



Erläuternder Bericht

**Öffentliche Planaufgabe
gemäss § 13
Strassengesetz**

Uraniastrasse, Sihlstrasse

Werdmühleplatz bis Sihlporte

Bau Nr. 06069

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auslöser	3
1.2	Auftrag	3
1.3	Defizite / Potenziale	4
2	Zielformulierung	5
3	Variantenstudium	6
3.1	Variantenstudium Verkehrskonzept	6
3.2	Variantenstudium Querschnitt Uraniastrasse	7
3.3	Fazit	8
4	Bestvariante	9
4.1	Konzept	9
4.2	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	9
4.3	Hitzeminderung	11
4.4	Parkierung	11
4.5	Anlieferung und Entsorgung	12

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser

Die Uraniastrasse wie auch die Sihlstrasse sind im regionalen Richtplan als Verbindungsstrasse ausgewiesen. Bei der Sihlstrasse soll diese Klassierung reduziert werden, da im Richtplan ein Radweg vorgesehen ist. Die auf dem Richtplan basierende Umgestaltung der Innenstadt sowie Massnahmen für den Veloverkehr sind die Auslöser des Projekts.

Das Projekt Uraniastrasse, Sihlstrasse hat eine lange Vorgeschichte. Es wurde im Jahr 2007 ausgelöst und im Jahr 2012 das erste Mal nach § 13 Strassengesetz (StrG) öffentlich aufgelegt. Infolge der umfangreichen Projektanpassungen und Ergänzungen folgte die zweite Planaufgabe nach § 13 StrG im Jahr 2017. Das [Postulat 2017/439 «Attraktiver Veloweg in beiden Richtungen in der Uraniastrasse»](#) erforderte anschliessend einen Projektstopp, um die Überprüfung des notwendigen Fahrstreifenabbaus Richtung Sihlporte durchzuführen. Mit Hilfe von Verkehrsmanagementmassnahmen ausserhalb des Perimeters konnte die Machbarkeit nachgewiesen werden, so dass die Projektierungsarbeiten wieder aufgenommen wurden. Die umfangreichen Projektanpassungen erfordern eine erneute öffentliche Projektaufgabe nach § 13 StrG.

1.2 Auftrag

Das vorliegende Projekt liegt im Bereich des [Energieverbundes CoolCity](#), welcher die Innenstadt mit erneuerbarer Energie aus dem Zürichsee zum Heizen und Kühlen versorgen wird. Damit bietet sich die einmalige Chance, die Innenstadt an die künftigen Bedürfnisse auszurichten und neue Impulse für Gewerbe, Tourismus und Wohnen zu setzen. Die für die Innenstadt relevanten Ziele der [«Strategien Zürich 2040»](#) werden mit dem Projekt Uraniastrasse, Sihlstrasse umgesetzt. Weiter wird es mit dem Energieverbund CoolCity koordiniert und im besten Fall gleichzeitig umgesetzt.

Der Auftrag umfasst die Neuaufteilung der Strasse mit Gegenverkehr in der Uraniastrasse, sowie die Umsetzung von Velomassnahmen gemäss dem Postulat 2017/439. Die Sihlstrasse, die St. Annagasse ein Teilstück der Bahnhofstrasse und die Gassen zwischen der Löwenstrasse und der Uraniastrasse sollen weniger Verkehr haben und für die Bevölkerung mit Begrünung und Aufenthaltsmöglichkeiten attraktiver werden. Im Zuge des Projekts sollen thermische Netze umgesetzt und der Abwasserkanal in der Uraniastrasse ersetzt werden. Zudem sollen Anpassungen am Verteilnetz der ewz, der öffentlichen Beleuchtung und am Erdgasnetz vorgenommen werden. Gebäude mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen in Bezug auf Lärm sollen saniert werden. Alle Arbeiten im Untergrund erfordern eine archäologische Begleitung.

1.3 Defizite / Potenziale

Die Strassen in der gesamten Innenstadt sind von stadtwweiter, die Bahnhofstrasse gar von internationaler Bedeutung. Die Uraniastrasse und die Sihlstrasse dominieren den Raum als verkehrsorientierte Strassen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und zerschneiden die Innenstadt. Das macht das Queren von der Löwenstrasse in Richtung See für den Fuss- und Veloverkehr sehr schwierig. Dass die Querung der Bahnhofstrasse und der Uraniastrasse bedeutend ist, zeigt die Gegenüberstellung der Verkehrszahlen. Rund 150 000 Personen pro Tag verkehren aktuell auf der Bahnhofstrasse zu Fuss oder mit dem Tram und queren die Uraniastrasse. Diese transportiert in 24 000 Fahrzeugen rund 28 000 Personen pro Tag, zuzüglich dem Velo- und Fussverkehr, entlang der Uraniastrasse. Daneben weist die Querung beim Warenhaus «Jelmoli» ebenfalls eine hohe Nachfrage auf. Beim Steinmühleplatz, der Hornergasse und der Nüscherstrasse sind die Querungen unattraktiv und werden deshalb weniger begangen.

Dank dem guten ÖV-Netz und den kurzen Wegen hat die Innenstadt das Potential zur Förderung der flächeneffizienten und klimafreundlichen Mobilität. Es wird davon ausgegangen, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs durch die Innenstadt je nach Achse im Bereich von 10 bis ca. 20% liegt. Dieser Verkehr soll wie im Kantonalen Richtplan Verkehr festgelegt auf das übergeordnete Netz der Nord- und Westumfahrung verlagert werden. Mit dem Ausbau der Veloinfrastruktur und attraktiven Fusswegen sowie Querungsmöglichkeiten soll ein klimafreundliches Mobilitätswachstum geschaffen werden. Der Platz auf der Strasse soll vom MIV auf den Fuss- und Veloverkehr umverteilt werden.

Viel Autoverkehr auf den beiden Strassen, die für die Zufussgehenden schwierig zu überqueren sind, sowie wenig kühlende Begrünung im Sommer und fehlende Veloinfrastruktur verhindern eine belebte Nutzung und werden dem Potential der Innenstadt nicht gerecht.

Das Projekt weist entlang der Uraniastrasse und der Sihlstrasse mehrheitlich Überschreitungen des Grenzwertes für Lärm und teilweise sogar die Überschreitung des Alarmwertes auf. Das Umweltschutzgesetz verlangt im vorliegenden Fall die Lärmsanierung.

2 Zielformulierung

Die Analyse der Defizite und Potentiale führt zur nachfolgend aufgeführten Stossrichtung:

Stadtraum	<ul style="list-style-type: none"> – Die Uraniastrasse soll stadträumlich nicht vernachlässigt werden. – Die stadträumlichen Defizite im Projektperimeter sollen im Hinblick auf eine fussgängerfreundliche Innenstadt reduziert werden. – Hitzemindernde Massnahmen sollen eingeplant werden.
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Die Flexibilitäten für den öffentlichen Verkehr müssen erhalten bleiben. – Das Verlagerungspotenzial durch den Ausbau Nordumfahrung Zürich soll zur Kapazitätsverringern genutzt werden.
Wirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Das Projekt soll die Nutzung des ökonomischen Potenzials begünstigen.

Die Variantenbeurteilung erfolgte nach gewichteten Kriterien gegliedert nach Themenschwerpunkten. Die Reihenfolge der Aufzählung entspricht der Gewichtung innerhalb des Themenschwerpunkts.

Themenschwerpunkt	Ziele
Stadtgerechte Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> – Priorität des öffentlichen Verkehrs bei Verkehrssteuerungsanlagen – Fussverkehr fördern – Veloverkehr fördern – Verkehrssicherheit (objektiv und subjektiv) gewährleisten – MIV-Erschliessung und Anlieferung sicherstellen
Gestaltungsqualität	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktiver Freiraum / Lebensraum – Multifunktionale Freiräume schaffen
Umweltauswirkungen	<ul style="list-style-type: none"> – Lärm-/Luftbelastung reduzieren – Hitze mindern – Stadtnatur fördern

Die Innenstadt ist von hoher Bedeutung für den Tourismus, die Wirtschaft und die Kultur. Die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität fördert die Attraktivität des Ortes und verlangt nach effizienter Mobilität. Deshalb werden der öffentliche Verkehr und der Fussverkehr hoch gewichtet. Zusammen bilden sie das Rückgrat der Mobilität und erschliessen die Innenstadt dank guter Anbindung an den Hauptbahnhof effizient und klimafreundlich. Die Veloinfrastruktur ergänzt das Mobilitätsangebot. Die Innenstadt erfordert Massnahmen zu Hitzeminderung. Gemäss Stadtratsbeschluss (STRB) Nr. 1217/2021, Strassenlärmsanierung dritte Etappe, ist für die Uraniastrasse die Umsetzung von Tempo 30 vorgesehen.

3 Variantenstudium

Mit dem Variantenstudium werden sowohl gestalterische als auch verkehrliche Fragen behandelt und beantwortet. In erster Linie galt es, das Verkehrsregime zu evaluieren, anschliessend den Querschnittaufbau der Uraniastrasse zu bestimmen und zuletzt die Gestaltung der verkehrsberuhigten Bereiche und Plätze zur Bestlösung zu entwickeln. Das Bewertungssystem wurde bedarfsgerecht angewendet und richtet sich nach den übergeordneten Zielen.

3.1 Variantenstudium Verkehrskonzept

Variantengenerierung Beschrieb

Variante 1: Lichtsignal	Alle Knoten und vorgesehenen Querungen werden mit Fussgängerstreifen und Lichtsignalanlage ausgerüstet. Mit dieser Variante lässt sich der rollende Verkehr und der querende Fussverkehr am besten steuern. Das Erscheinungsbild der Uraniastrasse wird damit verkehrsorientiert geprägt und ist hinsichtlich der Gesamtmobilität weniger leistungsfähig.
Variante 2: flächiges Queren	Zwischen Sihlporte und Bahnhofquai wird einzig der Knoten Urania-/Bahnhofstrasse mit einem Lichtsignal geregelt. Über ausgedehnte Abschnitte der Uraniastrasse werden keine Fussgängerstreifen markiert, wie das bei Tempo 30 vorgesehen ist. Die verkehrsorientierte Gestaltung der Uraniastrasse reduziert sich stark, obwohl ein grösseres Potential für die Gesamtmobilität geschaffen wird.
Variante 3: Lichtsignal und flächiges Queren	Die Variante kombiniert Variante 1 und 2 und setzt bei den stark frequentieren Knoten auf Lichtsignalregelung (Knoten Urania-/Werdmühlestrasse und Fussgängerquerung beim Jelmoli). Allerdings entspricht diese Variante nicht vollumfänglich den Bedürfnissen des Fussverkehrs.

Variantenbewertung und Variantenentscheid

Die verkehrstechnische Untersuchung zeigt, dass eine Variante mit flächigem Queren erfolgversprechend ist, da sie den Fussverkehr und den Veloverkehr am besten fördert. Der Einfluss des Veloverkehrs auf die Verkehrsmengen ist jedoch vernachlässigbar. Lichtsignalanlagen werden nur noch bei den Knoten Sihlporte und Bahnhofquai, sowie bei der Bahnhofstrasse für den ÖV und die stark begangene Fussgängerquerung beim «Jelmoli» vorgesehen. In den übrigen Bereichen wird das Prinzip des flächigen Querens begünstigt. Damit entfallen gegenüber heute an zwei Stellen die Lichtsignalanlagen.

Die Variantendiskussion über die Gestaltung der Strasse soll ein möglichst durchgehendes Veloangebot in beide Richtungen beinhalten, und ein räumlich stringentes Erscheinungsbild berücksichtigen.

3.2 Variantenstudium Querschnitt Uraniastrasse

Das Variantenstudium zum Querschnitt der Uraniastrasse setzt ein machbares Verkehrsregime voraus und basiert gemäss Kap. 3.1 auf dem Prinzip des [Mehrzweckstreifens](#).

Variantengenerierung	Beschrieb
Variante 1A	Für das flächige Queren und das Ein- und Abbiegen des Veloverkehrs ist ein abgesetzter, 2,00 m breiter Mehrzweckstreifen vorgesehen mit je 4,25 m breiten Fahrbahnen. Je 3,75 m breite Trottoirs verbleiben im Aussenbereich. Auf die Markierung von Velostreifen wird verzichtet.
Variante 1B	Die Variante 1B unterscheidet sich gegenüber 1A darin, dass auf der gesamten Strecke beidseitig ein markierter Velostreifen von 1,60 m vorgesehen ist. Die Fahrbahnbreite für den MIV liegt bei 2,75 m.
Variante 2:	Für das flächige Queren und das Ein- und Abbiegen des Veloverkehrs ist ein abgesetzter, 2,00 m breiter Mehrzweckstreifen vorgesehen. Mit einer 4,00 m breiten Fahrbahn wird auf Mischverkehr MIV/Velo gesetzt, was breitere Trottoirs zur Folge hat.
Variante 3:	Für das flächige Queren und das Ein- und Abbiegen des Veloverkehrs ist ein abgesetzter, 2,00 m breiter Mehrzweckstreifen vorgesehen. Mit einer 3,75 m breiten Fahrbahn wird konsequent auf Mischverkehr MIV/Velo gesetzt. Die Gehwege werden auf das Minimum von 3,50 m reduziert, so dass 1,50 m für eine Baumreihe verbleiben.

Variantenbewertung und Variantenentscheid

Eine Variante, die alle Projektziele in der Uraniastrasse umfassend erfüllt, ist aus Platzgründen nicht möglich. In diesem Fall galt es abzuwägen, auf welche Projektziele in der Uraniastrasse fokussiert werden soll und welche allenfalls in der Sihlstrasse höher zu gewichten sind.

Die Varianten 1A und 2 wurden ausgeschlossen. In beiden Varianten kann weder ein Velostreifen noch eine durchgehende Baumreihe umgesetzt werden. Damit werden zwei wesentliche Projektziele verfehlt.

Die Beurteilung der Varianten 1B und 3 fallen sehr gegensätzlich aus. Entweder wird auf die Baumreihe verzichtet, damit ein beidseitiger Velostreifen realisiert werden kann, oder man setzt in der Uraniastrasse auf eine Baumreihe und verzichtet auf die Velostreifen. Je nach Wahl müssen entweder die fehlenden Bäume oder die Veloinfrastruktur in der verkehrsberuhigten Sihlstrasse kompensiert werden.

Variantenbewertung	Variante 1B	Variante 3
Fokusziele Verkehrsorientierung		
Fussverkehr fördern	±	+
Veloverkehr fördern	++	-
Verkehrssicherheit (objektiv und subjektiv) gewährleisten	+	±
MIV-Erschliessung sicherstellen	+	-
Fokusziele Aufenthaltsqualität		
Attraktiver Freiraum / Lebensraum	-	++
Multifunktionale Freiräume schaffen	±	+
Lärm-/Luftbelastung (Immissionen) reduzieren	±	+
Hitze mindern	-	+
Stadtnatur fördern	-	++

Fokusziele Uraniastrasse	Fokusziele Sihlstrasse
-----------------------------	---------------------------

Durch die Bündelung der Ziele resultiert für die Uraniastrasse ein Fokus auf den fließenden Verkehr mit flächigem Queren und für die Sihlstrasse der Fokus auf die Aufenthaltsqualität. Somit wird die Veloinfrastruktur konsequenterweise der Uraniastrasse zugeordnet und passend zur angestrebten Aufenthaltsqualität in der Sihlstrasse mehr Bäume zur Förderung der Stadtnatur und Hitzeminderung realisiert. Aus Sicht der Uraniastrasse fällt der Variantenentscheid somit zu Gunsten der Variante 1B, wobei die Fokusziele Aufenthaltsqualität in der Sihlstrasse realisiert werden, und mit einem darauf abgestimmten Verkehrsregime ergänzt werden.

3.3 Fazit

Die beiden beschriebenen Variantenstudien sind der Kern der Entscheidungsfindung und bilden die Grundlage zur Umgestaltung der verkehrsberuhigten Strassenzüge und Plätze. Die Umgestaltung der verkehrsberuhigten Strassenzüge wurden ebenfalls in Varianten zur Bestlösung entwickelt.

Bei den Gassen zwischen Löwen- und Uraniastrasse wurde zu Gunsten der gestalterischen Einheit das Gestaltungskonzept der Löwenstrasse angewendet.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Das Konzept setzt auf die Realisierung der [«Strategien Zürich 2040»](#). Der Fokus liegt in der Innenstadt auf dem erfolgreichen Wirtschaftsstandort mit Zentrum für Innovation und Tourismus, sowie der Klimaneutralität bis 2040. Dazu sollen die Strassenräume vom Durchgangsverkehr befreit und mit dem Flächengewinn in die Aufenthaltsqualität zur vielfältigen Nutzung mit angenehmen Stadtklima investiert werden. Baumpflanzungen mit Bänken, einer dem Ort angepassten Beleuchtung und genug Raum zur Begegnung fördern die Erdgeschossnutzung. Dank der kurzen Wege in der Innenstadt ist die flächeneffiziente und klimafreundliche Mobilität von Fuss- und Veloverkehr sehr effektiv. Dank der Umverteilung des Platzes vom MIV hin zum Fussverkehr kann ein klimaneutrales Mobilitätswachstum bewältigt werden, was mit dem heutigen Verkehrssystem undenkbar ist.

Die Kapazitätserhöhung durch den Ausbau der Nordumfahrung Zürich gibt der Stadt Zürich die einmalige Chance, den heutigen Durchgangsverkehr aus der Innenstadt auf die Nationalstrasse zu lenken.

Die Einführung des Gegenverkehrsregimes auf der Uraniastrasse, die gezielte Einführung vom gegenläufigen Einbahnregimen in der Löwenstrasse, Einbahnfahrrichtungen in den Gassen dazwischen sowie die Begegnungs- und Fussgängerzone Sihlstrasse stellen die optimale Erschliessung der Innenstadt sicher.

Für das Projekt ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Der Umweltverträglichkeitsbericht wird mit den angrenzenden Drittprojekten koordiniert und im Rahmen der Planaufgabe nach § 16 StrG öffentlich aufgelegt.

4.2 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Die direkte Hauptverbindung für den Veloverkehr wird in der Uraniastrasse realisiert. Der Velostreifen von 1,60 m Breite neben der 2,75 m breiten Fahrbahn für den MIV erfordert gegenseitige Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden, was im Hinblick auf das flächige Queren ein erwünschter Effekt ist. Mit den verkehrsberuhigten Bereichen von Löwenstrasse und Sihlstrasse stehen zudem zwei sichere parallelführende Alternativen für weniger geübte Velofahrende zur Verfügung.

Die gegenseitige Rücksichtnahme bewirkt eine Verstetigung des Verkehrsflusses und hat einen positiven Effekt auf die Mobilitätskapazität. Die Verkehrssicherheit wird dank des tiefen Geschwindigkeitsniveaus von Tempo 30 in Kombination mit dem Mehrzweckstreifen in der Mitte und den genügend breiten Trottoirs im Aussenbereich sichergestellt. Die Wahl der Randsteine berücksichtigt sowohl die Anforderungen an mobilitätseingeschränkte als auch sehbehinderte Menschen und ist fehlerverzeihend gegenüber den Velofahrenden. Für sehbehinderte Menschen sind an verschiedenen

Stellen entlang der Uraniastrasse Markierungen zur sicheren Querung vorgesehen. Das sehr hohe Fussverkehrsaufkommen an der Bahnhofstrasse kombiniert mit den Tramlinien 6, 7, 13, 17 und 11 erfordert an der Uraniastrasse aus Sicherheitsgründen eine Lichtsignalanlage. Sie stellt die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs sicher und begünstigt gleichzeitig durch längere Grünzeiten für den Fussverkehr die am stärksten nachgefragte Mobilitätsform in der Innenstadt.



Visualisierung Uraniastrasse
(beim Werdmühleplatz)



Visualisierung Uraniastrasse (bei Steinmühleplatz)

Die verkehrsberuhigte Umgestaltung der Sihlstrasse, der St. Annagasse und des St. Annaplatzes weist eine schmalere, den Schaufenstern zugewandte Seite für die Zufussgehenden auf. Auf der gegenüberliegenden Seite ist der Bereich grosszügig breit. Er bietet so Platz für die Zufussgehenden und die Anlieferung, aber auch für Aussengastronomie, kulturelle Veranstaltungen und Events.



Visualisierung Sihlstrasse



Visualisierung St. Annaplatz

Bildrechte: Nightnurse Images, Zürich

4.3 Hitzeminderung

In der Sihlstrasse und St. Annagasse sind die Bäume Schattenspender, die durch die Aufnahme und Verdunstung des anfallenden Regenwassers nach dem Schwammstattprinzip kühlend wirken. Dazwischen hat es Platz für Sitzgelegenheiten und an den Randzonen für Veloabstellplätze.

Die Gassen zwischen der Löwen- und Uraniastrasse werden mit Baumreihen und einzelnen Baumgruppen ergänzt. In der Uraniastrasse sind aus Platzgründen keine Bäume möglich. Die Bäume in den Zwischengassen sind so angeordnet, dass sie von der Uraniastrasse wahrnehmbar sind.

In den vergangenen Jahren starben beim Trülleplatz mehrere Bäume ab. Diese sollen ersetzt werden, so dass der Platz zusammen mit dem Brunnen und den Sitzgelegenheiten einen attraktiven Aufenthaltsbereich bildet.

In der Sihlporte trennen grosse Bäume die Sihl- und Uraniastrasse. In unmittelbarer Nähe wird die Haupteinschliessung des thermischen Netzes CoolCity aus dem Untergrund auf das Strassenniveau kommen, um von dort die Erschliessung zu den Häusern sicherzustellen. Als Folge können die bestehenden Bäume nicht erhalten bleiben und müssen nach der Bauphase an ähnlicher Lage ersetzt werden.

Wo immer möglich werden die gesunden Bäume erhalten und ins Gesamtkonzept der Baumpflanzung integriert. Insgesamt werden von den 57 bestehenden Bäume durch die Umgestaltung 8 Bäume gefällt. Mit dem Projekt werden 87 neue Bäume gepflanzt.

4.4 Parkierung

Von den 76 im gesamten Projektperimeter verteilten gebührenpflichtigen Parkplätzen entfallen nahezu alle. Bei der Polizeiwiese sind zwei Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Felder für die Anlieferung vorgesehen. Die 297 bestehenden Zweiradabstellplätze werden auf 476 Abstellplätze ausgebaut.

4.5 Anlieferung und Entsorgung

Die drei betroffenen Carparkplätze werden auf einen Standort eingangs der Sihlstrasse reduziert. Die markierten 11 Taxistandplätze reduzieren sich auf 9, wobei in der Begegnungs- und Fussgängerzone sowohl für das Taxi als auch die Anlieferung genügend Platz und Flexibilität für den Umschlag vorhanden ist.

Bei der Polizeiwiese wurde im Frühjahr 2024 provisorisch die Wertstoffsammelstelle des Papierwerd-Areals platziert, als dieses zu einem Pocket-Park umgestaltet wurde. Die Polizeiwiese liegt in der Freihaltezone und ist als Ersatzstandort nicht zonenkonform. Bis der definitive Ersatzstandort festgelegt ist, soll die Wertstoffsammelstelle an diesem Ort verbleiben.

Zürich, 22.10.2024 tazgru

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

