



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt

# Strassenbauprojekt

Bericht zu den Einwendungen

Hottingerstrasse, Asylstrasse  
Steinwiesplatz bis Asylstrasse 23

Bau Nr. 07263

## **Auflageexemplar**

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, Januar 2026 lia

# **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>18</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 Strassenbauprojekt in der Hottinger- und Asylstrasse mit der geplanten Neugestaltung des Strassenraums wurde vom 17. Januar 2025 bis 17. Februar 2025 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 24 Eingaben mit total 59 Einwendungen eingegangen, die zu 33 thematischen Einwendungen zusammengefasst wurden. Davon werden 2 Einwendungen ganz und 6 Einwendungen teilweise berücksichtigt. 25 Einwendungen werden nicht berücksichtigt.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen.

## 1.2 Projektbeschreibung

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

Die Tramhaltestellen werden an ihrer heutigen Lage neu als Kaphaltestellen direkt am Fahrbahnrand angeordnet.

Im Dreieck zwischen der Gemeinde- und der Hottingerstrasse werden zusätzliche Bäume gepflanzt und Sitzbänke platziert. Dafür werden die bestehenden Parkplätze reduziert und die gesamte Fläche wird mit einer sickerfähigen Pflasterung versehen.

Die Fussverkehrsquerungen über die einmündenden Strassen werden als Trottoirüberfahrten ausgebildet und gewährleisten damit dem Fussverkehr den Vortritt. Die Kreuzung Hottinger-/Freiestrasse wird weiterhin mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Die Querungen über die Hottinger- und Asylstrasse bleiben mehrheitlich an heutiger Lage bestehen. Der Fussgängerstreifen östlich der Einmündung Steinwiesstrasse wird aus Gründen der Verkehrssicherheit aufgehoben. Die Querung bei der Einmündung der Sophienstrasse wird mit einer Lichtsignalanlage ergänzt.

Die Veloführung erfolgt beidseitig auf abgesetzten Einrichtungsvelowegen. Die Haltestelle stadtauswärts wird hinten umfahren. Bei der Haltestelle stadteinwärts werden die Velos vorne entlang der Haltekante geführt. Die Gemeindestrasse wird ab der Hottingerstrasse für das Velo im Gegenverkehr geöffnet. Damit wird die bereits heute genutzte Veloverbindung legalisiert. Für eine ausreichende Fahrbahnbreite werden zwei Parkplätze und ein Anlieferungsfeld aufgehoben. Weiter wird die Asylstrasse ab der

## **Bericht zu den Einwendungen**

Einmündung Hottingerstrasse bis zur Gemeindestrasse ebenfalls für das Velo im Gegenverkehr geöffnet.

Zur Hitzeminderung und stadträumlichen Aufwertung werden im gesamten Projektperimeter zusätzliche Bäume gepflanzt.

Die Parkplätze vor der Hottingerstrasse 36/38 werden aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Ergänzung einer Baumreihe längs angeordnet und mit einer sickerfähigen Pflasterung ausgestattet.

## 2 Einwendungen

### **Einwendung 1:**

Der Veloweg bergwärts sei im Abschnitt der Hottingerstrasse 36/38 hinter der geplanten Baumreihe zu führen.

### **Stellungnahme:**

Mit dem Veloweg hinter der Baumreihe wären die Parkplätze am Fahrbahnrand anzuordnen. Diese würden damit teilweise im erforderlichen Sichtbereich zur Warteposition des Fussgängerstreifens vor der Hottingerstrasse 40 liegen. Zwischen dem Veloweg und der geplanten Parkierung ist ein Sicherheitsabstand ausgewiesen, der eine sichere Veloführung unterstützt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 2:**

Auf die Öffnung der Gemeindestrasse im Abschnitt Hottinger- bis Freiestrasse für Velos im Gegenverkehr sei zu verzichten.

### **Stellungnahme:**

Die Öffnung der Gemeindestrasse im Abschnitt Hottinger- bis Freiestrasse für Velos im Gegenverkehr ermöglicht eine direkte und attraktive Verbindung zwischen den Velorouten der Hottinger- und der Freiestrasse, was einem Bedürfnis entspricht.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 3:**

Die Lücke des Veloangebots bergwärts zwischen Asylstrasse 26 und Asylstrasse 32 sei zu schliessen.

### **Stellungnahme:**

Der Streckenabschnitt liegt ausserhalb des Projektperimeters.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 4:**

Der Veloweg bergwärts sei auf Höhe Hottingerstrasse 52 statt auf Strassenniveau separat und hinter der geplanten Baumreihe zu führen.

### **Stellungnahme:**

Mit dem angrenzenden Drittprojekt der Velovorzugsroute Lengg – Hochschulen – Oerlikon ist der Wechsel der Fahrtrichtung in der Freiestrasse geplant. Damit wird neu aus der Hottingerstrasse nach rechts in die Freiestrasse abgebogen. Die Veloführung hinter der Baumreihe würde die Fahrbeziehung in die Freiestrasse für Velos

vereinfachen, gleichzeitig aber den Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Fahrzeugen aus der Hottinger- in die Freiestrasse mit auf der Hottingerstrasse bergwärts fahrenden Velos verschärfen. Eine komfortable Veloverbindung aus der Hottinger- in die Freiestrasse kann mit Rechtsabbiegen für Velos auch bei Rot an der Lichtsignalanlage angeboten werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 5:**

Der talwärts führende Veloweg sei hinter dem Wartebereich der Tramhaltestelle «Hottingerplatz» durchzuführen.

### **Stellungnahme:**

Aufgrund der knappen Platzverhältnisse wird der Fussverkehr auf dem Trottoir entlang der Hottingerstrasse durch die Haltestelle geführt. Würde der Veloweg hinter der Haltestelle angeordnet, müssten Zufussgehende zweimal den Veloweg queren, was zusätzliche Konflikte verursachen kann. Die Rückführung des Velowegs an den Fahrbahnrand im Bereich der Einmündung der Gemeindestrasse und dem dortigen Fussgängerstreifen über die Hottingerstrasse wäre aufgrund der Überlagerung zahlreicher Funktionen kritisch.

Während des Fahrgastwechsels werden Velos an der Lichtsignalanlage der Kreuzung Hottinger-/Freiestrasse zurückgehalten. Damit können Konflikte beim Fahrgastwechsel auch mit der Veloführung vor dem Wartebereich weitgehend vermieden werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 6:**

In Fahrtrichtung stadteinwärts sei ab der Cäcilienstrasse bis zum Heimplatz ein Veloangebot via die Cäcilien-, Steinwiess- und Wolfbachstrasse umzusetzen.

### **Stellungnahme:**

Eine Route via die Cäcilien-, Steinwiess- und Wolfbachstrasse bedingt mehrere Abbiegemanöver und ist damit – mindestens für eine Direktverbindung Richtung Heimplatz – wenig attraktiv. In der Wolfbachstrasse ist Velo im Gegenverkehr bereits heute zulässig. Für die Cäcilien- und die Steinwiessstrasse wird ein Veloangebot in Fahrtrichtung zum Heimplatz mit separaten Projekten geprüft.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 7:**

Die Querung des Fuss- und Veloverkehrs über die Hottingerstrasse bei der Einmündung der Gemeindestrasse solle dem diagonalen Strassenverlauf der Gemeindestrasse folgen.

**Stellungnahme:**

Der Fussgängerstreifen über die Hottingerstrasse bei der Einmündung der Gemeindestrasse wird, wie bereits heute bestehend, weiterhin senkrecht angeordnet. Damit können die Querungsdistanz kurzgehalten und die Anforderungen an einen hindernisfreien Verkehrsraum erfüllt werden (Norm SN 640 075). Die Veloquerung verläuft dabei parallel zum Fussgängerstreifen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 8:**

Der abgesetzte Veloweg sei stadteinwärts von der Cäcilienstrasse bis zur Einmündung Steinwiesstrasse, oder noch besser bis zum Heimplatz, weiterzuführen.

**Stellungnahme:**

Ab dem Steinwiesplatz wird stadteinwärts ein abgesetzter Veloweg mit dem Projekt «Heimplatz» realisiert. Damit bleibt in Fahrtrichtung stadteinwärts der kurze Abschnitt zwischen den Einmündungen Cäcilienstrasse und dem Steinwiesplatz ohne separates Veloangebot. Mit dem erwarteten Rückstau vom Heimplatz kann in diesem Abschnitt kein Mischverkehr mit Tram und motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf einem Fahrstreifen angeordnet werden, weil dies zu grösseren Verlustzeiten beim Trambetrieb führen würde. Aufgrund der direkt an die Strasse angrenzenden Gebäude ist ein Strassenausbau, ohne den als unverhältnismässig beurteilten Abriss von Gebäuden, nicht realisierbar. Auch eine Unterschreitung der Mindestmasse der Querschnittsbreiten ist ohne Einschränkungen beim Trambetrieb und Risiken bei der Verkehrssicherheit nicht möglich. Weiter wurde eine Verlagerung des Rückstaus vor die Kreuzung Freiestrasse untersucht. Weil die Haltestelle «Römerhof» stadteinwärts ebenfalls eine Kaphaltestelle ist, ist hier nicht ausreichend Stauraum vorhanden.

Die städtische Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» strebt eine Reduktion der privaten MIV-Fahrten um 30 Prozent an. Wird dies künftig auf der Hottingerstrasse erreicht, würde sich der Rückstau vom Heimplatz reduzieren und das Veloangebot könnte nachträglich und ohne bauliche Massnahmen geschlossen werden. Das Projekt ist in diesem Sinne «aufwärtskompatibel».

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 9:**

Die Velowege und -streifen auf der Hottinger- und Asylstrasse seien mit den Massen der städtischen Velostandards für Velohaupttrouten vorzusehen. Bergwärts seien diese fürs Überholen wo möglich auf 2,5 m zu verbreitern.

**Stellungnahme:**

Um den Trambetrieb sicherzustellen, kann auf der Hottinger- und Asylstrasse nur abschnittsweise Mischverkehr Tram/MIV angeordnet werden. Die damit zusätzlich zur Verfügung stehende Verkehrsfläche reicht nicht aus, um die Velorouten vollständig gemäss den Breiten der Standards auszubauen. Bergwärts kann fast durchgehend das Minimalmass für Velohaupttrouten von 1,8 m Breite angeboten werden. Talwärts wird dieses unterschritten. Eine zusätzliche Verbreiterung der Velowege müsste zu Lasten des Fussverkehrs oder der angrenzenden Grundstücke erfolgen. Weil die Fassaden teilweise bis an die Strasse reichen, wird auf Eingriffe bei den privaten Grundstücken verzichtet. Die städtischen Anforderungen an die Trottoirbreiten werden im engen Strassenraum ebenfalls unterschritten und sollen nicht weiter reduziert werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 10:**

Zwischen der Fahrbahn und den Velowegen seien Randsteine mit einem Anschlag von 10 cm zu verwenden. Dies sei besonders in Abschnitten, in welchen das Befahren der Velowege durch den MIV zu erwarten ist (Rechtskurven, vor Gewerbebetrieben), notwendig.

**Stellungnahme:**

Die Ausgestaltung der Randabschlüsse zwischen den Fahrbahnen und den Velowegen richtet sich nach den städtischen Velostandards (3.3 Velogerechte Randabschlüsse). Mit den schrägen und abgesenkten Randabschlüssen soll fürs Velo eine fehlerverzeihende Infrastruktur beziehungsweise die Überfahrbarkeit im Notfall gewährleistet werden. Gleichzeitig werden dem Veloverkehr die Abbiegevorgänge erleichtert.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 11:**

Zwischen den Velowegen und den Trottoirs seien Randsteine mit einem Anschlag von 10 cm zu verwendet.

**Stellungnahme:**

Die Ausgestaltung der Randabschlüsse zwischen den Velowegen und den Trottoirs richtet sich nach den städtischen Velostandards (3.3 Velogerechte Randabschlüsse). Mit den schrägen und abgesenkten Randabschlüssen soll fürs Velo eine fehlerverzeihende Infrastruktur beziehungsweise die Überfahrbarkeit im Notfall gewährleistet werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 12:**

Der seitliche Versatz der Veloführung in Fahrtrichtung stadteinwärts bei der Einmündung Freiestrasse sei baulich vor «schneidendem» MIV zu sichern.

**Stellungnahme:**

Eine bauliche Abgrenzung mit einer Mittelinsel ist wegen den aus der Hottinger- in die Freiestrasse linksabbiegenden Fahrzeugen nicht möglich. Hingegen kann die Linienführung des Velostreifens und die Markierung der Leitlinie so optimiert werden, dass das potenzielle Überfahren des Velostreifens durch den MIV reduziert wird.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 13:**

In Fahrtrichtung stadteinwärts seien die Abbiegebeziehungen in die Gemeinde- und die Minervastrasse mit indirekten Linksabbiegern für den Veloverkehr auszustatten. In Fahrtrichtung stadtauswärts diejenigen in die Wilfried-, Asyl- und Sophienstrasse. Beim Steinwiesplatz seien indirekte Linksabbieger in beide Fahrtrichtungen vorzusehen.

**Stellungnahme:**

Indirektes Linksabbiegen ist in den Velostandards der Stadt Zürich bei Knoten mit Lichtsignalanlagen enthalten (7.1 Indirektes Linksabbiegen, 7.2 Indirektes Linksabbiegen als Knotensystem). Die geforderten zusätzlichen Linksabbieger liegen bei Knoten ohne Lichtsignalanlage. Die Aufstellflächen müssten zu Lasten der bereits knappen Fussverkehrsflächen oder im Bereich von Trottoirüberfahrten angeordnet werden.

Beim Steinwiesplatz kann die Mittelinsel des Fussgängerstreifens verlängert werden, um die Abbiegebeziehungen des Veloverkehrs mit einem zusätzlichen Stützpunkt zu vereinfachen.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 14:**

Es sei zu begründen, inwiefern die Abgrenzung zwischen den Fahrbahnen und den Velowegen sowie den Trottoirs mit einem gestürzten und abgesenkten Randstein den geltenden Normen und den Velostandards entspricht.

**Stellungnahme:**

Zwischen den Fahrbahnen und den Velowegen sind breite, abgeschrägte Randsteine gemäss dem Typ B der städtischen Velostandards geplant (Kapitel 3.3 Velogerechte Randabschlüsse). Auch in den kantonalen Velostandards werden längs zur Fahrtrichtung «weiche», überfahrbare Randabschlüsse empfohlen (Kapitel 3.2.3 Randabschlüsse). Damit sollen Unfälle durch unabsichtliches Tangieren der Randabschlüsse vermieden werden. Zwischen den Velowegen und den Trottoirs werden entsprechend dem Typ C der städtischen Velostandards schmale Steine schräg versetzt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 15:**

Eine getrennte Veloführung sei aufgrund der höheren Verkehrsbelastung für die Fahrtrichtung stadteinwärts zu priorisieren.

**Stellungnahme:**

Mit dem aktuellen Projektentwurf besteht die Option, längerfristig stadteinwärts den Mischverkehrsabschnitt bis zum Steinwiesplatz zu verlängern, sofern der Rückstau vom Heimplatz so weit verkürzt werden kann. Damit könnte auch stadteinwärts eine durchgehend separate Veloführung angeboten werden. Wird jetzt stadteinwärts ein Veloangebot geschaffen, müsste dies zu Lasten der Velolösung stadtauswärts erfolgen und die Gleise wären an den talseitigen Fahrbahnrand zu verschieben. Die «Aufwärtskompatibilität» wäre nicht mehr gegeben.

Hinter den haltenden Trams in der geplanten Kaphaltestelle stadtauswärts sind temporäre Rückstaus zu erwarten. In dieser Situation ist der Veloweg stadtauswärts zur Vorfahrt besonders nützlich.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 16:**

Wo es die Platzverhältnisse zulassen, sei der Veloweg als «Protected Bikelane» auszugestalten oder sonstige bauliche Massnahmen seien zu realisieren, welche ein Befahren und Blockieren des Veloweges durch den MIV verhindern.

**Stellungnahme:**

Bauliche Massnahmen auf den bereits untermassigen Velowegen verschmälern diese zusätzlich und können zu Gefahrenstellen führen. Mit schrägem Randstein wird eine «fehlerverzeihende» Infrastruktur gemäss den städtischen und kantonalen Standards umgesetzt. Sollte sich im Betrieb zeigen, dass Velowege regelmässig vom MIV genutzt werden, wären örtlich ergänzende bauliche Massnahmen zu prüfen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 17:**

Die heutige Zahl der weissen und blauen Parkfelder sei beizubehalten.

**Stellungnahme:**

Die bestehende Ausfahrt der Parkplätze bei der Hottingerstrasse 36 bis 40 rückwärts auf die Hottingerstrasse stellt ein Sicherheitsrisiko dar, das sich mit der geplanten Seitenlage des Trams verschärfen würde. Diese Parkplätze werden darum neu längs angeordnet, was zu einer Reduktion der Anzahl Parkplätze führt.

Die Aufhebung von weissen und blauen Parkfeldern in der Gemeinde- und Asylstrasse ermöglicht die Öffnung der Einbahnen für Velos im Gegenverkehr und schafft so direkte Querverbindungen zwischen den Velorouten.

Der Forderung, zu Gunsten der Gewerbebetriebe am Hottingerplatz auf einen Abbau der weissen Parkfelder zu verzichten, kann teilweise entsprochen werden, indem in der Gemeindestrasse (Abschnitt Minerva- bis Hottingerstrasse) und in der Kasinostrasse (Abschnitt Gemeinde- bis Merkurstrasse) Parkplätze der blauen Zone in weisse Parkfelder umgewandelt werden.

Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze noch eine Bestandsgarantie (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.

Mit der Aufhebung von weissen Parkfeldern in der Hottingerstrasse und im Platzbereich im Dreieck zwischen der Hottinger- und der Gemeindestrasse können zusätzliche Begrünungen und Aufenthaltsflächen geschaffen werden. Der Hottingerplatz ist im

kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLÖBA) als Quartierzentrum ausgewiesen und im kommunalen Richtplan Verkehr teilweise als Fussgängerbereich enthalten. Mit dem Verzicht auf die Parkplätze kann ein attraktiver öffentlicher Raum gestaltet werden, der im Sinne der städtischen Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» dem Quartierleben mehr Raum zur Verfügung stellt.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 18:**

Auf die Anordnung von Kaphaltestellen sei zu verzichten.

**Stellungnahme:**

Die Anordnung von Kaphaltestellen ermöglicht die direkte Anbindung der Haltestellen ans Quartier. Anstelle der bestehenden schmalen und besonders in Richtung stadteinwärts immer wieder überfüllten Wartebereiche auf den Haltestelleninseln können grosszügigere Aufenthaltsbereiche angeboten werden. Die erforderliche verkehrliche Leistungsfähigkeit der Hottingerstrasse wird auch mit Kaphaltestellen gewährleistet.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 19:**

Die geplante Wartehalle der Tramhaltestelle in Fahrtrichtung stadteinwärts sei weiter stadteinwärts oder weiter stadtauswärts zu verlegen.

**Stellungnahme:**

Die Ecke des Gebäudes Gemeindestrasse 48 ragt bis an den Trottoirrand und führt zu einer kleinen Ausbuchtung des Grundstücks in den Strassenraum. Der geplante Unterstand liegt in Richtung stadtauswärts neben dieser Ausbuchtung, um eine ausreichende Durchgangsbreite vor dem Unterstand zu ermöglichen. Eine Verschiebung des Unterstands stadteinwärts auf die gegenüberliegende Seite der Ausbuchtung würde den Zugang zur Haltestelle einschränken. Mit einer Verschiebung weiter stadtauswärts läge der Unterstand am Ende der Haltestelle und wäre damit für die Fahrgäste ungünstig positioniert.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 20:**

Auf die Führung von Tram und motorisiertem Verkehr auf einem Fahrstreifen im Mischverkehr sei zu verzichten.

**Stellungnahme:**

Mischverkehr ermöglicht die Umsetzung der separaten Veloführung auf den im Verkehrsrichtplan vermerkten Veloroute.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 21:**

Die Verkehrsführung sei in ihrer heutigen Form beizubehalten, um den Körperschall bei den südlich gelegenen Liegenschaften nicht zu vergrössern.

**Stellungnahme:**

Mit der Einführung von Tempo 30 und der Lagerung der Tramgleise nach dem neusten Stand der Technik wird sich die Lärmsituation tendenziell verbessern. Es wird erwartet, dass die erforderlichen Grenzwerte eingehalten werden können.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 22:**

Auf Kaphaltstellen und die Signalisation von Tempo 30 sei zu verzichten, um die Durchfahrt der Blaulichtorganisationen nicht einzuschränken.

**Stellungnahme:**

Die Blaulichtorganisationen sind nicht an die signalisierten Geschwindigkeiten gebunden. Die Kaphaltstellen sind versetzt angeordnet und Fahrzeuge der Blaulichtorganisationen dürfen die Gegenfahrbahnen nutzen. Tramchauffeur\*innen sind angewiesen, bei nahenden Fahrzeugen mit Blaulicht vor der Haltestelle zu halten, damit das Tram vor der Haltestelle überholt werden kann.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 23:**

Bei der Tramhaltestelle stadtauswärts seien über den Veloweg hinter dem Unterstand Fussgängerstreifen zu markieren.

**Stellungnahme:**

Für Fussgängerstreifen besteht eine Nutzungspflicht im Umkreis von 50 m. Mit der angrenzenden Aufenthaltsfläche soll der Zugang zur Haltestelle auf der gesamten Länge der Haltestelle direkt möglich sein.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 24:**

Im obersten Abschnitt der Hottingerstrasse, ab der Einmündung Freiestrasse, sei strassenbegleitend eine Baumreihe zu pflanzen.

**Stellungnahme:**

Die geplanten Trottoirbreiten unterschreiten die städtischen Anforderungen bereits deutlich. Mit einer Baumreihe würden die Breiten örtlich zusätzlich reduziert. Auf den angrenzenden Parzellen gibt es mehrere grosse Bäume, die bis in den öffentlichen Grund ragen. Sie sind teilweise kommunales Schutzobjekt der Gartendenkmalpflege und damit längerfristig gesichert.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 25:**

Auf den Einbau von Rampen sei zu verzichten.

**Stellungnahme:**

Rampen sind bei einmündenden Strassen vorgesehen, um Trottoirüberfahrten zu realisieren. Dabei handelt es sich um städtische Standardelemente, die die Vortrittsverhältnisse verdeutlichen und dem querenden Fussverkehr den Vortritt gewähren.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 26:**

Der Projektperimeter sei auf die Gemeindestrasse zu erweitern, um im ganzen Kernbereich Hottingens mit einer Begegnungszone auf der Gemeinde- und der Freiestrasse den städtebaulichen Zusammenhang wiederherzustellen.

**Stellungnahme:**

In der Gemeindestrasse oberhalb der Kreuzung Hottingerstrasse und in der Freiestrasse sind nach 2030 Werkleitungserneuerungen geplant. Mit diesem Bauvorhaben wird die Oberflächengestaltung und das Verkehrsregime überprüft.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 27:**

Das Projekt sei mit dem Ausbau des Fernwärmegebiets Hochschulquartier zu koordinieren.

**Stellungnahme:**

Das Gebiet nördlich der Hottingerstrasse wird aus dem bestehenden Netz des Fernwärmegebiets Hochschulgebiet erschlossen. Die Hottingerstrasse ist davon voraussichtlich nicht betroffen, allenfalls ein Abschnitt der Asylstrasse. Das Projekt der Fernwärmeerschliessung und das Strassenprojekt werden entsprechend ihrem Projektfortschritt laufend koordiniert.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung 28:**

Der Hottingerplatz im Dreieck zwischen der Hottinger- und der Gemeindestrasse sei so zu gestalten, dass er als öffentlicher Platz mit mobilen Bänken, Stühlen und Tischen vielfältig für Aufenthalt, Spiel und Veranstaltungen nutzbar sei.

**Stellungnahme:**

Mit dem Projekt sind auf dem Hottingerplatz zahlreiche Sitzbänke geplant. Mobile Elemente werden mit der weiteren Projektentwicklung geprüft.

Für Veranstaltungen mit grösserem Flächenbedarf ist der Platz vor dem Gemeinschaftszentrum besser geeignet.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

**Einwendung 29:**

Die Neugestaltung der Hottingerstrasse sei Anlass und Chance, den Platz vor dem Gemeinschaftszentrum so umzugestalten, dass er im Alltag wohnlicher sei und mit wenig Aufwand für Veranstaltungen aller Art hergerichtet werden könne.

**Stellungnahme:**

Der Platz vor dem Gemeinschaftszentrum wurde unter direkter Beteiligung des Quartiervereins 2006 neu gestaltet. Er liegt ausserhalb des Bearbeitungsperimeters des aktuellen Strassenprojekts der Hottingerstrasse.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 30:**

Das im Perimeter bestehende Güterumschlagsfeld ist beizubehalten und weitere sind vorzusehen.

**Stellungnahme:**

Güterumschlag ist auch ohne separat ausgewiesene Felder im Trottoirbereich und den Fahrbahnen zulässig. Anlieferung auf Trottoirs ist zulässig, solange ein Durchgang von 1,5 m frei bleibt und im Fahrbahnbereich, solange der Verkehr nicht behindert wird. Es zeigt sich, dass Anlieferungsfelder immer wieder illegal für Parkierung genutzt und dann der Anlieferung nicht zur Verfügung stehen. Anlieferung soll dort möglich sein, wo sie erforderlich ist.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 31:**

Allfällige Einwendungen des kantonalen Amtes für Mobilität seien im Bericht zu den Einwendungen zu publizieren.

**Stellungnahme:**

Das kantonale Amt für Mobilität bringt seine Anforderungen mit der Begehrensäusserung nach § 45 des Strassengesetzes ein. Diese erfolgt nach der Planaufgabe zur Mitwirkung.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 32:**

Der Hottingerplatz sei mit Sitzbänken in loser Gruppierung zu bestücken.

**Stellungnahme:**

Mit dem Projekt sind auf dem Hottingerplatz zahlreiche Sitzbänke geplant. Ergänzende mobile Elemente werden mit der weiteren Projektentwicklung geprüft.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung 33:**

Im Perimeter sollen mehr öffentliche Veloabstellplätze erstellt werden.

**Stellungnahme:**

Mit dem Projekt sind auf dem Hottingerplatz und bei der Einmündung der Asylstrasse 22 zusätzliche Veloabstellplätze geplant. Die Platzverhältnisse im Projektperimeter sind knapp und Veloabstellplätze konkurrieren mit zahlreichen weiteren Ansprüchen an den öffentlichen Grund.

*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

i.V.

Dr. Simone Rangosch

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