniert Effizienzgewinne mit einer qualitativen Aufwertung, die wirtschaftliches Wachstum fördern soll.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Es werde beantragt, die geplante Reduktion von Parkplätzen zu überdenken, da diese insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, Gewerbetreibende und den Einkaufstourismus nachteilig sei und zu Umsatzverlusten, sozialer Benachteiligung sowie zu mehr Suchverkehr und Umweltbelastung führen könnte.

**Stellungnahme:**

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

Das Planungs- und Baugesetz (PBG) sieht im § 242 Abs. 2 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 Grundes aufgestellt werden können. Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. Pflichtparkplätze). Denn nach der gesetzgeberischen Konzeption in §§ 242 ff. PBG sollen sich die für eine rechtsgenügende Erschliessung benötigten Fahrzeugabstellplätze auf privatem Grund befinden (VB.2022.00024 E. 7.2). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV, AS 741.500) 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. Aus dem kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich geht zudem hervor, dass private Sammelgaragen zur Abdeckung des Bedarfs an Parkplätzen dienen (Kapitel 6.2, S. 25, des kommunalen Richtplantexts). Die freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten und eine hohe Aufenthaltsqualität ist zu schaffen (STRB Nr. 950/2019, Beilage 1, S. 23).

Die effiziente Flächennutzung in der Innenstadt ist ein prioritäres Ziel des Projekts. Parkplätze des motorisierten Individualverkehrs sollen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität aufgehoben und insbesondere durch Veloabstellplätze ersetzt werden. Die Erreichbarkeit für das Gewerbe ist in der Begegnungs- und Fussgängerzone sichergestellt und der Platz für die Anlieferung im erforderlichen Ausmass vorhanden. Öffentliche Parkhäuser decken den Bedarf an Parkplätzen für den motorisierten Individualverkehr ausreichend ab und das Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen wird in der nächsten Planungsphase gezielt optimiert. Auf den Abbau der Parkplätze Polizeiwiese kann entgegen den aufgelegten Plänen mehrheitlich verzichtet werden.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Es werde beantragt, die geplante Aufhebung von Park- und Güterumschlagsplätzen in den Nebenstrassen der oberen Löwenstrasse zu unterlassen, da dies die Warenanlieferung erschwere, die Attraktivität für das Gewerbe mindere und die Erreichbarkeit für Kundschaft mit motorisiertem Verkehr stark einschränken könnte.

### **Stellungnahme:**

Das Anliegen wird im Rahmen des Nachbarprojekts Löwenstrasse geprüft und bei Bedarf ergänzende Massnahmen geplant.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Es werde beantragt, die Anzahl der Güterumschlagsplätze beizubehalten, da deren Reduktion die Anlieferung für Gewerbe, Gastronomie und Servicepersonal erschwere. Zudem seien zur Integration von gehbeeinträchtigten Menschen mehr Parkplätze vorzusehen.

### **Stellungnahme:**

Das neue Verkehrsregime der Begegnungs- und Fussgängerzone ermöglicht flexiblere und einfachere Güterumschläge, wodurch markierte Flächen entfallen. Die Anzahl der Parkplätze für gehbeeinträchtigte Personen wird in der nächsten Bearbeitungsphase überprüft und gegebenenfalls angepasst.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Es werde beantragt, auf Gegenverkehr, Tempo 30 und Mehrzweckstreifen in der Uraniastrasse zu verzichten, da diese Massnahmen den Verkehrsfluss einschränken,

die Erreichbarkeit des Stadtzentrums minderten und negative Auswirkungen auf Gewerbe, Sicherheit und Aufenthaltsqualität hätten.

### **Stellungnahme:**

Das Projekt setzt die im kantonalen und regionalen Richtplan verankerten Massnahmen um. Durch Tempo 30 und Mehrzweckstreifen wird die Koexistenz im Strassenraum gefördert und verbessert dadurch die Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit sowie die Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr in der Innenstadt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Es werde beantragt, entlang der Uraniastrasse durchgehend baulich getrennte und verbreiterte Velowege gemäss städtischen Standards vorzusehen, da dies der hohen Verkehrsbelastung, den Sicherheitsanforderungen und dem gesetzlichen Auftrag zur Trennung vom motorisierten Individualverkehr entspreche und die Attraktivität sowie Nutzbarkeit der Velohauptroute erhöhe.

### **Stellungnahme:**

Zusammen mit dem öffentlichen Verkehr leistet der Fussverkehr den grössten Anteil der Mobilität in der Innenstadt. Deshalb werden die Interessen der Fussgänger\*innen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und dem Veloverkehr höher gewichtet. Zugunsten des Fussverkehrs wird auf abgesetzte Radwege verzichtet und Abweichungen von den städtischen Velostandards in Kauf genommen. Das Projekt basiert auf dem Verkehrskonzept des flächigen Queren, das gegenseitige Rücksichtnahme erfordert, um die Verkehrssicherheit und Zugänglichkeit für alle zu gewährleisten.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Es werde beantragt, auf den Abbau von Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr zu verzichten, da dieser als verfassungswidrig beurteilt werde und zu Verkehrsüberlastung, wirtschaftlichen Schäden sowie einer Verschlechterung der Erreichbarkeit und Umweltbelastung führen könnte.

### **Stellungnahme:**

Das Projekt setzt die im regionalen Richtplan vorgesehenen Massnahmen verfassungskonform um.

Verkehrsmessungen haben gezeigt, dass 10 bis etwa 20 % des motorisierten Individualverkehrs Durchgangsverkehr ist. Gemäss den Zielen des regionalen Richtplans sollen die Hochleistungsstrassen um Zürich das Stadtgebiet vom

Transitverkehr freihalten. In Zentrumsgebieten seien Koexistenz basierte Verkehrskonzepte mit Umgestaltung zum siedlungsorientierten Strassenraum mit gleichmässigem, verstetigtem Verkehrsfluss und Angleichung der Geschwindigkeiten umzusetzen. Der ÖV sei an Verkehrsknoten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt zu behandeln. Die Abklassierung im Zusammenhang mit der Wiedereinführung des Gegenverkehrs in der Uraniastrasse ist im Regionalen Richtplan als Massnahme vorgesehen.

Die Aufwertung der Innenstadt für den Stadtraum, das Stadtklima sowie den Fuss- und Veloverkehr, ist im kommunalen Richtplan festgehalten. Die Erweiterung der Tempo-30-Zone mit Fahrverboten zur Entlastung der Innenstadt und Förderung des Fussverkehrs sind als Massnahme aufgeführt.

In der Innenstadt kann die Mobilität nur durch Effizienzgewinne weiterhin wachsen. Im vorliegenden Projektperimeter ist der Flächenanteil des motorisierten Individualverkehrs am dominantesten. Gleichzeitig ist der motorisierte Individualverkehr die ineffizienteste Mobilitätsform, was den Flächenverbrauch pro Person betrifft. Die Güterverkehrserschliessung der Innenstadt bleibt unter Berücksichtigung der verschiedensten Ansprüche an die Innenstadt gewährleistet und wird wo möglich verbessert.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Es werde beantragt, das Projekt aufzuheben und mindestens 45 Parkplätze in der Innenstadt wiederherzustellen, da die geplanten Massnahmen als verkehrstechnisch nachteilig, wirtschaftlich schädlich und lebensqualitätsmindernd beurteilt würden und keinen erkennbaren Mehrwert für die Bevölkerung böten.

### **Stellungnahme:**

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

Das Planungs- und Baugesetz (PBG) sieht im § 242 Abs. 2 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 Grundes aufgestellt werden können. Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. Pflichtparkplätze). Denn nach der gesetzgeberischen Konzeption in §§ 242 ff. PBG sollen sich die für eine rechtsgenügende Erschliessung benötigten Fahrzeugabstellplätze auf privatem Grund befinden (VB.2022.00024 E. 7.2). Die

städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV, AS 741.500) 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. Aus dem kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich geht zudem hervor, dass private Sammelgaragen zur Abdeckung des Bedarfs an Parkplätzen dienen (Kapitel 6.2, S. 25, des kommunalen Richtplantexts). Die freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten und eine hohe Aufenthaltsqualität ist zu schaffen (STRB Nr. 950/2019, Beilage 1, S. 23).

Die Stadt setzt die Massnahmen des regionalen Richtplans um. Das Projekt verbessert die Lebensqualität, gestaltet den Verkehrsraum siedlungsorientiert und reduziert den motorisierten Individualverkehr. Die vorhandenen Parkhäuser decken den Bedarf an Parkierungsmöglichkeiten für den motorisierter Individualverkehr ab, und die Veloinfrastruktur kombiniert mit Veloabstellplätzen fördern die effiziente und klimafreundliche Mobilität. Studien bestätigen, dass die Aufwertung der Aufenthaltsqualität die lokale Wirtschaft fördert. Parkplätze werden nur begründet und wo es die Umgestaltung erfordert, abgebaut. Auf den Abbau der Parkplätze Polizeiwiese kann entgegen den aufgelegten Plänen mehrheitlich verzichtet werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Es sei eine sichere und komfortable Linksabbiegemöglichkeiten für den Veloverkehr von der Uraniastrasse in den Bahnhofquai zu schaffen, da die bestehende Verkehrsführung ungeeignet sei. Die Lösungen soll die Sichtbarkeit, Sicherheit und Fahrbarkeit für Velofahrende verbessern und Konflikte mit dem motorisierten Verkehr vermeiden.

### **Stellungnahme:**

Die Stadt passt die Knotengeometrie an, führt den abgesetzten Radweg bis zum Knoten weiter und realisiert einen indirekten Linksabbieger. Damit verbessert sich die Verkehrssicherheit für Velofahrende und berücksichtigt die Anliegen zur sicheren und komfortablen Führung des Veloverkehrs im Knotenbereich.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Es werde beantragt, vor der Liegenschaft Füsslistrasse 6 Richtung Sihlstrasse eine Aussengastronomiefläche vorzusehen.

### **Stellungnahme:**

Das Projekt ist so geplant, dass vor der Liegenschaft Füsslistrasse 6 unter Einhaltung der verkehrlich notwendigen Durchgangsbreiten Aussengastronomie grundsätzlich

möglich ist. Im Projekt sind entsprechende Flächen vorgesehen. Das Einrichten von Boulevardgastronomie ist bewilligungspflichtig. Umfang, Ausgestaltung und Betrieb ist nicht Gegenstand des Strassenprojekts. Zur Planung und Bewilligung von Boulevardgastronomie steht der [Leitfaden Boulevardgastronomie der Stadt Zürich](#) zu Verfügung.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Der St. Annaplatz möge durch versenkbare Poller vor unerlaubtem Befahren mit Motorfahrzeugen geschützt werden, da Fahrverbote oft missachtet würden. Es seien bauliche Massnahmen gegen Falschparkierer und Fahrverbotsverstösse im Projektperimeter vorzusehen, da Kontrollen ungenügend seien und versenkbare Poller sowie Begrünungselemente Abhilfe schaffen könnten.

### **Stellungnahme:**

Um den Verkehrsfluss und das Halten für die Ver- und Entsorgung zu ermöglichen, müssen entsprechende Flächen bereitgestellt werden. Es ist nicht möglich mit baulichen Massnahmen ein Parkieren auf solchen Flächen zu verhindern.

Versenkbare Poller sind nicht zweckmässig realisierbar, da bei einem grossen Nutzerkreis die Vielzahl an Zufahrtsberechtigungen nicht handhabbar ist. In der Innenstadt ist aufgrund der vielen Gewerbebetriebe und deren Lieferanten eine Lösung mit Pollern nicht zweckmässig umsetzbar.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Der Mehrzweckstreifen in der Uraniastrasse möge durch einen zusätzlichen Inselfschuttposten unterbrochen werden, um Linksabbieger vor Überholverkehr zu schützen.

### **Stellungnahme:**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind im Mehrzweckstreifen an spezifischen Stellen unter Berücksichtigung der notwendigen Verkehrsbeziehungen Inselfschuttposten vorgesehen, damit gefährliche Manöver verhindert werden.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Es sei sicherzustellen, dass Gäste des Hotels Seidenhof und Restaurants Enja beim Betreten und Verlassen vor Fahrzeugen geschützt seien, insbesondere durch physische Barrieren.

**Stellungnahme:**

Die Stadt ist sich der Problematik bewusst. Die detaillierte Lenkung der Fahrzeuge wird in der weiten Projektbearbeitung festgelegt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Verzweigung Nüscherstrasse/Sihlstrasse sei mit einer Trottoirüberfahrt zu versehen, um Fussgänger gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu priorisieren.

**Stellungnahme:**

Der ganze Bereich ist platzartig angehoben und soll dadurch verdeutlichen, dass der Bereich unter allen Verkehrsteilnehmern geteilt wird. Die angesprochene Schnittstelle zur Nüscherstrasse stellt den vorläufigen Anschluss an die bestehende Situation sicher. Die Umgestaltung der Nüscherstrasse wird als separates Projekt geführt. Die im vorliegenden Projekt gewählte Lösung ist mit dem Anschlussprojekt kompatibel gestaltet.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

In der oberen Löwenstrasse möge statt einer Begegnungszone eine Tramstrecke mit Haltestelle «Hornergasse» vorgesehen werden, da die ÖV-Erschliessung ungenügend sei.

**Stellungnahme:**

Weder im kantonalen noch kommunalen Richtplan ist in der oberen Löwenstrasse eine Tramlinie vorgesehen. Zudem ist die Löwenstrasse nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Der grosse Baum bei der Verzweigung Nüscherstrasse/Uraniastrasse/Sihlstrasse sei zu erhalten.

**Stellungnahme:**

Die Verbindung ab der Energiezentrale Selnau in die Innenstadt erfolgt unter dem Schanzengraben im grabenlosen Bauverfahren. In unmittelbarer Nähe zur bestehenden Baumgruppe wird ein grosser Aufstiegsschacht gebaut, damit die Fernwärmeleitung auf das zur Erschliessung der Liegenschaften notwendige Niveau aufsteigen kann. Der Ort ist somit das Herzstück für die Erschliessung der Innenstadt und führt in alle Richtungen

der Strassen zu den Quartieren. Die Konzentration der vielen Leitungen beansprucht viel Platz und lässt kaum Lösungsspielräume zu. Die Baumgruppe kann leider nicht erhalten werden, da die Bauarbeiten für die Fernwärme den Wurzelraum derart stark tangiert, so dass die Bäume den Eingriff nicht überleben würden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Es sei sicherzustellen, dass grosse Fuhrwerke des Sechseläuten-Umzugs weiterhin abbiegen können; Baumstandorte und bauliche Erhöhungen seien entsprechend zu vermeiden.

**Stellungnahme:**

Die Befahrbarkeit sowie die Sicherheitsanforderungen des Crowd Managements wurde zusammen mit Zentralkomitee der Zünfte Zürichs überprüft. Das Projekt berücksichtigt diese Anforderungen und stellt einen sicheren Betrieb des Sechseläuten-Umzugs sicher.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Es werde beantragt, statt der vorgesehenen grossen Bäume vor Bahnhofstrasse 66 kleinere Bäume analog dem Bestand zu pflanzen, um die Sicht der Mieter nicht zu beeinträchtigen.

**Stellungnahme:**

Die Baumartenwahl wird auf die Situation und die Bestandsbäume der Bahnhofstrasse abgestimmt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Es werde beantragt, die Strassen in Tunnel zu verlegen und oberirdisch Alleen mit Fuss- und Velowegen sowie Aufenthaltszonen für Gastronomie zu schaffen.

**Stellungnahme:**

Das allgemeine Verkehrswachstum des motorisierten Individualverkehrs stösst in der Stadt Zürich und insbesondere in der Innenstadt an seine strukturbedingten Grenzen. Das Ausweichen in den Untergrund ist in der Innenstadt nur sehr eingeschränkt möglich, da der Raum im Untergrund sehr stark durch Werkleitungen belegt ist. Das Pflanzen von Bäumen zur Hitzeminderung erfordert entsprechenden Wurzelraum, was schon heute schwierig zu bewerkstelligen ist und durch zusätzliche Einbauten in den Untergrund kaum mehr möglich wird.

In der Innenstadt kann die Mobilität nur durch Effizienzgewinne weiterhin wachsen. Im vorliegenden Projektperimeter ist der Flächenanteil des motorisierten Individualverkehrs am dominantesten. Gleichzeitig ist der motorisierte Individualverkehr die ineffizienteste Mobilitätsform, was den Flächenverbrauch pro Person betrifft. Verkehrsmessungen haben gezeigt, dass 10 bis etwa 20 % des motorisierten Individualverkehrs Durchgangsverkehr ist, welcher auf die Hochleistungsstrassen um Zürich verlagert werden kann. Zudem kann innerstädtischer Verkehr, welcher die Innenstadt lediglich durchfährt über alternative Routen geführt werden. So lassen sich die Strassen in der Innenstadt von unnötigem Verkehr entlasten, so dass sie für das lokale Gewerbe und die Anwohnenden zur Verfügung stehen können. Dank der Reduktion der Verkehrsbelastung, werden Flächen für eine alternative Nutzung frei. Damit lässt sich die klimafreundliche und flächeneffiziente Mobilität realisieren und es gibt Platz für hitzemindernde Massnahmen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Es möge geprüft werden, ob im Mehrzweckstreifen zwischen Seidengasse und Nüscherstrasse entlang der Uraniastrasse Bäume realisierbar seien.

### **Stellungnahme:**

Das Variantenstudium hat gezeigt, dass der vorhandene Raum in der Uraniastrasse auch künftig schergewichtig für die Bedürfnisse der Mobilität nötig ist. Der Mittelstreifen ist für Bäume zu schmal und würde die Verkehrssicherheit durch verschlechterte Sichtverhältnisse unzulässig beeinträchtigen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Der Baum bei der Verzweigung St. Annagasse/Uraniastrasse sei zu erhalten oder durch gleichwertigen Ersatz zu ersetzen.

### **Stellungnahme:**

Der Baum an der Uraniastrasse bei der St. Annagasse bleibt erhalten und wird während den Bauarbeiten entsprechend geschützt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Verzweigung Uraniastrasse/Lintheschergasse möge zusätzlich begrünt werden, um die Hitzeminderung in einem bislang unbegrüntem Bereich zu fördern.

**Stellungnahme:**

Auf Grund der unterirdischen Parkhauszufahrten sind an dieser Stelle keine Bepflanzungen möglich. Der zur Verfügung stehende Wurzelraum reicht dazu nicht aus.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Der Fussgängerstreifen beim Jelmoli möge verbreitert werden, da die bestehende Kapazität bereits heute unzureichend sei.

**Stellungnahme:**

Aufgrund der weiterhin notwendigen Ausfahrten von anliefernden Fahrzeugen in den Seitenstrassen ist eine breitere Ausbildung des Fussgängerstreifens nicht möglich. Durch eine ausreichend lange Grünzeit ist dennoch gewährleistet, dass alle Personen queren können.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Fussgängerfläche am Steinmühleplatz möge vor Pick-up-Stopps geschützt und menschenfreundlich gestaltet werden. Entsiegelung und Begrünung seien zu prüfen.

**Stellungnahme:**

Die Materialisierung der Oberfläche und die Möblierung wird in Rahmen der weiteren Projektierungsarbeiten vertieft untersucht und konkretisiert. Das Anliegen wird in der Weiterentwicklung des Projekts berücksichtigt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die geplanten Begrünungsmassnahmen seien zu unterstützen, jedoch möge eine Abstimmung mit der Verkehrsinfrastruktur erfolgen, um Funktionalität und Zugänglichkeit zu gewährleisten.

**Stellungnahme:**

Das Projekt soll nach der Konkretisierung der Materialisierung Vertiefung zu Möblierung mit den Betroffenen besprochen werden, um allfällige Konflikte zu bereinigen.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Die Trottoirs zwischen Bahnhofstrasse und Lintheschergasse seien zu verbreitern, um dem Fussverkehr angesichts hoher Nutzungsdichte und Verkehrsaufkommen gerecht zu werden.

### **Stellungnahme:**

Zusammen mit dem öffentlichen Verkehr leistet der Fussverkehr den grössten Anteil der Mobilität in der Innenstadt. Deshalb werden die Interessen der Fussgänger\*innen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und dem Veloverkehr im vorliegenden Projekt höher gewichtet. Sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für die Velostreifen wurden die Standardbreiten in der Uraniastrasse zu Gunsten der Trottoirbreiten unterschritten. Trotzdem gibt es Bereiche entlang der Uraniastrasse, wo die gewünschten Standardbreiten für die Aussenbereiche lokal unterschritten wird. Da sowohl die paralleelführende Löwenstrasse als auch die Sihlstrasse zur Begegnungs- respektive Fussgängerzone aufgewertet werden soll, wird Kapazität für den Fussverkehr als insgesamt ausreichend beurteilt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Auf hitzemindernde Massnahmen möge zugunsten von kältemindernden Massnahmen verzichtet werden, da die Kälteperiode länger und belastender sei.

### **Stellungnahme:**

Die Innenstadt liegt gemäss [Fachplanung Hitzeminderung](#) im Massnahmegebiet I. Durch den hohen Versiegelungsgrad und der engen Bebauung ist die Hitzeentwicklung im Sommer sehr ausgeprägt und die Abkühlung über die Nacht nur bedingt vorhanden. Die Vorgesehenen hitzemindernden Massnahmen sind gerechtfertigt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung:**

Das Projekt sei ein grosser Gewinn für Zürich und möge rasch und ohne Qualitätsverlust umgesetzt werden.

### **Stellungnahme:**

Das Projekt soll koordiniert mit dem Ausbau der Fernwärmenetz CoolCity realisiert werden, um die Belastung für Mensch und Umwelt zu minimieren. Das Projekt gilt als Schlüsselprojekt für die koordinierte Realisierung mit CoolCity und wird priorisiert weiterentwickelt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Das Verkehrsregime möge für den Veloverkehr durchlässig gestaltet werden, inklusive Gegenverkehr in Einbahnzonen und erreichbare Veloabstellplätze.

**Stellungnahme:**

Die Verkehrsregime werden, wo immer möglich für den Veloverkehr in beiden Richtungen befahrbar sein, so dass eine gute Erschliessung gewährleistet ist.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Strassenbegleitende Infrastrukturen in der Uraniastrasse seien demontierbar zu gestalten, um Umzüge und Notfallrouten sicherzustellen.

**Stellungnahme:**

Die Verkehrsinfrastruktur wird auf Achsen, bei welchen Routen von Anlässen oder Demonstrationen durchführen, immer demontierbar angebracht. Dies ist auch für diesen Perimeter des Strassenbauprojekts der Fall.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Hornergasse möge mit einem Fahrverbot belegt werden, um deren Nutzung als Durchgangsverbindung durch den motorisierten Individualverkehr zu verhindern.

**Stellungnahme:**

Die Hornergasse ist bereits heute mit einem Fahrverbot belegt. Neu soll die Hornergasse über die Löwenstrasse erschlossen werden, um Abbiegemanöver auf der übergeordneten Uraniastrasse zu verhindern. Die Durchfahrt zur Seite Uraniastrasse hin wird mit baulichen Massnahmen unterbunden.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Erreichbarkeit der oberen Löwenstrasse für den motorisierter Individualverkehr und die Warenanlieferung möge verbessert werden, da das Gewerbe andernfalls erheblich beeinträchtigt werde.

**Stellungnahme:**

Die betroffenen Strassenabschnitte sind als Begegnungszonen vorgesehen, welche für den Verkehr keine Einschränkung bei der Durchfahrt mit sich bringen. Vereinzelte Fahrtrichtungen werden angepasst, unter anderem um den signifikanten

Durchgangsverkehr in der Löwenstrasse zu verhindern. Die Erschliessung der oberen Löwenstrasse bleibt aber aus allen Fahrtrichtungen sichergestellt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Es möge ein baulich getrennter Zweirichtungs-Radweg entlang der Bahnhofstrasse erstellt werden, mit Verbindung zu Rennweg und Oetenbachgasse; Taxistandplätze und Bäume seien dafür zu versetzen.

**Stellungnahme:**

Beim Fussgängerübergang an der Bahnhofstrasse ist ein gesicherter Übergang für das Velo vorgesehen. Das Velo wird im Fussgängerbereich analog der Sihlstrasse im Mischverkehr geführt. Eine abgesetzte Lösung würde dem Konzept der Koexistenz in der Begegnungs- und Fussgängerzone widersprechen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Auf die Einführung von Fahrradgegenverkehr in der Sihlstrasse sei zu verzichten.

**Stellungnahme:**

Sowohl im kantonalen als auch regionalen Richtplan ist auf der Sihlstrasse ein Veloweg vorgesehen. Mit dem vorliegenden Projekt wird der Richtplan umgesetzt.

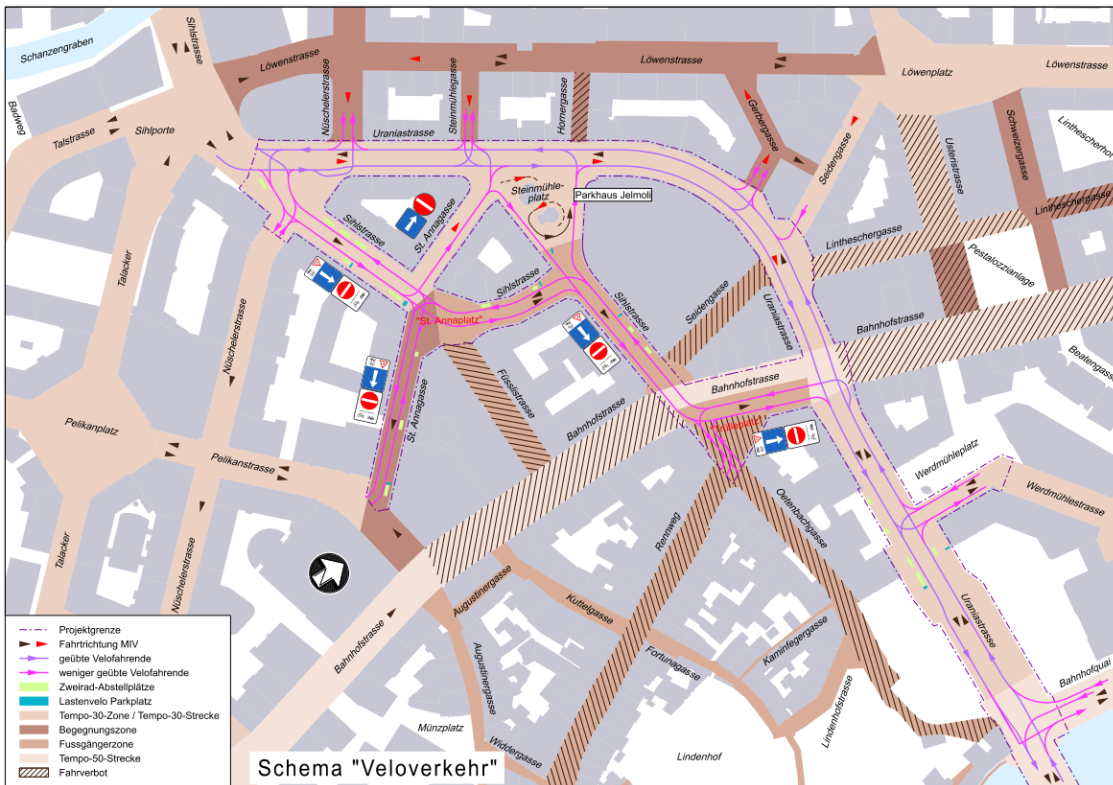
*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Veloführung möge klarer dargestellt werden; wo möglich, sei das Velo im Gegenverkehr zuzulassen, insbesondere in Gerbergasse, St. Annagasse, Steinmühlegasse, Nüscherstrasse und Seidengasse.

**Stellungnahme:**

Die Darstellung wurde verbessert und ist nachfolgend abgebildet.



Die Einwendung wird berücksichtigt.

**Einwendung:**

Velostreifen auf dem Hauptnetz, insbesondere in der Uraniastrasse, müssten gemäss städtischen Standards mindestens 2,2 m breit sein.

**Stellungnahme:**

Zusammen mit dem öffentlichen Verkehr leistet der Fussverkehr den grössten Anteil der Mobilität in der Innerstadt. Deshalb werden die Interessen der Fussgänger\*innen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und dem Veloverkehr höher gewichtet. Zugunsten des Fussverkehrs wird das Abweichen von den städtischen Velostandards in Kauf genommen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

**Einwendung:**

Die motorisierten Individualverkehr-Spuren in der Uraniastrasse seien zugunsten breiterer Radstreifen zu verschmälern; der Überholzuschlag möge dem Radstreifen zugeschlagen werden.

**Stellungnahme:**

Zusammen mit dem öffentlichen Verkehr leistet der Fussverkehr den grössten Anteil der Mobilität in der Innerstadt. Deshalb werden die Interessen der Fussgänger\*innen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und dem Veloverkehr im vorliegenden Projekt höher gewichtet. Sowohl für den motorisierter Individualverkehr als auch für die Radstreifen wurden die Standardbreiten in der Uraniastrasse zu Gunsten der Trottoirbreiten unterschritten. Trotzdem gibt es Bereiche entlang der Uraniastrasse, wo die gewünschten Standardbreiten des Trottoirs unterschritten wird.

Die Fahrbahnbreiten für den motorisierter Individualverkehr befinden sich mit 2.75 m bereits auf dem normativen Minimum. Eine Verbreiterung des Velostreifens ginge folglich zu Lasten des Fussverkehrs. Der Querschnitt wird lokal auf Optimierungsmöglichkeiten überprüft und gegebenenfalls angepasst.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die zusätzliche Fahrspur entlang der Polizeiwiese sei aufzuheben und der Fussgängerzone zuzuordnen. Die Zufahrt zu Behindertenparkplätzen und Entsorgungsstellen sei zu gewährleisten.

**Stellungnahme:**

Die Polizeiwiese inklusive der Durchfahrt und der Parkplätze liegen in der Freihaltezone. Aktuell liegen keine Pläne für die zonenkonforme Aufwertung vor und die Parkplätze und die Zufahrt wird während Anlässen durch die Polizei für Einsatzzwecke genutzt. Aus diesem Grund wird auf die Anpassung der Fahrspur und die Parkierung weitestgehend verzichtet.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Verkehrsführung durch Sihlstrasse und St. Annagasse sei zu verbessern, um Staus zu vermeiden und die Erreichbarkeit der oberen Löwenstrasse sicherzustellen.

**Stellungnahme:**

Die Zulieferung für die Obere Löwenstrasse ab Sihlporte bis zur Nüscherstrasse ist von der Sihlporte aus gewährleistet und die Zufahrt des restlichen Abschnittes über die Uraniastrasse und Gerbergasse respektive die Gessnerbrücke erschlossen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die direkte Fahrbeziehung St. Annagasse - Uraniastrasse sei aufzuheben; der Warteraum fürs Parkhaus möge auf die linke Strassenseite verlegt werden.

**Stellungnahme:**

Die Fusswegverbindung von der Sihlstrasse über den Steinmühleplatz, Hornergasse zur Löwenstrasse hat eine grosse Bedeutung. Damit für die Fussgänger\*innen genügend Platz zur Verfügung steht wurde die Parkhausausfahrt auf Minimalmasse des motorisierten Individualverkehrs konzipiert mit der Konsequenz, dass der Anlieferungsverkehr, sowie Schutz und Rettung direkt über die St. Annagasse auf die Uraniastrasse fahren müssen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Löwenstrasse sei im Abschnitt Gerbergasse – Steinmühlegasse im Einbahnverkehr Richtung Sihlporte zu führen, um Mehrverkehr in der Begegnungszone zu vermeiden.

**Stellungnahme:**

Die Anpassungen beim Verkehrsregime wurden in Abstimmung mit dem Drittprojekt Löwenstrasse vorgenommen. Mit dem gewählten Regime auf der Löwenstrasse kann der Durchgangsverkehr auf dieser untergeordneten Strasse effektiv verhindert werden. Eine weitere Einschränkung des Verkehrsregimes bringt keine wesentlichen Vorteile mit sich. Für den Quell-/Zielverkehr in der Löwenstrasse bleibt somit eine gute Erschliessung sichergestellt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Zufahrt zur oberen Löwenstrasse durch den motorisierten Individualverkehr sei zu erhalten, da die geplanten Fussgängerzonen die Erreichbarkeit stark einschränkten.

**Stellungnahme:**

Die betroffenen Strassenabschnitte sind als Begegnungszonen vorgesehen, welche für den Verkehr keine Einschränkung bei der Durchfahrt mit sich bringen. Vereinzelte Fahrtrichtungen werden angepasst, um den signifikanten Durchgangsverkehr in der

Löwenstrasse zu verhindern. Die Erschliessung der oberen Löwenstrasse bleibt aber aus allen Fahrtrichtungen sichergestellt. Ab Sihlporte bis zur Nüscherstrasse ist von der Sihlporte aus gewährleistet und die Zufahrt zum restlichen Abschnitt ist über die Uraniastrasse und Gerbergasse respektive die Gessnerbrücke gewährleistet.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Begegnungszonen und Verkehrsberuhigungen dürften die Erreichbarkeit der Innenstadt nicht gefährden. Der Lieferverkehr müsse weiterhin möglich sein.

**Stellungnahme:**

Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt mit den gewählten Verkehrsregimen gewährleistet. Durch das neue Verkehrsregime Begegnungs- und Fussgängerzone wird der Güterumschlag vereinfacht und flexibler möglich sein. Eine Beschränkung auf wenige markierte Flächen, wie dies auf der zurzeit noch stark befahrenen Strasse aktuell nötig ist, kann verzichtet werden.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Die Zufahrt und das Halten beim Hotel Seidenhof in der Sihlstrasse 9 für Hotelgäste und Chauffeure sei jederzeit sicherzustellen.

**Stellungnahme:**

Die Zufahrt und das Halten beim Hotel Seidenhof in der Sihlstrasse für Hotelgäste zum Personen- und Güterumschlag ist weiterhin möglich. Die Ausnahmen bei der Fussgängerzone werden sich in einem ähnlichen Rahmen bewegen, wie sie im Gebiet der Altstadt beidseits der Limmat bereits bestehen.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung:**

In der Horngasse seien zusätzliche Zweiradabstellplätze nahe der Uraniastrasse vorzusehen.

**Stellungnahme:**

Die Hornergasse ist eine wichtige Fusswegverbindung. Sie verbindet die Sihlstrasse über den Steinmühleplatz zur Löwenstrasse. Aus diesem Grund soll in der östlichen Hornergasse ein allgemeines Fahrverbot vorgesehen werden und der Bereich nahe der Uraniastrasse als Aufenthaltsbereich gestaltet werden. Die im Projekt vorgesehenen Anzahl Veloabstellplätze werden als dem Ort angemessen und damit als ausreichend beurteilt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Vor den Liegenschaften Löwenstrasse 40 und Gerbergasse 6 seien zusätzliche Veloabstellplätze, auch für Lastenvelos, einzuplanen.

**Stellungnahme:**

Parkplätze für Lastenvelos werden überall wo sinnvoll und möglich angeboten. Die engen Platzverhältnisse in der Gerbergasse lassen das nur beschränkt zu.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung:**

Auf den Einbau von Belagsrampen sei zu verzichten.

**Stellungnahme:**

Die Belagsrampen kommen bei Trottoir-Überfahrten zur Anwendung und sind insbesondere für die Zonenübergänge von T30 zu den Begegnungs- und Fussgängerzonen vorgesehen. Da sich diese Bereiche baulich in der Ausgestaltung der Oberfläche deutlich unterscheiden ergeben sich die Belagsrampen für den Niveaueausgleich zwangsläufig und haben den Vorteil, dass damit die Vortrittsregelung ohne zusätzliche Signalisation geregelt ist.

*Die Einwendung wird nicht 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.

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

Stadt Zürich  
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement  
Tiefbauamt  
Werdmühleplatz 3  
8001 Zürich  
T+ 41 44 412 50 99  
[tiefbauamt@zuerich.ch](mailto:tiefbauamt@zuerich.ch)  
[stadt-zuerich.ch/tiefbauamt](http://stadt-zuerich.ch/tiefbauamt)