



Bericht zu den Einwendungen

Löwenstrasse

Sihlporte bis Löwenplatz

Bau Nr. 17188

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Einwendungen	4
3	Schlussbemerkungen	21

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 Löwenstrasse mit der geplanten Einführung einer Begegnungszone, Querschnittsanpassung, Flächenentsiegelung, Parkplatzaufhebung und Baumpflanzung wurde vom 4. November 2022 bis 5. Dezember 2022 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 26 Einwendungen mit total 101 Anträgen eingegangen, davon 78 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 46 vorliegenden Anträgen werden 5 Anträge ganz und 12 Anträge teilweise berücksichtigt. 29 Anträge 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:

In der Löwenstrasse zwischen Löwenplatz und Sihlporte wird eine Begegnungszone eingerichtet. Durch die komplette Neugestaltung des Querschnitts wird sowohl auf eine Unterteilung eines eigentlichen Fahr- vom Gehbereich verzichtet und weggelassene Anschläge vereinfachen den Längs- und Querverkehr auch für in der Mobilität eingeschränkte Personen. Unterschiedlich grosse Kies- und Grünflächen und mehr Strassenbäume unterbrechen und strukturieren die Belagsfläche und schaffen sowohl Aufenthaltsräume im Schatten sowie kleine nischenartige Platzsituationen. Offene Wasserrinnen verbinden die leicht versetzt zueinander angeordneten, entsiegelten Grünflächen miteinander.

Das Projekt strebt eine Entsiegelung der Oberflächen sowie ein grösstmögliches Baumvolumen zur Hitzeminderung und Biodiversitätsförderung an. Insgesamt sind in der Löwenstrasse 64 neue Strassenbäume vorgesehen. Sie werden alle neu gepflanzt, da sich die 24 bestehenden Robinien in einem schlechten Zustand befinden.

Die Anzahl weisser Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird um 25 auf sieben weisse Parkplätze reduziert. Stattdessen wird das Angebot für den Güterverkehr ausgebaut. Dieser führt heute oft zu Verkehrsbehinderungen, da anliefernde Fahrzeuge auf der Fahrbahn abgestellt werden. Die Parkfelder werden wo möglich auf entsiegelten Flächen angeordnet.

2 Einwendungen

Einwendung: (Nr. 1, 11)

Auf den weissen Parkplatz sowie auf den Baum vor der Synagoge der Israelitischen Cultusgemeinde Zürich, Löwenstrasse 10, sei zu verzichten. Die Parkierung an diesem Ort sei aus Sicherheitsgründen problematisch und störe zudem den Anblick dieses historischen Gebäudes. Stattdessen solle geprüft werden, wie der bauliche Schutz im Rahmen der Neugestaltung weiterhin gewährleistet werden kann.

Stellungnahme:

Auf das Parkfeld vor der Synagoge wird verzichtet. Im Zusammenhang mit dem Denkmalschutz wird geprüft, wie der Bereich/Platz vor der Synagoge gestaltet und allenfalls begrünt werden kann. Bei der weiteren Projektvertiefung werden mögliche Sicherheitsmassnahmen für die Synagoge mit der Polizei besprochen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 2 (teilweise), 4, 5, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23)

Auf Parkplätze für den allgemeinen Publikumsverkehr sei generell zu verzichten. Bei einem Parkplatzangebot werde ein zusätzlicher unerwünschter Parksuchverkehr entstehen, den es zu vermeiden gelte. Zudem gebe es in der Innenstadt bereits genug unterirdische Parkplätze. Die Löwenstrasse sei als attraktiver und autoverkehrsfreier Raum zu gestalten, wobei die Flächen der nicht realisierten Parkplätze für weitere Klimamassnahmen genutzt werden sollten. Des Weiteren sei auf die geplanten Güterumschlagsplätze ebenfalls zu verzichten, da diese erfahrungsgemäss durch den MIV als erweiterte Parkplätze missbraucht würden. Es solle eine einfache Lösung für das Gewerbe, beispielsweise «Güterumschlag überall gestattet», angestrebt werden.

Stellungnahme:

Bei der Umgestaltung der Löwenstrasse sind Massnahmen vorgesehen, die sich aus der Berücksichtigung unterschiedlicher Anforderungen und Bedürfnisse ableiten. Im Zuge einer Abwägung zugunsten des Fussverkehrs, der Aufenthaltsqualität und der Begrünung wurde die Anzahl Parkplätze stark reduziert, um mehr Fläche für diese Bedürfnisse bieten zu können. Die Anlieferung wird dabei ebenfalls besser organisiert, da diese heute oft zu Problemen führt. Parkplätze wurden dort geplant, wo sie auch künftig gut ins Gesamtprojekt integriert werden können. Auf die Aufhebung sämtlicher Parkplätze wurde in diesem Projekt bewusst zugunsten des Gewerbes verzichtet. Es wird weiterhin ein gewisses Angebot an Parkfeldern geben.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 2 (teilweise))

Statt den bisher einzigen rollstuhlgerechten Abstellplatz aufzuheben, sollten zwei rollstuhlgerechte Abstellplätze an geeigneter Lage realisiert werden.

Stellungnahme:

Ein Parkplatz im nördlichen Teil der Löwenstrasse wird als Behindertenparkplatz markiert. Zusätzlich soll eines der bestehenden Parkfelder in der Nüscherstrasse als ein weiterer Behindertenparkplatz markiert werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 3)

Im Erdgeschoss der Liegenschaft Löwenstrasse 1/3 seien publikumsorientierte Nutzungen vorgeschrieben. Diese dürften durch die Massnahmen an der Strasse nicht beeinträchtigt werden. Die Anlieferung der Liegenschaft sei bereits heute äusserst problematisch. Sie erfolge heutzutage über den Innenhof und über die bestehenden Parkplätze auf der Löwenstrasse. Die Aufhebung dieser Parkplätze werde die Situation deutlich verschärfen. Daher sei vor der Liegenschaft an der Ecke Sihlstrasse ein zusätzlicher Güterumschlagsplatz zu realisieren oder der geplante Güterumschlagsplatz vor Liegenschaft Nr. 2 auf die gegenüberliegende Strassenseite zu versetzen.

Stellungnahme:

Der südliche Abschnitt der Löwenstrasse ist bereits heute als Einbahn mit Velo im Gegenverkehr signalisiert. Es ist aus Sicherheitsgründen nicht möglich, auf der Seite des Radstreifens zu parkieren oder Anlieferungen zu machen. Aus diesem Grund wurden die Parkfelder und das Anlieferungsfeld auf die gegenüberliegende Strassenseite verschoben.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 6)

Die Lage der Güterumschlagsflächen sei schlecht gewählt und müsse zwingend korrigiert werden. Bei einer Belegung des Güterumschlagsplatzes auf der Höhe Nüscherstrasse werde die Ein- oder Ausfahrt zum nördlichen Teil dieser Strasse (Sackgasse) vollständig blockiert. Das Parkfeld sei entweder vor die Liegenschaft Löwenstrasse 10 (Israelitische Cultusgemeinde Zürich) oder vor der Löwenstrasse 12 umzusetzen. Ein weiteres Güterumschlagsfeld befinde sich auf Privatgrund vor der Liegenschaft Löwenstrasse 35 (Migros City Shopping). Der vorgesehene Standort werde von der Grundeigentümerin nicht akzeptiert. Es sei deshalb eine Verlegung des Güterumschlagsplatzes auf die andere Strassenseite zu prüfen. Letztlich sei der vor der Liegenschaft Löwenstrasse 42 / Seidengasse 17 (UBS AG) geplante Güterumschlagsplatz angesichts des reinen Dienstleistungscharakters dieser Liegenschaft weniger sinnvoll. An dieser Stelle könnten weisse Parkplätze realisiert werden. Der Güterumschlag solle vor die Liegenschaft Löwenstrasse 22 versetzt werden.

Stellungnahme:

Die genaue Lage der Güterumschlagfelder wird in der nächsten Projektphase noch einmal geprüft und sofern möglich, an die Bedürfnisse der Betriebe angepasst. Zu diesem Zweck findet in der nächsten Phase eine vertiefte Analyse der Bedürfnisse bezüglich der Anlieferung statt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 7, 8, 17, 19)

Die vorgesehene Aufhebung von 23 gebührenpflichtigen Parkplätzen sei unverhältnismässig. Die heutige Anzahl Parkplätze sei zu erhalten. Eine Mindestanzahl von 14 Kurzzeit-Parkplätzen sei absolut notwendig, um die Bedürfnisse des Detailhandels und der Dienstleistungsbetriebe zu erfüllen. Im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung der Liegenschaften bestehe insbesondere in

den Morgenstunden eine grosse Nachfrage nach Parkmöglichkeiten. Zudem seien Besucher*innen und Kund*innen der Löwenstrasse während der Ladenöffnungszeiten aus unterschiedlichen Gründen auf die Benützung eines Fahrzeugs angewiesen.

Stellungnahme:

Die Gestaltung der Löwenstrasse ergibt sich aus einer Gesamtbetrachtung der unterschiedlichen Bedürfnisse und deren Abwägung. Die Anzahl der Parkplätze wurde stark reduziert, um mehr Fläche für Aufenthalt und Fussverkehr zu schaffen. Die Anlieferung wird mit dem Gestaltungskonzept im Allgemeinen effizienter organisiert. Dabei wird auch geprüft, ob eine zeitliche Begrenzung der Anlieferung zu einer Verbesserung der Situation führen kann. Einige Parkplätze, einschliesslich der Güterumschlagsflächen wurden bewusst im Konzept beibehalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 9, 80, teilweise 56)

Sämtliche oberirdische Abstellflächen seien zu entsiegeln. Die Hitzeminderung ist in diesem Falle höher zu gewichten als ein einheitliches Strassenbild.

Stellungnahme:

Die Materialisierung der Parkplätze und der Veloabstellplätze wird bei der Vertiefung des Projekts festgelegt. Eine Entsiegelung ist grundsätzlich denkbar.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 24)

Bei Umsetzung einer Begegnungszone sei zwischen Sihlporte und Nüscherstrasse ein Fahrverbot zu erlassen, das durch bauliche Massnahmen zu unterstreichen sei. Beim Einbiegen in die Löwenstrasse von der Sihlporte entstünden im Bestand gefährliche Konfliktsituationen mit den Velofahrenden in Richtung Stauffacher. Bei einer Teilspernung der Löwenstrasse für den MIV entfalle dieses Gefahrenpotenzial. Zusätzlich werde dabei verhindert, dass die Löwenstrasse als Ausweichroute gebraucht werde.

Stellungnahme:

Durchschnittlich verkehren in der Löwenstrasse pro Tag 3 650 motorisierte Fahrzeuge (DTV), hauptsächlich von der Sihlporte Richtung Löwenplatz. Dabei handelt es sich um einen geringen Anteil Durchgangsverkehr. Mehrheitlich handelt es sich um Quell- und Zielverkehr, der durch die vorhandenen Parkplätze im Strassenraum, die zahlreichen privaten Parkieranlagen in den angrenzenden Liegenschaften und die Anlieferung der Gewerbebetriebe generiert wird. Da der Durchgangsverkehr auf der Löwenstrasse nicht prioritär ist, bedarf es keines Fahrverbots. Die Nutzung der Löwenstrasse entspricht der Strassenklassifizierung.

Mit dem vorliegenden Projekt werden die vorhandenen Parkplätze im Strassenraum reduziert und in der nächsten Projektphase ein Anlieferungskonzept für das Gewerbe erarbeitet. Diese Massnahmen führen zu einer nochmals deutlichen Reduktion des Quell- und Zielverkehrs und somit des DTVs, welcher in einem Geschäftsbereich von der Anzahl her mit einer Begegnungszone vereinbar ist (Richtwert max. 6 000 – 7 000 DTV/Tag).

Durch die Anpassung der Strassenraumgestaltung werden die Konfliktbereiche bestmöglich bereinigt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 25, 97)

Das Anliegen der Hitzeminderung sei bei der Planung zu wenig berücksichtigt worden. Grün Stadt Zürich (GSZ) sei in der Zukunft besser in den allgemeinen Planungsprozess zu integrieren, um ein Gleichgewicht zwischen den Verkehrs- und Hitzeminderungsbedürfnissen im Projektergebnis zu erreichen. Die Aspekte der Hitzeminderung seien genauso sorgfältig zu erarbeiten und darzulegen, wie die der Verkehrsführung. Dabei seien zum Beispiel die unverrückbaren Leitungen im Untergrund, die genaue Art der vorgesehenen Bäume und die nicht mit Salzwasser beeinträchtigten versiegelten Flächen in den Auflageplänen auszuweisen und zu beschriften.

Stellungnahme:

Dem Thema Hitzeminderung und Begrünung wurde bei der Planung grosse Bedeutung beigegeben. Die Interessen von GSZ wurden durch eine Fachperson im Projektteam während der Vorstudienphase vertreten und eingebracht. Auch in den folgenden Projektphasen wird GSZ das Projektteam unterstützen und die entsprechenden Bedürfnisse und Sichtweisen einbringen. Eine detaillierte Abstimmung von Baumpflanzungen und Werkleitungen, insbesondere das unterirdische Verbinden von Baumscheiben für maximalen Wurzelraum, wird in der nächsten Phase vertieft. Unter Berücksichtigung aller Bedürfnisse ist der Spielraum für unversiegelte Flächen im vorliegenden Plan bestmöglich ausgeschöpft.

Eine weitere Detaillierung der Auflagepläne verschlechtert die Lesbarkeit der Pläne für die breite Bevölkerung und entspricht nicht den Standards des Tiefbauamts.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 26, 37)

Die Löwenstrasse sei als Einbahnstrasse für den MIV zu signalisieren. Dadurch kann ein tiefer durchschnittlicher Tagesverkehr erreicht werden, der für eine erfolgreiche Umsetzung der Begegnungszone notwendig sei. Die Ausrichtung in Richtung Löwenplatz sei zu bevorzugen, da dabei die beim Parkhaus abbiegenden Fahrzeuge den Gegenverkehr im Blick hätten. Damit könnten Abbiegeunfälle vermieden werden.

Stellungnahme:

Durchschnittlich verkehren in der Löwenstrasse pro Tag 3 650 motorisierte Fahrzeuge (DTV), hauptsächlich von der Sihlporte Richtung Löwenplatz. Dabei handelt es sich um einen geringen Anteil Durchgangsverkehr. Mehrheitlich handelt es sich um Quell- und Zielverkehr, der durch die vorhandenen Parkplätze im Strassenraum, die zahlreichen privaten Parkieranlagen in den angrenzenden Liegenschaften und die Anlieferung der Gewerbebetriebe generiert wird. Da der Durchgangsverkehr auf der Löwenstrasse nicht prioritär ist, bedarf es keiner Einbahnstrassenlösung.

Mit dem vorliegenden Projekt werden die vorhandenen Parkplätze im Strassenraum reduziert und in der nächsten Projektphase ein Anlieferungskonzept für das Gewerbe erarbeitet. Diese Massnahmen führen zu einer nochmals deutlichen Reduktion des Quell- und Zielverkehrs und somit des DTVs, welcher in einem Geschäftsbereich von der Anzahl her mit einer Begegnungszone vereinbar ist (Richtwert max. 6 000 – 7 000 DTV/Tag).

Eine Einbahn Richtung Norden und damit die konsequente Weiterführung des südlichen Abschnitts wurde im Entwurfsprozess geprüft, allerdings würde dies zu unerwünschten Umwegen unter anderem für den Anlieferverkehr der Migros führen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 27, 28, 29, 30, 31, 33, 38, 39, 40, 41, 45)

Die Löwenstrasse sei möglichst vollständig vom MIV zu befreien und zu einer Fussgängerzone mit Zusatz «Velo gestattet» zu signalisieren. Dabei sei der Güterumschlag auf Randstunden zu beschränken. Die Zufahrt zum Migros-Parkhaus sei via Gerbergasse und jene zur Centrum Garage via Steinmühlegasse abzuwickeln. Die Erreichbarkeit der Abstellplätze auf Privatgrund solle ebenfalls via Querstrassen erfolgen. Da in der Umgebung keine hochwertige eigene Veloinfrastruktur vorhanden sei, müsse insbesondere die Funktion der Löwenstrasse als Velohauptroute ausgeschöpft werden.

Stellungnahme:

Durchschnittlich verkehren in der Löwenstrasse pro Tag 3 650 motorisierte Fahrzeuge (DTV). Dabei handelt es sich um einen geringen Anteil Durchgangsverkehr. Mehrheitlich handelt es sich um Quell- und Zielverkehr, der durch die vorhandenen Parkplätze im Strassenraum, die zahlreichen privaten Parkieranlagen in den angrenzenden Liegenschaften und die Anlieferung der Gewerbebetriebe generiert wird. Da der Durchgangsverkehr auf der Löwenstrasse nicht prioritär ist, bedarf es keiner «Befreiung» vom MIV. Die Nutzung der Löwenstrasse entspricht der Strassenklassifizierung.

Mit dem vorliegenden Projekt werden die vorhandenen Parkplätze im Strassenraum reduziert und in der nächsten Projektphase ein Anlieferungskonzept für das Gewerbe erarbeitet. Diese Massnahmen führen zu einer nochmals deutlichen Reduktion des Quell- und Zielverkehrs. Bei der Erstellung des Anlieferungskonzeptes wird auch die Möglichkeit des Güterumschlages an den Randstunden geprüft.

In der Projektierungsphase wurden verschiedene Anpassungen des Verkehrsregimes geprüft, unter anderem Einbahn, Unterbindung der Durchfahrtsmöglichkeit, Tempo 30 beibehalten und Begegnungszone. Aus Gesamtsicht hat sich jedoch die heutige Situation mit zusätzlicher Einführung einer Begegnungszone als Bestvariante herausgestellt. Die Begegnungszone erlaubt dem Fussverkehr das vortrittsberechtigten Begehen aller Flächen, jedoch ohne den Fahrverkehr unnötig zu behindern. Durch eine gewisse Strukturierung der Fahrbahn mit Grünelementen und entsiegelten Flächen sowie Anlagen zur Entwässerung des Strassenraums kann mit der Begegnungszone einerseits das Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden. Auf der anderen Seite kann die Behinderung des Veloverkehrs sowie des MIVs durch den Fussverkehr auf einem verträglichen Mass gehalten werden. Die Funktion einer Velohauptroute wird somit auch in der Kombination mit einer Begegnungszone gewährleistet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 32, 34, 35)

Im Einklang mit dem Art. 43 SVG und dem Postulat 2018/17 sei auf Mischverkehrsflächen für Zufussgehende und Fahrzeuge zu verzichten.

Stellungnahme:

In einer Begegnungszone herrscht das Koexistenz Prinzip verschiedener Verkehrsträger*innen. Der Fussverkehr geniesst überall Vortritt, darf aber den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. Gegenüber dem heutigen Zustand bietet die Begegnungszone für den Fussverkehr erhebliche Vorteile. Dazu gehören unter anderem mehr Fussverkehrsfläche und vereinfachtes Queren der Löwenstrasse, da auf Absätze/Trottoirs verzichtet werden kann und eine verbesserte Aufenthaltsqualität erreicht wird.

Die Projektziele der gesamtheitlich stadträumlichen und verkehrlichen Aufwertung der Löwenstrasse, die Förderung des Fussverkehrs und die Schaffung multifunktionaler Freiräume werden mit der Begegnungszone bestmöglich umgesetzt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 36, 47)

Die Geschwindigkeitsvorschriften würden auf den heutigen Begegnungszonen oft nicht eingehalten. Zudem fahre bereits im heutigen Zustand der MIV aufgrund der geraden Streckenführung deutlich schneller als 30 km/h. Das Einhalten der erlaubten Höchstgeschwindigkeit sei durch zusätzliche bauliche Massnahmen sicherzustellen.

Stellungnahme:

Gemäss unseren Verkehrserhebungen vom September 2021 ist bereits heute das Geschwindigkeitsniveau auf der Löwenstrasse tief, unter anderem aufgrund der sich gegenseitig behindernden Fahrzeuge. Einzelne Massnahmen zur Förderung der Einhaltung der Geschwindigkeitsvorschriften, wie z. B. schmaler befahrbarer Bereich zwischen Hindernissen und Horizontalversätze, sind im vorgelegten Projekt enthalten. In Kombination mit dem künftig überall im Vortritt querenden Fussverkehr wird davon ausgegangen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung gut eingehalten wird. Ist dies nicht der Fall, werden weitere Massnahmen geprüft werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt

Einwendung: (Nr. 42)

Die geplante Umwandlung der Löwenstrasse zu einer Begegnungszone müsse genutzt werden, um eine Zone mit besonderer Aufenthaltsqualität zu schaffen. Es seien dabei grosse Bäume so anzuordnen, dass sie den Fahrverkehr zwar ermöglichen, jedoch die Priorität des Fussverkehrs unterstreichen.

Stellungnahme:

Die Begegnungszone erlaubt dem Fussverkehr das vortrittsberechtigten Begehen aller Flächen und legt die Basis für die Schaffung einer Zone mit besonderer Aufenthaltsqualität. Die projektierte Begegnungszone schafft eine Strukturierung der Fahrbahn mit Grünelementen und entsiegelten Flächen sowie Anlagen zur Entwässerung des Strassenraums. Diese Gestaltungselemente werden durch Sitzmöglichkeiten ergänzt, was die Aufenthaltsqualität nochmals erhöht. Die Anzahl der Bäume wurde unter Einhaltung der Anforderungen für Aufstellflächen von Löschfahrzeugen von Schutz und Rettung Zürich maximiert. Die Anordnung der Bäume unterstreicht ebenso die übergeordnete, stadträumliche Achse HB-See.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 43, 44)

Auf der Löwenstrasse solle keine Begegnungszone eingeführt werden. Das Tempo 30 solle beibehalten werden. Die Löwenstrasse sei heutzutage eine vielbefahrene Geschäftsstrasse, die diese Funktion auch nach der Umsetzung des Strassenprojekts beibehalten werde. Zudem sei insbesondere Migros City Shopping darauf angewiesen, dass täglich mehrmals Ware angeliefert werden könne. Der Strassenraum sei deshalb so zu dimensionieren, dass die Anlieferung auch mit grossen Lastwagen jederzeit sichergestellt sei. Darüber hinaus habe insbesondere die obere Löwenstrasse am Wochenende bereits heute ein grosses Problem mit Littering, da dieser Abschnitt intensiv von Partygästen in Anspruch genommen werde. Die Nischen der Hauseingänge würden regelmässig als Toiletten genutzt. Es werde befürchtet, dass sich diese Problematik mit der Umgestaltung der Löwenstrasse zu einer Begegnungszone weiter verschärfen würde.

Stellungnahme:

In der Vorstudienphase wurden verschiedene Varianten geprüft. Bei der Beurteilung dieser Varianten hat sich die Einführung einer Begegnungszone als Bestvariante herausgestellt. Die Begegnungszone erlaubt dem Fussverkehr das vortrittsberechtigten Begehen aller Flächen, jedoch ohne den Fahrverkehr unnötig zu behindern. Durch eine gewisse Strukturierung der Fahrbahn mit Grünelementen und entsiegelten Flächen sowie Anlagen zur Entwässerung des Strassenraums kann mit der Begegnungszone einerseits das Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden sichergestellt, auf der anderen Seite die Behinderung des Veloverkehrs sowie des MIVs durch den Fussverkehr voraussichtlich auf einem verträglichen Mass gehalten werden. Der Bereich der Migros-Anlieferung wurde grosszügig freigelassen, um die Anlieferung mit Sattelschleppern weiterhin zu gewährleisten. In der nächsten Projektierungsphase wird dies noch einmal detailliert geprüft. Aufgrund der höheren Aufenthaltsqualität wird der Raum auch stärker belebt. Es ist davon auszugehen, dass dadurch auch die soziale Kontrolle im Raum zunimmt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 46, 66)

Die Einmündung der Löwenstrasse in die Sihlstrasse sei so zu gestalten, dass ein Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende möglich sei. Die Entfernung der Lichtsignalanlage sei zu prüfen.

Stellungnahme:

Der Anschluss der Löwenstrasse an die Sihlporte wird in der nächsten Projektphase nochmals vertieft. Darunter wird auch das Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrende geprüft. Die bestehende Velo-Lichtsignalanlage ist für das sichere Queren der Sihlporte erforderlich, damit Velofahrende sicher in die Talstrasse einfahren können. Eine Aufhebung der Velo-LSA ist unter den heutigen Gegebenheiten an diesem Knoten nicht zu verantworten.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 50, 51, 52)

Die bestehenden Fahrbahnbreiten seien beizubehalten.

Stellungnahme:

Die Begegnungszone hat sich bei der Variantenbewertung als Bestvariante herausgestellt. Die Begegnungszone erlaubt dem Fussverkehr das vortrittsberechtigzte Begehen aller Flächen, jedoch ohne den Fahrverkehr unnötig zu behindern. In der Begegnungszone gibt es keine Unterscheidung zwischen Fahr- und Gehbereich. Die Anforderungen an die Löwenstrasse sind von verschiedenen Seiten (zum Beispiel Gewerbe, Lieferanten, Zufussgehende, Velofahrende, MIV) gross und das Platzangebot ist limitiert. Mit der Verschmälerung der für den Fahrverkehr vorgesehenen Flächen wird das Geschwindigkeitsniveau reduziert und mehr Fläche für den Fussverkehr, Aufenthalt, Entsiegelung und grüne Infrastruktur freigespielt. Grundsätzlich ist überall zwischen den entsiegelten Flächen oder Möblierung der Begegnungsfall zweier Personenwagen gewährleistet. Auch das Kreuzen mit grossen Fahrzeugen ist an vielen Stellen bei tiefer Geschwindigkeit möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 53, 54, 57, 58 (teilweise), 59)

Die bestehenden 44 Veloabstellplätze vor der Migros City an der Löwenstrasse Nrn. 31-35 seien in ihrer Lage äusserst sinnvoll und seien beizubehalten. Die geplanten Veloabstellplätze auf der gegenüberliegenden Strassenseite generierten zusätzliche Fussgängerquerungen und seien in der Anzahl gekürzt.

Stellungnahme:

Die bestehende Anordnung der Veloabstellplätze stellt derzeit eine Barriere im Stadtraum dar. Die lange Reihe Abstellplätze schliesst die Arkaden zur Strasse hin ab. Sie beeinträchtigt die Personenzirkulation und den Zugang zu den Arkaden und zum Gebäude. Die Anzahl Abstellplätze im nördlichen Abschnitt der Löwenstrasse wird insgesamt nicht reduziert, sondern in etwas kleineren Paketen an verschiedenen Orten angeboten. Dies ermöglicht eine flexiblere, an den Bedarf besser angepasste Nutzung. Insgesamt wird die Zahl der Veloabstellplätze fast verdoppelt, von heute 80 auf zukünftig 150.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 55)

Die vorgesehene Anordnung der Veloparkplätze vor dem Haupteingang des Gebäudes Löwenstrasse 1/3 führe erfahrungsgemäss zu einer Beeinträchtigung der Zugänglichkeit, da Velos

ausserhalb der dafür vorgesehenen Fläche abgestellt würden. Der Standort der Veloabstellplätze sei zu verschieben. Als Möglichkeit biete sich eine Anordnung der Abstellplätze parallel zur Löwenstrasse, oder Situierung auf der anderen Seite der Grünfläche.

Stellungnahme:

Die genaue Anordnung der Veloabstellplätze vor Hausnummer 1 wird in der folgenden Projektierungsphase noch einmal überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. teilweise 56)

Die unversiegelte Fläche sei substanziell zu erhöhen. Die Löwenstrasse befinde sich in einem Gebiet, das sich gemäss Klimaanalysen in der Zukunft stark erhitzen werde. Mit der Sanierung bestehe die Chance, einen weitgehend klimaangepassten Strassenraum zu realisieren. Der Raum sei grundsätzlich unversiegelt auszugestalten. Eine Versiegelung solle es nur dort geben, wo es aufgrund der Funktion zwingend nötig sei.

Stellungnahme:

Bei der Erarbeitung der Vorstudie wurde bereits sehr viel Wert auf Entsiegelung der Fläche gelegt, so wurden zum Beispiel viele grosszügige, chaussierte Flächen mit Veloabstellflächen, Bänken und Bäumen vorgesehen. Die Anzahl der Bäume wurde bereits unter Einhaltung der Anforderungen für Aufstellflächen von Löschfahrzeugen von Schutz und Rettung Zürich maximiert. Mit der Schaffung von zahlreichen grösseren entsiegelten und begrüneten Aufenthaltsräumen mit grossen Bäumen und Sitzmöglichkeiten wird eine hohe Aufenthaltsqualität erzeugt. Gleichzeitig soll mit der Baumsetzung die übergeordnete Achse HB-See stadträumlich betont werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. teilweise 58)

Die vorgesehenen Veloabstellplätze vor der Liegenschaft Löwenstrasse 19 sowie die dort geplante Grünfläche seien ersatzlos aufzuheben. Der Grund liege darin, dass die Zufahrt der unterirdischen privaten Parkierungsanlage, die sich links neben der Hofeinfahrt befinde, verunmöglicht wird.

Stellungnahme:

Die Grünfläche vor Löwenstrasse 17 wird in ihren Abmessungen angepasst, sodass die Zu- und Wegfahrt aus der privaten Tiefgarage weiterhin gewährleistet ist.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 60, 61, 63, 64)

Die zwei vorhandenen Taxistandplätze in der Nähe der Sihlporte seien zu erhalten. Zudem sollten die Güterumschlagsflächen nachts auch als Standplätze für Taxis dienen. Die Erschliessung dieses Quartiers sei für Taxis zentral, da an der Löwenstrasse zahlreiche publikumsorientierte Geschäfte und Dienstleistungen ansässig seien.

Stellungnahme:

Die Anzahl der heutigen Taxi-Standplätze soll erhalten bleiben. Die genauen Standorte werden in der folgenden Projektierungsphase bestimmt. Ausserdem wird in der folgenden Projektierungsphase geprüft, ob die Nutzung der Güterumschlagsfelder abends und nachts zwischen 19 und 5 Uhr als Taxi-Standplätze ermöglicht werden kann.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 62)

Zum Zwecke der Quartierschliessung seien für Taxis an der Löwenstrasse weitere Taxistandplätze zu errichten.

Stellungnahme:

Die Anzahl der heutigen Taxi-Standplätze soll erhalten bleiben. Die genauen Standorte werden in der folgenden Projektierungsphase bestimmt. Ausserdem wird in der folgenden Projektierungsphase geprüft, ob die Nutzung der Güterumschlagsfelder abends und nachts zwischen 19 und 5 Uhr als Taxi-Standplätze ermöglicht werden kann.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 65)

Die Signalisation an der Löwenstrasse sei unklar. Der Belag im Fussgängerbereich Usterstrasse/Löwenplatz sei zugunsten der Sicherheit optisch von der Fahrbahn zu trennen.

Stellungnahme:

Die Vortrittsverhältnisse bis zum Löwenplatz sind durch die Begegnungszone klar geregelt. Da die gefahrenen Geschwindigkeiten in der Begegnungszone tief sind, wird von keinem Sicherheitsdefizit ausgegangen. Sollte dem nicht so sein, werden geeignete Massnahmen zur Behebung der Situation ergriffen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 67)

Der Velostreifen bei der Einmündung aus der Sihlporte sei auf der ganzen Länge des Einbahnbereichs durchzuziehen.

Stellungnahme:

In Begegnungszonen werden keine Velostreifen markiert. Im vorliegenden Fall fungiert die Markierung als Hinweis für Autofahrende, dass ihnen Velofahrende entgegenkommen könnten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 68)

Durch die Aufhebung der Wassersteine als Fahrbahnmarkierung beim Löwenplatz werde die Sicherheit beeinträchtigt und die Übersichtlichkeit für Verkehrsteilnehmende geschmälert. Zudem

sei aus den Plänen nicht ersichtlich, ob nur der Wasserstein oder die ganze Belagsrampe aufgehoben werde.

Stellungnahme:

Mit dem Projekt wird die Belagsrampe bei der Einmündung Löwenplatz aufgehoben. Im Bestand ist die Vortrittsituation rechtlich nicht eindeutig. Mit der Einführung einer Begegnungszone werden die Vortrittsverhältnisse zugunsten der Zufussgehenden eindeutig geregelt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 70, 75, teilweise 8)

Die bestehenden Bäume seien nicht zu fällen, sondern in das Projekt zu integrieren. Die Innenstadt sei stark hitzebelastet und es brauche Jahrzehnte, bis die neuen Bäume dieselbe Grösse erreichen. Daher sollten die Bäume nur bei einem natürlichen Abgang entfernt oder ersetzt werden. Die jungen Bäume profitierten zudem während der ersten Jahre vom Schatten.

Stellungnahme:

Die bestehenden Bäume, hochstämmige Robinien, sind gemäss Beurteilung durch GSZ in einem schlechten Zustand und verfügen über ein kleines Kronenvolumen. In der folgenden Projektierungsphase wird ein detailliertes Baumgutachten erstellt, um den individuellen Zustand der Bäume zu eruieren. Ist dieser schlecht, kann eine Fällung infolge Umgestaltung angedacht werden. Abgesehen vom Projekt werden die Robinien laufend im Hinblick auf die Vitalität geprüft, um die Verkehrssicherheit durch umstürzende Bäume nicht zu gefährden. Einzelne Bäume mussten in den vergangenen Jahren bereits ersetzt werden. Diese sind vor Ort gut erkennbar, da an diesen Stellen Jungbäume in den Baumscheiben stehen. Es ist daher davon auszugehen, dass bis zu der Projektumsetzung aus Sicherheitsgründen noch viele Änderungen am Baumbestand vorgenommen werden müssen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 71, 82, teilweise 56)

Der Gehwegbereich entlang der Hausfassaden fungiere gleichzeitig als Raum für die Boulevard-Gastronomie. Dieser sei durch überdimensionierte Bauminselfen und Veloabstellplätze sehr eingengt. Dadurch werde das Aufstellen von Tischen und Stühlen auf dem öffentlichen Grund stark behindert, wenn nicht sogar verunmöglicht.

Stellungnahme:

Mit der Umgestaltung der Löwenstrasse wird beabsichtigt, einen grosszügigen Raum für die Boulevard-Gastronomie anzubieten und die allgemeine Aufenthaltsqualität vor Ort zu stärken. Die entsiegelten Flächen bilden eine platzartige Situation, die von der Aussengastronomie genutzt werden kann, sofern damit die anderen Bedürfnisse weiterhin erfüllt sind. Die genaue Ausgestaltung und Dimensionierung der entsiegelten Flächen wird in der nächsten Projektphase präzisiert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 72)

Auf dem Löwenplatz, der Sihlporte und auf den Kreuzungen oder Einmündungen sei je ein grosser Baum in der Mitte anzuordnen. Dadurch erhalte die Begegnungszone markante Zugänge, die auf die Entschleunigung hinwiesen.

Stellungnahme:

Die Platzierung der Bäume ist durch die funktionalen und sicherheitstechnischen Anforderungen (Schleppkurven, Sichtwinkel usw.) eingeschränkt. Bei der Erarbeitung der Vorstudie wurde bereits sehr viel Wert auf Entsiegelung der Fläche gelegt. Die Anzahl der Bäume wurde bereits unter Einhaltung der Anforderungen für Aufstellflächen von Löschfahrzeugen von Schutz und Rettung Zürich maximiert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 73)

Die Baumstandorte seien so festzulegen und zu reduzieren, sodass die traditionelle Weihnachtsbeleuchtung in der Löwenstrasse weiterhin installiert werden könne. An den Fassaden zahlreicher Liegenschaften befänden sich Anker für die Befestigung der Abspannseile. Die Anker seien auf den Bestand und die Lage der bisherigen 24 Bäume ausgerichtet. Bei einer Zunahme des Baumbestands seien die Kosten für zusätzliche Anker durch das Tiefbauamt zu tragen.

Stellungnahme:

Die Baumstandorte sind unter Berücksichtigung der feuerwehrtechnischen Vorgaben mit den Abspannseilen abgestimmt. Die Weihnachtsbeleuchtung wird dabei berücksichtigt und soll weiterhin möglich bleiben. Die Anzahl Bäume soll jedoch nicht reduziert werden. Die Löwenstrasse liegt gemäss Fachplanung Hitzeminderung im Massnahmegebiet 1, wobei eine Verbesserung der bioklimatischen Situation am Tag und in der Nacht notwendig ist. Diese Wirkung wird mit der Pflanzung der Bäume erzielt. Die Fachplanung ist behördenverbindlich.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 74)

Anstelle von vielen kleinen Bäumchen sollten einige wenige Bäume gepflanzt werden, die die Möglichkeiten hätten, grössere Baumkronen auszubilden. Dadurch werde künftig eine grössere Beschattungswirkung erzielt. Neben der Statistik der Anzahl Bäume im Perimeter solle auch eine Statistik über die erwarteten Baumkronenvolumina im Strassenraum geführt werden.

Stellungnahme:

Bei der Umgestaltung der Löwenstrasse steht nicht nur die Anzahl der gepflanzten Bäume im Fokus, sondern vielmehr auch deren Wirkung und Entwicklungspotenzial. Die bestehenden Bäume, hochstämmige Robinien sind gemäss Gutachten von GSZ in einem schlechten Zustand. Mit der Umgestaltung wird die Anzahl Bäume erhöht und die Grösse der Baumgruben massiv vergrössert. Damit und mit der Ableitung von Regenwasser in die Baumgruben erhalten die Bäume wesentlich verbesserte Standortbedingungen. Diese legen die Basis für ein möglichst grosses Kronenvolumen und viel Schatten. Im Strassenraum platzierte Baumgruppen bilden eine gemeinsame Kronenfläche.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 76)

Die Bäume seien in einem Abstand von mindestens drei Meter zu den Fassaden zu platzieren. Da die Löwenstrasse nach wie vor in beide Richtungen vom MIV befahren werden, sei davon auszugehen, dass sich die Zufussgehenden weiterhin eher am Strassenrand statt in der Mitte der Begegnungszone bewegen.

Stellungnahme:

Durch die Umgestaltung werden Zufussgehende bewusst auch in die Mitte der Begegnungszone geleitet, wo sie gegenüber dem MIV Vortritt haben. Die Abstände zwischen Fassaden und Bäumen werden aber in der folgenden Projektierungsphase noch einmal detailliert geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 77, 81)

Bei der Einmündung in den Löwenplatz solle statt einer versiegelten Fussgängerfläche eine Grünfläche realisiert werden. Nach der Umgestaltung sollten weniger motorisierte Fahrzeuge am Löwenplatz in die Löwenstrasse ein- und ausfahren. Deshalb sei keine möglichst grosse dreieckige Einfahrt notwendig. Ein weiterer Baum oder eine Grünfläche sollten daher realisierbar sein. Dadurch werde der Löwenplatz zusätzlich aufgewertet.

Stellungnahme:

Beim Knoten Löwenstrasse/Löwenplatz sind zahlreiche verkehrstechnische Anforderungen zu berücksichtigen (Schleppkurven, Anlieferung, Sichtwinkel usw.). Die Fläche ist stark durch abbiegende Fahrzeuge, Velos und querende Zufussgehende beansprucht. Soweit möglich wurden bereits Bäume eingeplant und die versiegelten befahrbaren Bereiche minimiert. Für zusätzliche begrünte Flächen ist in der Einmündung zu wenig Raum vorhanden, ansonsten wäre das Kreuzen von zwei Fahrzeugen in diesem Bereich nicht mehr möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 78)

In den Gehwegbereichen sollten Steinplatten mit wasserdurchlässigen Fugen geprüft werden. Gerade in den stark belasteten und versiegelten Innenstadt-Gebieten sollten Asphalt-Alternativen eingesetzt werden, die im Einklang mit Prinzipien der Schwammstadt und der Hitzeminderung stehen.

Stellungnahme:

Beläge haben vielfältige Anforderungen an hindernisfreie Begehbarkeit, baulichen Unterhalt, Gestaltung und Reinigung. Im jetzigen Projektstand sind bereits diverse entsiegelte Flächen vorgesehen. Eine detailliertere Ausgestaltung und Materialisierung der Oberflächen, insbesondere der Hartbeläge, wird in der nächsten Projektierungsphase weiter vertieft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 79, 83)

Entlang den Fassaden sei ein lückenloser und hindernisfreier Streifen von mindestens 2,50 m Breite freizuhalten. Auf diesem Streifen dürften die angrenzenden Läden keine Auslagen, Passanten-Stopper*innen oder Ähnliches aufstellen, da solche Hindernisse durch Menschen mit Sehbehinderungen nicht wahrgenommen werden könnten. Zudem seien die Fussgängerbereiche mit einer harten und ebenen Oberfläche auszubilden. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (Rollstuhl, Rollator usw.) sei die Qualität der Oberfläche entscheidend. Geeignet seien z. B. Asphalt oder grossformatige, gesägte Platten. Plattenbeläge müssten stabil fundiert und mit Mörtel ausgefugt werden. Nicht geeignet seien Chaussierungen oder Pflastersteine. Die Gestaltungselemente müssten die Vorgaben der VSS-Norm «Hindernisfreier Verkehrsraum» einhalten.

Stellungnahme:

Ein möglichst breiter, hindernisfreier Streifen entlang der Fassaden wird in der weiteren Planung berücksichtigt. Mobilitätseingeschränkte Personen sowie andere Zufussgehende sollen sich darüber hinaus auch in der Mitte der Begegnungszone bewegen können, wo sie Vortritt geniessen. Im jetzigen Projektstand ist bei den seitlichen Fussgängerbereichen ein Hartbelag vorgesehen, die genaue Materialisierung wird in einer späteren Projektphase weiter präzisiert. Die Anforderungen der hindernisfreien Architektur fliessen in die Projektierung mit ein.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 84)

Die Fusswege entlang der Fassaden und der Schaufenster dürften nicht verschmälert werden. Aufgrund der schmalen Wege würden die Zufussgehenden bei hohem Personenaufkommen gezwungen, in der Strassenmitte abseits der Schaufenster zu laufen. Das Bummeln entlang den Fassaden solle zu jeder Zeit ohne gegenseitige Behinderung möglich sein. Die Grüninseln seien daher schmaler zu gestalten. Damit einhergehend müsse auch die Anzahl der Bänke reduziert werden. Diese trügen zwar zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei, könnten jedoch ungebetene Gäste wie Randständige oder alkoholsüchtige Personen anziehen. Die Sitzbänke seien so zu gestalten, dass ein Liegen darauf nicht möglich sei.

Stellungnahme:

Die projektierte Begegnungszone in der Löwenstrasse soll als eine gemeinsame Fläche wahrgenommen werden. Diese beinhaltet keine gesonderten Gehwege, sondern flexibel nutzbare und begehbare Teilflächen, darunter auch Grünflächen und Chaussierungen. Aufgrund der höheren Aufenthaltsqualität wird der Raum stärker belebt, womit gleichzeitig auch die soziale Kontrolle zunimmt. Die Möglichkeit zum Verweilen auf den Sitzbänken fördert die bestehenden und künftigen Erdgeschossnutzungen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 85, 86, 87, 88)

Mit dem Projekt werde eine der wichtigsten Verbindungsachsen für den Veloverkehr unterbrochen und somit ein funktionaler Minderwert geschaffen. Als Resultat würden weniger Personen das Velo als ihr tägliches Verkehrsmittel benutzen, was wiederum einen ökologischen Minderwert darstelle. Dies stehe in einem direkten Widerspruch zu den aufgeführten Projektzielen.

Stellungnahme:

Die Einführung einer Begegnungszone bietet für die Löwenstrasse unter Berücksichtigung der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, der Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Biodiversität den grössten Mehrwert. Die Strasse bleibt für das Velo in beide Richtungen befahrbar, es werden zusätzliche Abstellmöglichkeiten bereitgestellt. Der Veloverkehr hat auf dieser Achse weiterhin seinen Platz. An diesem Ort ist allerdings ein Prinzip der Koexistenz und des Miteinanders die vom Projektteam favorisierte Lösung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 89, 90, 91)

Auf den Einbau einer Belagsrampe in der Einmündung Nüscherstrasse sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Die geplante Rampe stellt eine aus technischer Sicht notwendige Verbindung dar zwischen dem bestehenden Tempo-30-Regime in der Nüscherstrasse und der neuen Begegnungszone auf der Löwenstrasse.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 92, 94)

Die Erfahrung aus bestehenden Begegnungszonen zeige, dass ein Parkplatzabbau zum zunehmenden Missachten des Parkverbots führe. Das Falschparkieren auf der Begegnungszone Löwenstrasse solle mittels geeigneter baulicher Massnahmen verhindert werden.

Stellungnahme:

Mit dem Projekt werden viele Flächen entsiegelt, begrünt und möbliert, was eine Parkierung verhindert. Sollte sich nach der Realisierung des Projekts zeigen, dass Falschparkieren ein Problem darstellt, werden geeignete Massnahmen zur Unterbindung desselben getroffen. Das Parkieren ausserhalb der markierten Parkfelder wird gebüsst.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 93)

Um die Funktion der Löwenstrasse als Velohauptroute zu verdeutlichen, solle die Veloführung sowohl für Velofahrende wie auch für Zufussgehende sichtbar gemacht werden. Dies würde insbesondere in den Eingangsbereichen der Löwenstrasse als sinnvoll erachtet. Als geeignete Verdeutlichungsmassnahme seien beispielsweise Velo-Piktogramme in der Mitte der Strasse anzubringen.

Stellungnahme:

Gemäss gängiger Praxis werden in der Stadt Zürich die Velohaupttrouten nicht gesondert signalisiert. Mit der geänderten Strassenraumgestaltung in den Eingangsbereichen der Löwenstrasse wird die Sichtbarkeit der Veloführung verbessert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 95)

Aus den Unterlagen sei ersichtlich, dass die Laternen an der östlichen Strassenseite ersatzlos aufgehoben würden. Dies könne aus Sicherheitsgründen nicht akzeptiert werden. Es seien weiterhin Strassenlaternen vorzusehen.

Stellungnahme:

Eine normkonforme öffentliche Beleuchtung ist vorgesehen und wird in der nächsten Projektierungsphase erarbeitet.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 96)

Das Projekt solle erst umgesetzt werden, wenn eine Ersatzveloroute in der Umgebung umgesetzt sei. Die Vorgaben des regionalen Richtplans seien einzuhalten.

Stellungnahme:

Die Richtplanung sieht im Zentrum von Zürich ein enges Netz an Velorouten vor. Das vorliegende Vorhaben an der Löwenstrasse wurde mit dem Kanton Zürich abgestimmt. Aus verkehrlicher Sicht bleibt die Durchfahrt für Velos im neuen Gestaltungskonzept in beide Richtungen erlaubt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 98)

Bei der Planung sei eine Null-Variante vergessen worden, die die jetzige Gestaltung der Löwenstrasse beibehält.

Stellungnahme:

Im Planungsprozess wurde auch die Null-Variante betrachtet, welche den anderen Varianten bei der Bewertung als Referenz diene. Die Variantenbewertung hat ergeben, dass eine Beibehaltung der heutigen Gestaltung unter Berücksichtigung der Kriterien Aufenthalt, Qualität für Fuss- und Veloverkehr, Gestaltung, Hitzeminderung usw. deutlich schlechter abschneidet als andere betrachtete Varianten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 99)

Die beiden Knoten Löwenplatz und Sihlporte seien explizit nicht im vorliegenden Projekt behandelt worden. Die Eingliederung in den restlichen Strassenverkehr werde weder betrachtet noch geändert. Als eine mögliche Lösung böten sich hier Veloweichen an.

Stellungnahme:

Der Knoten Sihlporte und Löwenplatz sind jeweils Bestandteile anderer Strassenbauprojekte und werden im Rahmen dieser projektiert.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 100)

Die Einfahrten in die Löwenstrasse aus der Nüscherstrasse, Steinmühlegasse und Hornergasse seien gemäss Situationsplan nicht als Einfahrt in eine Begegnungszone signalisiert. Es sei eine vollständige Signalisation erforderlich.

Stellungnahme:

Die Signalisation bei den Einfahrten in die Begegnungszone werden normgerecht erstellt. Ein genauer Signalisationsplan wird standardmässig in der Bauprojektphase erstellt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung: (Nr. 101)

Das Verkehrs- und Temporegime sei einem umfangreichen Variantenstudium zu unterwerfen. Dieses sei im erläuternden Bericht vollständig darzulegen.

Stellungnahme:

Es wurde ein umfassendes Variantenstudium durchgeführt, in dem die fünf Gestaltungsvarianten mit den vier im Bericht erwähnten Verkehrsregimes kombiniert wurden. Eine Zusammenfassung ist dem erläuternden Bericht, Seite fünf, zu entnehmen.

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.

Zürich, 10. Juli 2023 krb

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

