Stadt Zürich
Tiefbauamt

Öffentliche Planauflage gemäss § 13 Strassengesetz

Erläuternder Bericht

Bleicherweg
Alfred-Escher-Strasse bis Talstrasse

Bau Nr. 23141

Zürich, September 2026 TAZGLA

Inhalt

1 Ausgangslage 3
1.1 Auslöser und Auftrag 3
1.2 Chancen und Potenziale 3

2 Zielformulierung 4

3 Variantenstudium 5
3.1 Variantengenerierung 5
3.2 Variantenbewertung und -entscheid 7

4 Bestvariante 8
4.1 Konzept 8
4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV) 9
4.3 Öffentlicher Verkehr 10
4.4 Fussverkehr 11
4.5 Veloverkehr 12
4.6 Blau-Grüne-Infrastruktur 12
4.7 Parkierung, Anlieferung und Entsorgung 13

1 Ausgangslage

1.1 Auslöser und Auftrag

Das Strassenbauprojekt wurde durch die neue Linienführung der Tramlinie 8 ausgelöst, die seit Dezember 2025 zwischen Bahnhof Selnau und Bürkliplatz neu via Bleicherweg und Bahnhof Enge verkehrt. Durch die neue Streckenführung sind Anpassungen der Haltestellenanordnung im Projektperimeter erforderlich. Weitere Bedürfnisse sind der sanierungsbedürftige Zustand der Gleisanlagen und der Werkleitungen sowie weitere stadträumliche Bedürfnisse der Innenstadt.

Im Projektperimeter soll eine langfristige und nachhaltige Gesamtlösung mit folgenden Grundsätzen umgesetzt werden:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Hitzeminderung sowie zusätzliche Begrünung des Strassenraums
- Entwässerung nach Prinzipien der Schwammstadt
- Bedarfsgerechte Dimensionierung der Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen
- Barrierefreiheit der Infrastruktur
- Instandstellung von Tramgleisen und Haltestelleninfrastrukturen, Strassenbelägen und Werkleitungen

1.2 Chancen und Potenziale

Der Bleicherweg ist eine bedeutende Stadtachse zwischen Paradeplatz und Tessinerplatz. Der Stadtraum ist geprägt von historisch wertvoller Bebauung, publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen sowie einer hohen Fussgängerfrequenz. Gleichzeitig stellen der Bleicherweg und die Stockerstrasse eine wichtige Achse des öffentlichen Verkehrs dar und sind durch vielfältige gewerbliche Nutzungsansprüche geprägt.

Die wesentlichen Chancen und Potenziale im Projektperimeter sind folgende:

- Strassenraum ist stark verkehrsorientiert und weist erhebliche Potenziale hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Begrünung und Stadtraumgestaltung auf
- Schmale und unattraktive Vorzonen, fehlende Grünräume sowie wenig nutzbare öffentliche Bereiche prägen heute das Erscheinungsbild
- Vorherrschend enge und teilweise unattraktive Längsverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie unzureichend ausgestaltete Querungsstellen
- Konflikte zwischen Fuss-, Velo-, motorisiertem Verkehr und öffentlichem Verkehr
- Ungenügende oder fehlende Angebote für den täglichen Güterumschlag

2 Zielformulierung

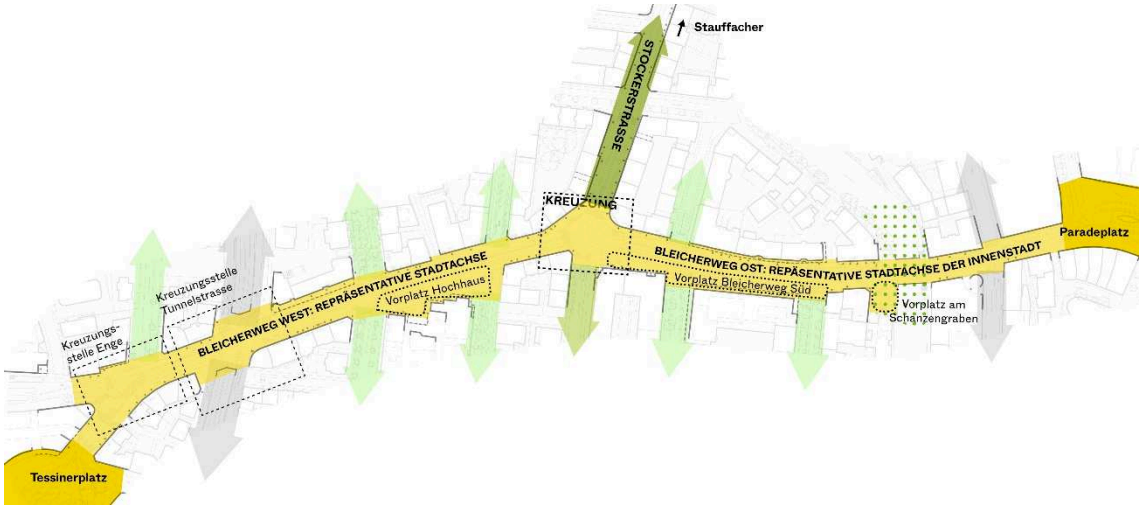


Abbildung 1 Zielbild

Der Bleicherweg soll als «kleine Bahnhofstrasse» eine durchgehende, repräsentative Stadtachse und eine baumgesäumte Lebensader zwischen den beiden Stadtplätzen Paradeplatz und Tessinerplatz bilden.

Ausserdem soll der Bleicherweg als starke und effiziente ÖV-Achse attraktive Haltestellen bieten sowie ein durchgehendes und sicheres Veloangebot.

Die vielfältigen EG-Nutzungen sollen einen Beitrag zur Lebendigkeit des künftigen Strassenraums leisten. Die Besonderheiten der beiden Abschnitte Ost und West werden dabei berücksichtigt. Die unterschiedlichen Vorzonen entlang der Achse bieten eine erhöhte Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung.

Der Raum im Bereich Kreuzung Stockerstrasse/Bleicherweg soll sich aufweiten und einen begrünten, repräsentativen Stadtraum mit Aufenthaltsqualität und Verbindung zur Stadtachse Stockerstrasse bieten.

Die Querstrassen sollen den Strassenraum gliedern und der Orientierung im Stadtraum dienen. An wichtigen Orten weisen diese eine erhöhte Aufenthaltsqualität auf.

Die Erschliessung, Ver- und Entsorgung des Quartiers soll mit allen Verkehrsmitteln sichergestellt und von sämtlichen Werkleitungen erschlossen sein.

3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung

Die Variantengenerierung erfolgte durch die Kombination verschiedener Elemente in Form eines morphologischen Kastens. Als Basis wurde eine breite Auslegeordnung raumgliedernder Elemente eruiert und diskutiert. Die zweckmässigen und umsetzbaren Elemente wurden anschliessend zu konsistenten Varianten zusammengeführt, welche in einem mehrstufigen Bewertungsprozesses weiter reduziert wurden.

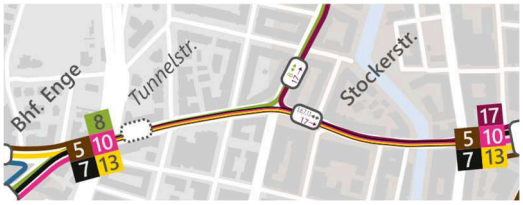
3.1.1 Haltestellenanordnung Tram

Für die Lage der Tramhaltestelle Stockerstrasse wurden folgende Anordnungen für die Vertiefung als machbar und zweckmässig beurteilt:

V0

Erhalt Tramhaltestellen Bleicherweg. Neue Haltestellen in Stockerstrasse in beide Fahrrichtungen. **Betriebssystem bleibt erhalten erzwingt jedoch längere Umsteigewege.**

V1



Bündelung aller Tramhaltestellen über Eck beim Knoten Stockerstrasse. Haltestelle Tunnelstrasse aufgehoben, da zu dichte Abfolge von Haltestellen. **Attraktive Haltestellenlage mit kurzen Umsteigewegen.**

V2

Tramhaltestellen werden im verkehrsarmen Bleicherweg angeordnet und bilden Abfolge hochwertiger Aufenthaltsräume. **Haltestellen liegen dezentral, weshalb zusätzlich Haltestelle Gartenstrasse erforderlich ist.**

V3.1

Tramhaltestellen dreiecksförmig um Knoten Stockerstrasse angeordnet und spannen zentralen Platz auf. Zielrichtung intuitiv wahrgenommen. **Attraktive Haltestellensituationen mit kurzen Umstiegen. Querbarkeit Stockerstrasse für Umstieg nötig.**

Zusätzliche Untersuchung von zwei Untervarianten: mit (V3.2) oder ohne Sperrung (V3.3) des Knotens Bleicherweg/Stockerstrasse für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

3.1.2 Führung motorisierter Individualverkehr (MIV)

Ein Ansatz ist die Beibehaltung der heutigen MIV-Führung und Abbiegebeziehungen. Mit Ausnahme des Linksabbiegers in die Beethovenstrasse, welcher aus Sicherheitsgründen unterbunden werden muss. Bei diesem Ansatz bleibt das Aufwertungspotential im Bleicherweg begrenzt.

Als alternativer Ansatz wird der Bleicherweg für den Durchgangsverkehr vollständig gesperrt und als Flaniermeile gestaltet. Die Quartiererschliessung erfolgt über die Stockerstrasse. Dadurch wird der Durchgangsverkehr reduziert, was die Erreichbarkeit einschränkt. Im Grundsatz bleibt das Quartier aber gut erschlossen. Der Bleicherweg bleibt für den Anlieferungs- und Zubringerverkehr auf den meisten Abschnitten geöffnet.

Als stärksten Eingriff wurde eine Sperrung des Bleicherwegs und der Stockerstrasse für den MIV geprüft. Die Quartiererschliessung erfolgt über ein Abschnittsystem, wobei der Bleicherweg die Trennung der Erschliessungsabschnitte bildet. Dies führt zu den grössten Einschränkungen der Erreichbarkeit, bietet aber insbesondere im Knotenbereich Bleicherweg/Stockerstrasse das grösste Aufwertungspotential.

3.1.3 Veloführung

Bei den Führungsarten wurden einseitige oder beidseitige Velostreifen, Mischverkehr mit dem Tram beziehungsweise MIV sowie baulich abgesetzte Einrichtungs- und Zweirichtungsradwege geprüft. Zusätzlich wurden Infrastrukturbreiten von 1.5 m, 1.8 m und 2.2 m untersucht. Im Bereich der Tramhaltestellen wurde eine Veloumfahrung, eine Veloüberfahrt sowie eine Führung im Mischverkehr hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Sicherheit, Verkehrsablauf und Flächenbedarf geprüft.

3.1.4 Stadtraum

Untersucht wurde die Stossrichtung «Abschnitt Paradeplatz/Abschnitt Enge», bei der die Stadtplätze als prägende Elemente die Abschnitte Ost und West strukturieren. Weiter wurde die Stossrichtung «Perlenkette», welche den Bleicherweg als durchgehende Achse mit einer Abfolge von Vorplätzen versteht, untersucht sowie die Stossrichtung «Starker Stockerplatz», bei der der Knoten Bleicherweg/Stockerstrasse zu einem neuen repräsentativen Stadtplatz ausgebildet wird.

3.1.5 Entwässerung, Begrünung und Gestaltung

Bezüglich Versickerung wurden die Anforderungen an die Regenwasserbewirtschaftung und die stadträumliche Qualität berücksichtigt. Dabei wurde festgelegt, dass Tiefbeete aufgrund der hohen Nutzungsintensität im Bleicherweg nicht geeignet sind, da diese mit den vielfältigen Fussgängerströmen und Aufenthaltsnutzungen nicht verträglich sind. Stattdessen sollen unterbrochene Grünstreifen als ökologisch wertvolle Flächen sowie multifunktionale Versickerungselemente in den Varianten geprüft werden. Grundlage bildet die Zielsetzung, den Bleicherweg als urbanen Strassenraum mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten und gleichzeitig die Versickerung von Regenwasser zu fördern.

3.1.6 Werkleitungen

Als Grundlage für die Variantenentwicklung wurde ein Konfliktplan der bestehenden Werkleitungen erstellt, um den Leitungsbestand sowie potenzielle Konflikte mit den geplanten Oberflächenmassnahmen frühzeitig zu identifizieren und bei der Oberflächengestaltung entsprechend berücksichtigen zu können.

3.2 Variantenbewertung und -entscheid

Die Beurteilung der Varianten erfolgte anhand der definierten Projektziele. Diese wurden systematisch und ganzheitlich analysiert und bewertet. Dabei zeigte sich, dass als Bestvariante die Variante V1 (Haltestellen über Eck) inkl. dem zugrunde liegenden Verkehrsregime weiterer Verkehrsmitteln wie Fuss- und Veloverkehr resp. motorisierter Verkehr vertieft werden soll.

Folgende Merkmale zeichnen die gewählte Bestvariante aus:

- Ausgewogener Kompromiss zwischen den Eingriffen in den MIV, insbesondere durch den MIV-armen Bleicherweg, und dem erzielbaren Nutzen für die übrigen Anspruchsgruppen
- Anforderungen an einen betrieblich stabilen und für die Fahrgäste attraktiven öffentlichen Verkehr erfüllt
- Hochwertige und sichere Führung des Veloverkehrs
- Hohes Potenzial zur Aufwertung des Strassenraums
- Gute Voraussetzungen für weitere Massnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie für Begrünungs-, Versickerungs- und Entsiegelungsmassnahmen

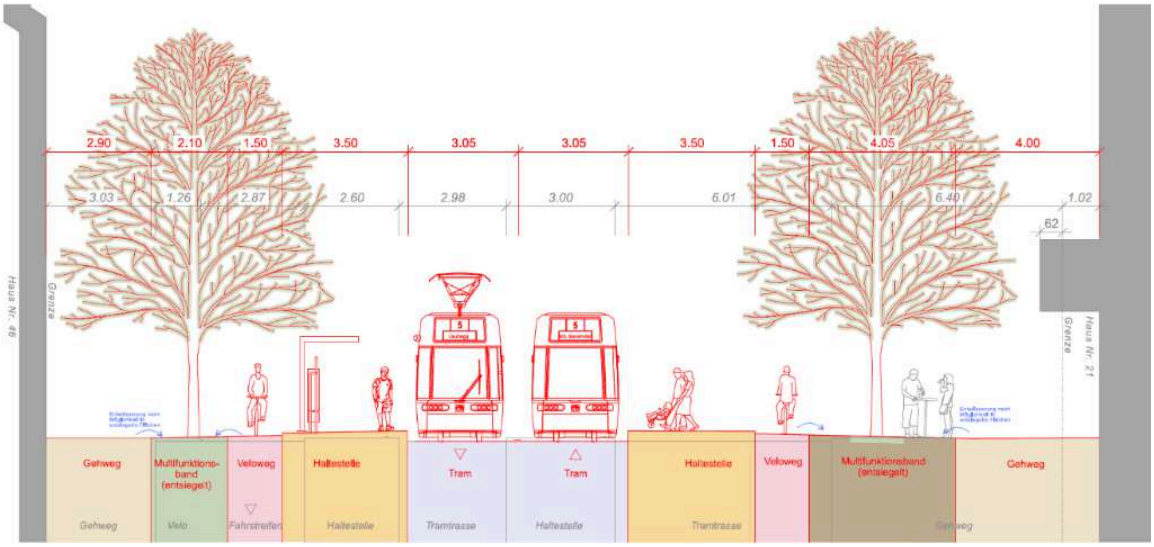


Abbildung 2 Querschnitt der Haltestelle im Bleicherweg Ost

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Der Bleicherweg wird als hochwertiger, zusammenhängender und baumgesäumter Stadtraum zwischen Paradeplatz und Tessinerplatz gestaltet (Umsetzung ab Tunnelstrasse durch Strassenbauprojekt Tessinerplatz). Durch die Reduktion von MIV-Fahrbeziehungen und Parkfeldern werden Flächen für Begrünung, Versickerung, breitere Trottoirs und eine hohe Aufenthaltsqualität (sowohl EG-bezogene als auch konsumfreie Flächen) gewonnen. Dies gilt insbesondere in dem östlichen Abschnitt des Bleicherwegs.

Die Bündelung der Haltestellen an der Ecke Bleicherweg Ost/Stockerstrasse stärkt diesen Ort und ermöglicht optimale Umsteigebeziehungen mit kurzen und intuitiven Wegen. Die Geschäfte und Lokale in den Erdgeschossen profitieren von der Nähe zu den Haltestellen durch mehr potenzielle Kundschaft. Der Kreuzungsbereich wird zu einem Kreuzungsplatz, der den Abschluss der Innenstadt und des Bleicherwegs Ost markiert sowie als Schnittstelle zu dem westlichen Abschnitt fungiert.

Abbildung 3 Visualisierung der Haltestelle Stockerstrasse (KI-generiert)

Nutzungs-Bilanz	**[m2]**	Bestehend	Projektiert	Differenz
Öffentlicher Verkehr	Bus-/Trameigentrassee Haltflächen Bus (Betonplatte) Warteflächen Fahrgäste	5300	4000	-1300
Veloverkehr	Velostreifen / -wege, Parkierung Mischflächen Fuss/Velo: 50%	700	2100	+1400
Fussverkehr	Gehwege Andere Fusswege / Platzflächen Mischflächen Fuss/Velo: 50%	8000	8600	+600
MIV	**Fahrstreifen ≥T30** **Fahrbahn Zone 30** **Parkierung, Ladezonen** **Verkehrsinseln**	7000	4900	-2100
Keine Nutzung **Nutzung**	**keine verkehrliche**	200	1600	+1400

4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

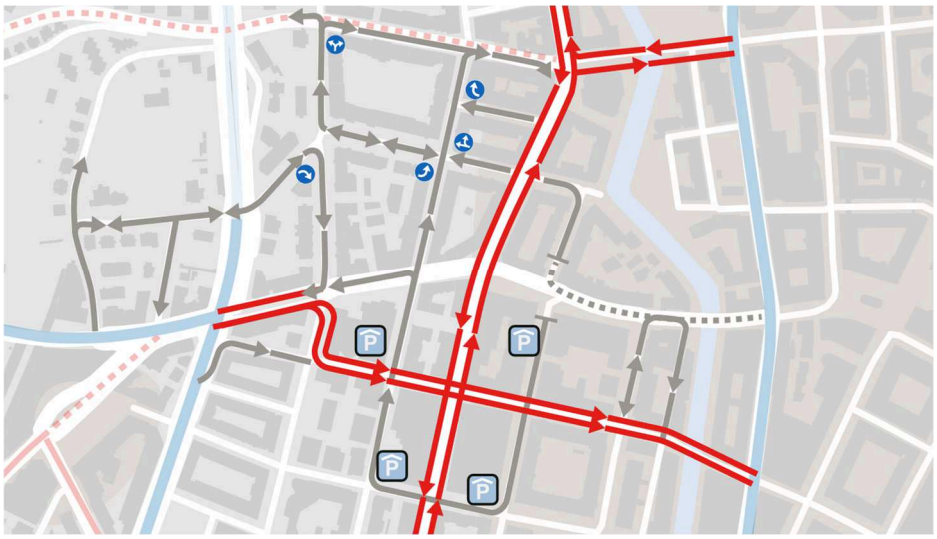


Abbildung 4 Verkehrssystem MIV

Der hohe Durchgangsverkehr auf dem Bleicherweg entspricht im Bestand nicht der Funktion einer Sammelstrasse, verursacht Emissionen wie Lärm und Luftverschmutzung im Quartierzentrum und schränkt die Handlungsspielräume ein. Mit dem Projekt wird auf dem Bleicherweg zwischen Tal- und Tödistrasse die Fahrrichtung Enge gesperrt; die Gegenrichtung ist bereits heute für den MIV gesperrt. Die Klassierung als Sammelstrasse wird diesbezüglich im kommunalen Richtplan aufgehoben.

Die Erschliessung der umliegenden Quartiere erfolgt künftig über die Stockerstrasse und Dreikönigsstrasse. Die Beethovenstrasse wird beidseits des Bleicherwegs als Sackgasse ausgebildet. Das Parkhaus Bleicherweg sowie die Clariden- und

Glärnischstrasse werden ab der Dreikönigstrasse erschlossen. Zur zusätzlichen Vermeidung von Schleichverkehr im Quartier wird die Freigutstrasse zwischen Parkring und Gartenstrasse unterbrochen. Das Quartier rund um die Gartenstrasse bleibt über die Stocker-, Tödi- und Brandschenkestrasse erreichbar. Die Anpassungen führen zu veränderten Verkehrsbeziehungen und marginal längeren, jedoch vertretbaren Erschliessungsfahrten. Gewonnen werden dadurch insbesondere eine Aufwertung des Strassen- und Stadtraums, eine höhere Aufenthaltsqualität im Quartierzentrum und die konsequente Vermeidung von Durchgangsverkehr. Im gesamten Perimeter wird eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingeführt, sofern dies nicht schon der Fall ist.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Die Haltekanten werden am Knoten Stockerstrasse/Bleicherweg über Eck konzentriert. Die Wartebereiche werden erweitert und in den begrünten Strassenraum integriert. Durch die Sperrung für den MIV-Durchgangsverkehr kann auf dem Bleicherweg ohne Einschränkungen des ÖV weitgehend auf ein Trameigentrassee verzichtet werden.

Die Haltestelle in der Stockerstrasse wird als Kaphaltestelle ausgebildet. Sie minimiert den Flächenbedarf und schafft Raum für grosszügigere Trottoirbreiten sowie attraktive Aufenthaltsbereiche. Die betriebliche Funktionsfähigkeit der Kaphaltestelle wird durch die Lichtsignalsteuerungen der jeweils vorgelagerten Knoten sowie durch eine Tramschleuse sichergestellt und wurde im Rahmen einer Verkehrssimulation nachgewiesen.

4.3.1 Aufhebung Haltestelle Tunnelstrasse

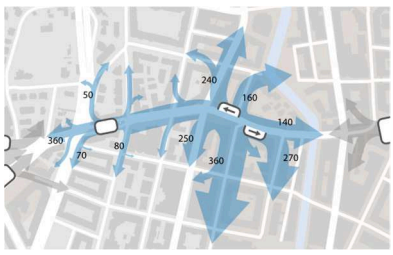
Die bestehende Haltestelle liegt räumlich beengt, wobei der Abschnitt betreffend der Wartebereiche sowie Velo-, Trottoir- und MIV-Flächen deutlich untermassig ist. Das nördliche Trottoir in der Arkade wird insbesondere zu Randzeiten als Unort mit negativem Sicherheitsgefühl wahrgenommen. Auch bei einer Sperrung für den MIV Richtung Enge wären mit Beibehaltung der Haltestelle keine wesentlichen Verbesserungen für Velo- und Fussverkehr oder der Aufenthaltsqualität möglich.

Als Alternative wurde eine Verschiebung vor das «Haus zur Palme» am Bleicherweg 33 geprüft. Eingriffe in die Vorzone zum «Haus zur Palme» sind jedoch aufgrund der bestehenden Grünflächen – welche künftig als Versickerungsflächen von Regenwasser genutzt werden sollen, nicht erwünscht. Die vorhandenen Platzverhältnisse lassen an dieser Lage ebenfalls nur untermassige Kompromisslösungen zu. Zudem sind die Haltestellenabstände am Bleicherweg bereits heute sehr kurz. Eine Verschiebung würde die bestehende Übererschliessung weiter verstärken.

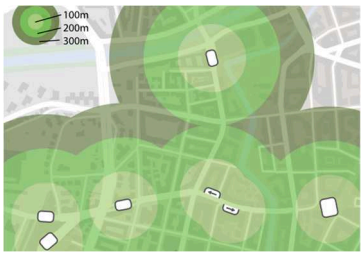
Mit der Bestvariante wird die Haltestelle Stockerstrasse näher zum Knoten gerückt und die Wartebereiche werden vergrössert. Sie können die zusätzlichen Passagiere der aufgehobenen Haltestelle Tunnelstrasse somit gut aufnehmen. Zudem wird die

Haltestelle Bahnhof Enge mit dem Strassenbauprojekt Tessinerplatz künftig ebenfalls ausgebaut und aufgewertet.

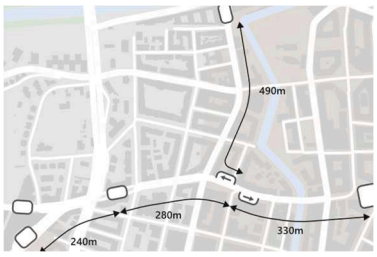
Bestand



Fussverkehrsströme zu Haltestellen

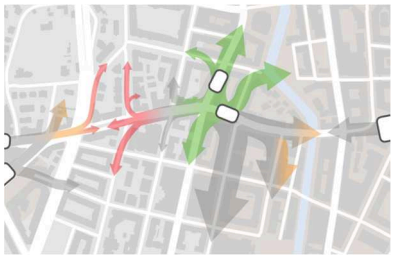


Erschliessungsradien

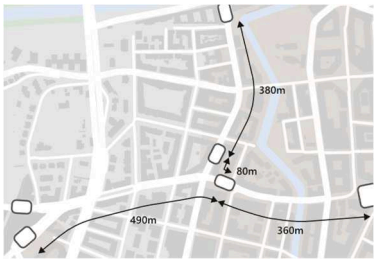


Haltestellendistanzen

Bestvariante


Kürzere (grün) und längere (rot) Wege zu Haltestellen

Erschliessungsradien neu



Haltestellendistanzen neu

Abbildung 5 Auswirkungen Aufhebung Haltestelle Tunnelstrasse auf Erschliessung

Die Analyse der Passagierströme in der abendlichen Rushhour zeigt, dass die Aufhebung für rund 200 Fahrgäste zu leicht längeren Zugangswegen von weniger als 150 m führt. Demgegenüber profitieren rund 4000 Fahrgäste auf fünf Tramlinien von einer Reisezeitverkürzung von rund 40 Sekunden. Die Aufhebung ermöglicht gesamtstädtisch einen stabileren und effizienteren Trambetrieb.

In einer Gesamtabwägung sämtlicher Gesichtspunkte wurde deshalb entschieden, dass die Haltestelle Tunnelstrasse aufgehoben wird.

4.4 Fussverkehr

Der Bleicherweg wird als Fussverkehrsachse zwischen dem Tessinerplatz und dem Paradeplatz gestärkt. Direkte und hochwertige Fussverkehrsverbindungen sowie die publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen fördern die Aufenthaltsqualität und beleben den Strassenraum. Mit dem flächigen Queren (ausgenommen an Knoten mit Lichtsignalanlagen) wird dies zusätzlich begünstigt. Der Bleicherweg wird durch die reduzierte MIV-Menge und entsprechende Gestaltung zu einer attraktiven Flaniermeile und wertet den Bezug zum Schanzengraben deutlich auf. Die Breiten der Trottoirs erfüllen die Anforderungen an ein Quartierzentrum.

4.5 Veloverkehr

Mit dem durchgehenden Veloangebot auf dem Bleicherweg wird die bestehende Lücke zwischen Tessinerplatz und Paradeplatz geschlossen. Der Veloverkehr wird im Bleicherweg aufgrund der tiefen MIV-Frequenzen (Anlieferungen und Anwohnende) mit Velostreifen von 1.8 m Breite geführt und im Bereich der Haltestelle über eine Umfahrung hinter dem Wartebereich geleitet. Die Interessenabwägung hat ergeben, dass breitere Velostreifen im Widerspruch zum hohen Fussverkehrsaufkommen und dem flächigen Queren stünden. Auf eine separate Veloinfrastruktur bei der Haltestelle Stockerstrasse wird aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse verzichtet. Es besteht auf diesem Abschnitt kein Richtplaneintrag und die parallel verlaufende Tödistrasse bietet als Velovorzugsroute eine sichere und attraktive Verbindung. An den Knoten werden geschützte Aufstell- und Abbiegemöglichkeiten geschaffen. Der Knoten Tunnelstrasse/Bleicherweg wird entflochten und ermöglicht dadurch eine übersichtliche Querung für den Veloverkehr.

4.6 Blau-Grüne-Infrastruktur

Die strassenbegleitenden Bäume stehen in einer offenen, begrünten Baumscheibe und sind in der Regel von mittlerer Grösse (Kronendurchmesser 7–8m, Höhe 8–15m). Sie sind Teil eines Funktionsbands aus versickerungsfähigen Belägen, das den unterschiedlichen Anforderungen dieses intensiv genutzten Stadtraums gerecht wird und die Versickerungsflächen maximiert. Bei platzähnlichen Bereichen wie Knoten und Einmündungen von Seitenstrassen sind grosse, aufrecht wachsende Bäume mit viel Lichtdurchlass vorgesehen. Die Bäume erreichen einen Kronendurchmesser von rund 10m und eine Höhe 15 bis 20m.) Der bestehende Baumbestand wird soweit möglich in die Gestaltung integriert. Bäume, die mit Zirkulationsflächen in Konflikt und sehr nahe an der Fassade stehen, werden ersetzt.

Baum-Bilanz	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Bleicherweg	22	-15	+57	64	+42
Stockerstrasse	0	0	+11	11	+11
Beethovenstrasse	3	0	+7	10	+7
Tunnelstrasse	0	0	+4	4	+4
Dreikönigsstrasse	0	0	+2	2	+2
Total	25	-15	+81	91	+66

Sowohl am Bleicherweg wie auch an der Stockerstrasse werden neue entsiegelte Flächen mit Bäumen erstellt. Dabei wird ein möglichst grosser Anteil des Strassenwassers über diese Flächen versickert. In der Stockerstrasse werden entlang der Haltestelle neue Bäume mit begehbaren Baumscheiben gepflanzt. Die Bäume spenden Schatten und das Wasser des Trottoirs wird in die Baumgruben geleitet.

Flächen-Bilanz	**[m2]**	Bestehend	Projektiert	Differenz
Grünflächen	Baumscheiben offen / geschlossen Rasen / Wiese / Magerwiese Kies- / Schotterrasen	200	1150	+950
Entsiegelte Flächen	Natursteinbeläge ungebunden Chaussierungen Drainasphalt	0	450	+450
Versiegelte Flächen	Asphalt / Beton Natursteinbeläge gebunden	21000	19600	-1400

4.7 Parkierung, Anlieferung und Entsorgung

Die Zufahrt zu den Innenhöfen, Seitenstrassen und bestehenden Anlieferungsfeldern ist mit entsprechenden Ausnahmeregelungen gewährleistet. Die Anlieferung von Gewerbe- und Gastronomiebetrieben entlang des Bleicherwegs wird verbessert und zusätzliche Anlieferungsfelder im öffentlichen Strassenraum geschaffen. Durch den Wegfall einzelner Verkehrsbeziehungen und die Aufwertung des Strassenraums werden weisse Parkplätze in Flächen für andere Verkehrsmitteln oder zur Hitzeminderung umgewandelt. Die Parkierungsnachfrage im Projektperimeter ist durch das zentrale Parkhaus «Bleicherweg» an der Beethovenstrasse sowie durch die Parkmöglichkeiten in den Seitenstrassen weiterhin gut abgedeckt. In der Beethovenstrasse nahe der Tramhaltestelle wird ein Mobilitätshub mit Taxistandplätzen, Rollstuhlparkfeldern und Velostellplätzen geschaffen.

Parkplatz-Bilanz	P weiss			Taxi			Velo-P			Motorrad-P			Güterumschlag			Rollstuhl-P		
	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.
Bleicherweg	7	0	-7	2	0	-2	14	100	+86				2	2	0			
Stockerstrasse							0	30	+30				0	1	+1			
Dreikönigsstrasse	1	0	-1				0	4	+4									
Alfred-Escherstrasse	2	0	-2															
Beethovenstrasse	17	3	-14	4	5	+1	0	42	+42	0	4	+4				0	2	+2
Claridenstrasse (Einmündung in Dreikönigstr.)	3	0	-3				0	10	+10	0	5	+5						
Glärnischstrasse	2	0	-2				0	8	+8	8	6	-2						
Total	32	3	-29	6	5	-1	14	194	+180	8	15	+7	2	3	+1	0	2	+2

Leiter Planung + Projektierung

Jesel Thomas

Digital signiert von Jesel Thomas
DN: cn=Jesel Thomas
Datum: 2026.09.03 19:22:41 +02'00'

Thomas Jesel

Stadt Zürich
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
T+ 41 44 412 50 99
tiefbauamt@zuerich.ch
stadt-zuerich.ch/tiefbauamt