



# **ERLÄUTERNDER BERICHT**

## **Öffentliche Planaufgabe Gemäss § 13 Strassengesetz**

### **Löwenstrasse**

Abschnitt Sihlporte bis Löwenplatz

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auslöser

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich hat das Projekt aufgrund des Postulats GR Nr. 2015/233 ausgelöst, das die Prüfung betreffend Errichtung einer Begegnungszone an der Löwenstrasse zwischen dem Löwenplatz und der Sihlporte fordert .

## 1.2 Projektauftrag 17188 Löwenstrasse

Die Löwenstrasse ist ein bedeutender Stadtraum in der Innenstadt von Zürich. Mit ihrer Parallel- lage zur Bahnhofstrasse bildet sie eine der wichtigsten Verbindungsachsen vom Hauptbahnhof in Richtung See. Dieser übergeordneten Verbindungsfunktion in der Zürcher Innenstadt wird sie bis heute nicht gerecht, obwohl sie von verschiedenen Verkehrsteilnehmenden teilweise intens- iv beansprucht wird. Zudem ist die Löwenstrasse ein sehr belebter Stadtraum mit einer hohen Dichte an Erdgeschossnutzungen. Es besteht daher ein grosses Potenzial, die Löwenstrasse zu einem attraktiven und identitätsvollen Stadtraum aufzuwerten, der die übergeordnete Bezie- hung vom Bahnhof in Richtung See stärker betont. Ferner bestehen grosse Aufwertungspoten- ziale hinsichtlich Hitzeminderung und Biodiversitätsförderung. Die Herausforderung besteht da- rin, trotz der sehr beschränkten Platzverhältnisse und den diversen Nutzungsansprüchen, an dieser zentralen Lage einen attraktiven Stadtraum zu gestalten und einen funktionalen, atmo- sphärischen, stadtklimatischen und ökologischen Mehrwert für die Stadt zu schaffen.

### Projekt 17188 Löwenstrasse

Mit dem vorliegenden Projekt sollen in der Löwenstrasse im Abschnitt Sihlporte bis Löwenplatz folgende Projektziele realisiert werden:

- Gesamtheitliche stadträumliche und verkehrliche Aufwertung der Löwenstrasse entsprechend ihrer stadträumlichen Bedeutung. Die Massnahmen sollen eine hohe Gestaltungsqualität auf- weisen und das Projekt soll stadtgerechte Mobilität, positive Umweltauswirkungen sowie attrak- tiven Lebensraum bieten.
- Förderung Fussverkehr: Verbesserung des Angebots und der Attraktivität für den Fussverkehr durch Einführung einer Begegnungszone.
- Schaffung multifunktionaler Freiräume: Einführung flexibel nutzbarer Flächen für den Fuss- und den Veloverkehr und Aufwertung der Aufenthaltsqualität.
- Hitzeminderung und Stadtnatur fördern: Grösstmögliche Entsiegelung und Begrünung der Oberflächen sowie Verschattung durch zahlreiche Baumpflanzungen.
- Sicherstellung der Erschliessung für motorisierten Individualverkehr (MIV): Minimaler Flächen- verbrauch, Anlieferungsmöglichkeiten sowie ein stetiger und ruhiger Verkehrsfluss.

## 1.3 Defizite und Potenziale

### Fussverkehr

Der Fussverkehr hat in der Löwenstrasse eine besonders grosse Bedeutung. Durch die zentrale Lage in der Innenstadt in unmittelbarer Nähe zur Bahnhofstrasse und mit zahlreichen Geschäften im Erdgeschoss ist die Löwenstrasse geprägt durch viel Fussverkehr. Ihrer stadtweiten und regionalen Bedeutung wird sie jedoch nicht gerecht und «fristet ein Schattendasein im Vergleich zur parallel verlaufenden Bahnhofstrasse» (Zitat aus dem Postulat). Grund dafür sind die fehlenden Querungsmöglichkeiten und die mangelnde Übersichtlichkeit aufgrund zahlreicher Parkplätze sowie vieler Ausstattungselemente wie Poller und Leuchten. Der Strassenraum wirkt einerseits sehr überfüllt, andererseits stark getrennt durch das bestehende Strassenprofil. So sind trotz beidseitigem Trottoir die Gehbereiche für Fussgänger\*innen sehr eng gehalten und es fehlt an Flächen für die Aussengastronomie.

### Veloverkehr

Für den innerstädtischen Veloverkehr spielt die Löwenstrasse eine wichtige Rolle, da sie eine direkte Verbindung zwischen Sihlporte und Löwenplatz und übergeordnet zwischen Hauptbahnhof und See darstellt. Folgerichtig ist sie gemäss der städtischen «Velostrategie 2030» als Hauptnetz und im regionalen Richtplan als Radweg kategorisiert, erfüllt diesen Anspruch aber aufgrund fehlender Veloinfrastruktur noch nicht. Insbesondere die Knoten Löwenplatz und Sihlporte sind unklar geregelt und daher nicht optimal gelöst. Zudem widersprechen die heute vorhandenen Senkrechtparkfelder für den motorisierten Individualverkehr zeitgenössischen Anforderungen an Durchgängigkeit und Verkehrssicherheit. In Zusammenhang mit einer Begegnungszone könnte – im Mischverkehr mit Fussgänger\*innen – die Übersichtlichkeit im Strassenraum deutlich erhöht und das Sicherheitsgefühl von Velofahrenden enorm gesteigert werden.

### Motorisierter Verkehr

Die Löwenstrasse wird heute mit Tempo 30 im Gegenverkehr, im südlichsten Abschnitt als Einbahn, geführt. Durchschnittlich verkehren in der Löwenstrasse pro Tag 3 650 motorisierte Fahrzeuge (DTV), hauptsächlich von der Sihlporte Richtung Löwenplatz. Dabei handelt es sich kaum um Durchgangsverkehr, sondern hauptsächlich um Quell- und Zielverkehr, der durch die vorhandenen Parkplätze im Strassenraum sowie die zahlreichen privaten Parkieranlagen in den angrenzenden Liegenschaften generiert wird. Die 32 bestehenden Längs- und Querparkfelder sind sehr dominant und beeinträchtigen das Strassenbild massgeblich. Zudem ist der Einmündungsbereich in den Löwenplatz überdimensioniert und die Verkehrsregelung ist nicht eindeutig erkennbar. Ein weiteres Defizit stellt das bestehende Anlieferungsregime dar, das heute mehrheitlich ungeregelt auf der Fahrbahn oder dem Trottoir erfolgt und zu Konflikten mit Fussgänger\*innen und MIV führt. Das grösste Potenzial liegt folglich in der Reduktion der Parkplätze, wodurch die Verkehrsbelastung gedrosselt, die Übersichtlichkeit des Strassenraums verbessert und die Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöht wird. Die frei gewordenen Flächen bieten zudem ein grosses Potenzial für grossflächige Entsiegelungen und Baumpflanzungen, was unter anderem zur Hitzeminderung und Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum beiträgt.

## Ökologie und Hitzeminderung

Die Löwenstrasse weist einen hohen Grad an Flächenversiegelung und einen Mangel an Grünvolumen aus, was in den Sommermonaten zu einer hohen Hitzebelastung führt. Das Oberflächenwasser wird direkt über die Kanalisation abgeführt. Die bestehende Baumreihe mit Robinien befindet sich in einem schlechten Zustand und ist nicht erhaltenswert. Es wird daher von Neupflanzungen ausgegangen. Das Potential für grossflächige Entsiegelungen durch Reduktion der Fahrbahnbreite und Aufhebung von Parkfeldern ist gross. Mit einer deutlichen Erhöhung der Anzahl an Strassenbäumen kann die Verschattung, Verdunstung und Versickerungsleistung stark erhöht und ein wertvoller Beitrag zur Hitzeminderung geleistet werden. Zudem werden zusätzliche Strassenbäume den Stadtraum erheblich auf, erhöhen die Aufenthaltsqualität, fördern die Biodiversität und verbessern die Akustik und Schallabsorption im Strassenraum. Weiter besteht die Möglichkeit, das anfallende Meteorwasser mittels offener Rinnen oberflächlich zu fassen und in die entsiegelten Flächen zu leiten, wo es versickern kann.

## 2 Zielformulierung

Aufgrund der Situationsanalyse sowie den übergeordneten Vorgaben leiten sich für das vorliegende Projekt die folgenden Ziele und Indikatoren ab:

| Ziele                              | Indikatoren   |
|------------------------------------|---|
| Fussverkehr fördern                | Der Zentrumslage und der hohen Frequentierung entsprechende Dimensionierung, sichere Querungen, Hindernisfreiheit, Reduktion Parkplätze |
| Veloverkehr fördern                | Umsetzung Velohauptroute im Mischverkehr, Angebot Velo-Parkierung   |
| Hitze mindern / Stadtnatur fördern | Entsiegelung, Bodenvegetation, Strassenbäume, Beschattung   |
| Attraktiver Lebensraum fördern     | Grösse, Qualität, Funktionalität der Aufenthaltsflächen   |

## 3 Variantenstudium

### 3.1 Variantengenerierung

Für die Löwenstrasse wurden folgende fünf Varianten entwickelt:

**Variante 1: «Baumreihen-Mäander»**

- Gliederung der Löwenstrasse und der Seitenachsen durch einseitige Baumreihen, die wechselseitig angeordnet werden. Die Baumreihen betonen die Längsachse, schaffen aber gleichzeitig spezifische Situationen und ein interessantes Wechselspiel.
- Die Löwenstrasse wird als eine zusammenhängende Zone von Knoten zu Knoten und von Fassade zu Fassade konzipiert.

**Variante 2: «Zweiseitigkeit»**

- Gliederung der Löwenstrasse in zwei unterschiedliche Seiten; mit dichten Baumpaketen in begrüntem Kies- oder Vegetationsflächen im Westen und offenem Strassenraum im Osten. In den grossflächigen Baumscheiben werden Aufenthaltsmöglichkeiten und Velo-Parkierungen angeordnet. Die Längsachse wird betont.
- Die Löwenstrasse wird als eine zusammenhängende Zone von Knoten zu Knoten und von Fassade zu Fassade konzipiert.

**Variante 3: «Teppich»**

- Die Löwenstrasse wird als zusammenhängender und gleichwertig ausgestalteter «Teppich» von Knoten zu Knoten und von Fassade zu Fassade konzipiert.
- Die Belagsfläche wird mittels grossen und versetzt angeordneten Kies- und Grünflächen möglichst entsiegelt und begrünt.
- Die Grünflächen sind mit frei eingestreuten, ungerichtet angeordneten Bäumen bepflanzt, wodurch spezifische Orte geschaffen und die Längsachse unterbrochen wird.

**Variante 4: «Plätze»**

- Die Löwenstrasse wird als eine Sequenz von platzartigen Abschnitten in unterschiedlicher Ausformulierung konzipiert, die die Querbeziehungen betonen und die Längsachse aufbrechen.
- An den beiden Knoten und in der Mitte werden freistehende, ungerichtete Einzelbäume angeordnet, dazwischen liegen zwei dichte, einseitig angeordnete Baumpakete in begrüntem Kies- und/oder Vegetationsflächen.

**Variante 5: «Baumboulevard»**

- Gliederung der Löwenstrasse mit wechselseitigen, grosszügigen Baumpflanzungen in breiten und zusammenhängenden Baumscheiben, die begrünt, begehbar und unterschiedliche nutzbar sind.
- Die lineare Anordnung betont die übergeordnete Achse vom Hauptbahnhof zum Zürichsee.

**Variantenbewertung und Variantenentscheid**

Die Varianten wurden mit einer Nutzwertanalyse beurteilt, deren Parameter und entsprechende Gewichtung der Teilziele vorgängig festgehalten wurden. Die Kosten wurden grob abgeschätzt. Alle fünf Varianten wurden mit vier verschiedenen Verkehrsregimes (T30, Begegnungszone, Einbahn und Teilsperre) geprüft. Dabei zeigte sich, dass das Verkehrsregime bis auf einzelne Vor- und Nachteile keinen Einfluss auf die Gestaltungskonzepte hat und grundsätzlich sämtliche Varianten mit verschiedenen Verkehrsregimes kombinierbar sind. Die Varianten wurden daher mit der jeweils zweckmässigsten Verkehrsvariante aufbereitet und bewertet.

Die Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten wurden anschliessend bezüglich Verkehrsführung, Gestaltung, Ablesbarkeit, Orientierung, Anschlüsse an Erdgeschoss, Hitzeminderung, Ökologie und Aufenthaltsqualität abgewogen und bewertet. Die Beurteilung erfolgte in mehreren Überarbeitungsschritten und zeigte folgendes Bild:

- Eine Ungleichbehandlung der beiden Strassenseiten, wie sie in den Varianten 1, 2 und 5 vorgesehen ist, wird hinsichtlich Einheitlichkeit und Erdgeschossnutzungen kritisch beurteilt.
- Grosse, zusammenhängende und begrünte Baumscheiben, wie sie in den Varianten 2, 4 und 5 vorgesehen sind, werden aufgrund ihrer Trennwirkung in Querrichtung kritisch beurteilt.
- Flexible Gestaltungsansätze, wie die Variante 3 und teilweise 4, die die Möglichkeit einer einfachen Adaptierbarkeit auf sich verändernde Gegebenheiten bieten, werden positiv beurteilt.
- Gesamtheitliche Gestaltungsansätze, wie die Varianten 1, 3 und 5, die die übergeordnete Achse und Einheit der Löwenstrasse betonen, werden positiv beurteilt.

## Fazit

Die Auswertung und Diskussion zeigte, dass die Variante «Teppich» über viele Vorteile verfügt und aufgrund folgender Qualitäten als Bestvariante ausgewählt wird: Einheitliche, ruhige Gesamtwirkung bei differenzierter Baumstellung (von dicht bis locker), keine Bevorzugung einer Strassenseite, klare Zonierung, hohe Flexibilität sowie Anpassungsfähigkeit.

## 4 Bestvariante

### 4.1 Konzept

Die Bestvariante beruht auf der Grundidee, die Löwenstrasse im Abschnitt Löwenplatz bis Sihlporte als einen einheitlichen, zusammenhängenden und durchgrünten Stadtraum zu lesen, der sich teppichartig zwischen den belebten Fassaden aufspannt. Unterschiedliche grosse Kies- und Grünflächen mit zahlreichen Strassenbäumen unterbrechen und strukturieren die durchfliessende Belagsfläche und schaffen sowohl begrünte Aufenthaltsräume im Schatten sowie kleine nischenartige Platzsituationen. Zahlreiche Bänke bieten ausreichend Sitzmöglichkeiten. Offene Wasserrinnen verbinden die leicht versetzt zueinander angeordneten Grünflächen miteinander und binden sie in Längsrichtung zusammen, ohne jedoch eine klassische Fahrbahn auszuzeichnen. Der gesamte Abschnitt ist als Begegnungszone mit Tempolimit 20 konzipiert, wobei dem Fussverkehr hohe Priorität zugemessen wird.

## 4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Mit der Einführung einer Begegnungszone wird dem Fussverkehr oberste Priorität beigemessen. Die Löwenstrasse wird zum attraktiven «shared space», wo Fussgänger\*innen Vortritt geniessen und sich frei bewegen und die Strasse überall queren können. Auf der nicht explizit eingefassten, durchgängig 4,8 m breiten Fahrbahn werden Velo- und Fussverkehr im Mischverkehr geführt. Mit der Reduktion der Parkplätze und der damit verbundenen Reduktion der Verkehrsmenge sowie besserer Übersichtlichkeit wird die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöht.

## 4.3 Hitzeminderung

Das Projekt strebt eine maximale Entsiegelung der Oberflächen sowie grösstmögliches Baumvolumen zur Hitzeminderung und Biodiversitätsförderung an. Insgesamt sind in der Löwenstrasse 64 neue Strassenbäume vorgesehen. Diese sind als Neupflanzungen konzipiert, da die 24 bestehenden Robinien sich in einem schlechten Zustand befinden. Die zahlreichen Baumsetzungen (Baumbilanz +40) sind mit Schutz + Rettung hinsichtlich nötiger Abstände für Lösch- und Rettungseinsätze der Feuerwehr abgestimmt. Die Baumgruben werden als offene Baumscheiben ausgestaltet und teilweise mit Bodenvegetation (Wildstaudenansaat) begrünt. Das Oberflächenwasser wird mittels offener Rinne in die Baumgruben geleitet, wo das Wasser zurückgehalten wird und versickern kann. Die Kombination aus Baumpflanzungen, Entsiegelung, Bodenvegetation und Versickerung erzielt einen maximalen Hitzeminderungseffekt.

## 4.4 Parkierung

Die Anzahl Parkplätze für den MIV wird mit der Aufhebung von 25 weissen Parkfeldern auf 7 weisse Parkfelder reduziert. Diese werden wo möglich auf entsiegelten Flächen angeordnet und somit besser integriert. Dadurch wird insgesamt eine grosse Strassenraumfläche frei für den Fussverkehr, Veloverkehr und die Pflanzung von Strassenbäumen. Auch der Stadtraum wird deutlich aufgewertet und die Aufenthaltsqualität markant gesteigert. Die Anzahl der Velo-Abstellplätze wird mit einer Aufstockung von 70 auf total 150 deutlich erhöht.

## 4.5 Anlieferung und Entsorgung

Der Güterumschlag wird neu durch markierte Anlieferungsfelder klar geregelt. Zusätzlich zum bestehenden Anlieferungsfeld vor der Migros werden neu vier 12 x 2,5 m grosse Anlieferungsfelder verteilt über den gesamten Perimeter in Längsrichtung angeordnet. Die Platzierung ist so gewählt, dass keine Konflikte mit dem Fuss-, Velo- und motorisierten Verkehr entstehen und die Sicherheit gewährleistet ist.

Zürich, 29.09.2022 krb

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel