



Projekt Innenstadt HB bis Uraniastrasse

Ergebnisbericht Befragung
Zürich, Juli 2026

Inhalt

1	Hintergrund	4
1.1	Dank Mitwirkende	4
2	Befragung	5
3	Ergebnisse der Befragung	6
3.1	Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum	6
3.1.1	Unterschiedliche Nutzergruppen: Konkurrenz um den öffentlichen Raum	6
3.1.2	Temporäre Verkehrssituationen als Verstärker bestehender Konflikte	7
3.1.3	Regelverstöße: Folge von Verhalten und Infrastruktur	8
3.2	Sicherheitsgefühl	9
3.3	Wahrnehmung und Atmosphäre des öffentlichen Raums	10
3.3.1	Lebendig und urban	11
3.3.2	Betriebsam und dicht genutzt	11
3.3.3	Angenehm und attraktiv	11
3.3.4	Funktional und wirtschaftlich geprägt	11
3.3.5	Historisch und identitätsstiftend	11
3.3.6	Kritische Wahrnehmungen des Raums	12
3.4	Ausstattung des öffentlichen Raums	12
3.4.1	Sitzgelegenheiten: Wunsch nach mehr Aufenthaltsmöglichkeiten	12
3.4.2	Sauberkeit und Abfallentsorgung	13
3.4.3	Beleuchtung	13
3.4.4	Signaletik	13
3.4.5	Schattenplätze	14
4	Ergebnisse nach Teilräumen	15
4.1	Pestalozzianlage/ Löwenplatz	15
4.2	Werdmühlestrasse/ Werdmühleplatz	17
4.3	Beatenplatz/ Beatengasse/ Bahnhofquai/ Papierwerd	19
4.4	Schützengasse	21
4.5	Seidengasse	23
4.6	Lintheschergasse	25
5	Ausgewählte Rückmeldungen aus der Befragung	27
6	Fazit und zentrale Erkenntnisse	28
7	Anhang	29
	Leitfaden Fragebogen Fussgänger*innen	29
	Leitfaden Fragebogen Velofahrer*innen	32
	Leitfaden Fragebogen Gewerbe	39

Impressum

Projekt Innenstadt HB bis Uraniastrasse
Mitwirkung der Bevölkerung
Ergebnisbericht Befragung

Auftraggeberin

Tiefbauamt Stadt Zürich

Auftragnehmerin

albprojekte – raum mensch kultur gmbh

Juli 2026

Texte

albprojekte

Fotografien

albprojekte

1 Hintergrund

Das Gebiet des Energieverbunds CoolCity soll für erneuerbare Energie aus dem Zürichsee zum Heizen und Kühlen erschlossen werden. Dafür müssen in fast allen Strassen der Innenstadt Fernwärmeleitungen verlegt werden. Im Sinne des koordinierten Bauens wird im gleichen Zug die Oberfläche neugestaltet und den künftigen klimatischen, stadträumlichen und verkehrlichen Anforderungen angepasst. Die Bedürfnisse der Bevölkerung sind für die Entwicklung eines attraktiven Stadtraums zentral. Deshalb wird die Stadt Zürich parallel zur Erarbeitung einer Vorstudie die Bevölkerung im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens einbeziehen. Dafür hat zwischen Mitte Mai und Anfang Juni eine Befragung der Bevölkerung im geplanten Perimeter stattgefunden. Die Befragung diente dazu, das lokale Wissen aus der Nutzung und Frequentierung des Perimeters abzuholen. Bedürfnisse, Ideen und Anliegen der Nutzer*innen konnten somit aufgenommen werden und können im künftigen Planungsprozess berücksichtigt werden. Im vorliegenden Bericht sind die Ergebnisse der Befragung zusammengefasst.

1.1 Dank Mitwirkende

Wir danken allen Personen, die sich Zeit genommen haben, die Fragen zu beantworten und damit wertvolle Rückmeldungen für die weitere Planung gegeben haben.

2 Befragung

Die qualitative Befragung fand im Zeitraum vom 19. Mai 2026 bis 9. Juni 2026 statt. Zu unterschiedlichen Tageszeiten und Wochentagen wurden an verschiedenen Orten im Perimeter Fussgänger*innen, Velofahrer*innen und Mitarbeiter*innen der anliegenden Gewerbe im Erdgeschoss befragt. Insgesamt wurden 62 Menschen befragt, davon waren 32 Fussgänger*innen, 16 Velofahrer*innen und 14 Mitarbeiter*innen der Gewerbe. Befragt wurden Personen ab 16 Jahren und die älteste Person war 93 Jahre alt. Die Geschlechterverteilung war recht ausgeglichen – es wurden 33 weibliche und 29 männliche Personen befragt.

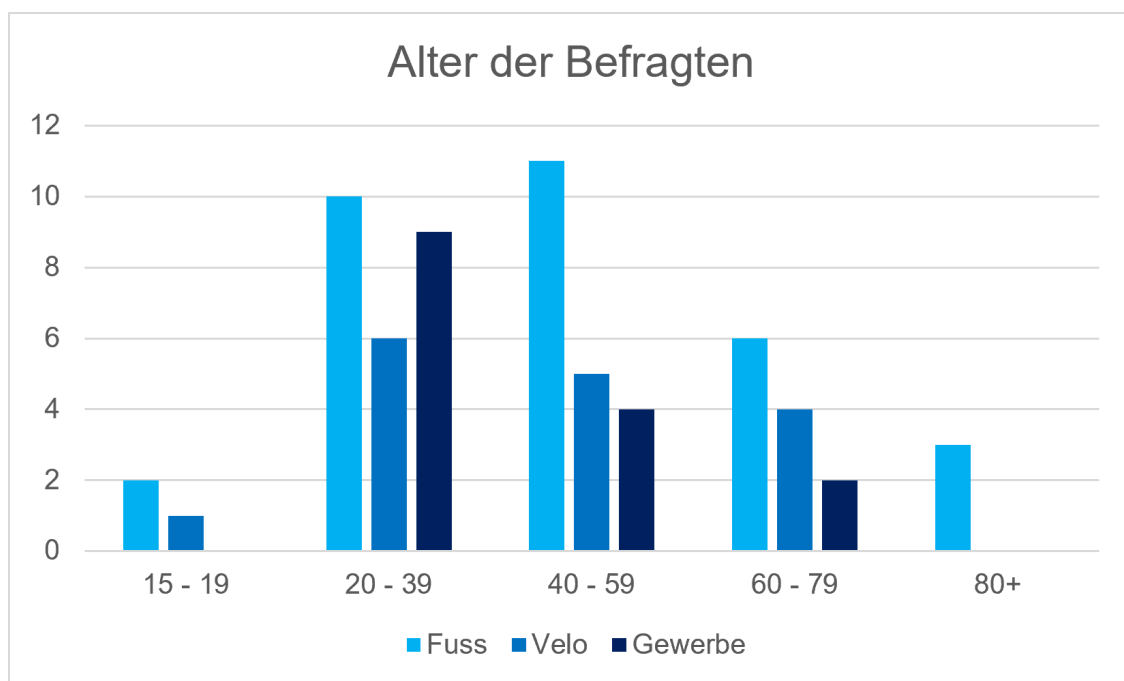


Abb. 1: Erhebung des Alters der Befragten sortiert nach den befragten Nutzer*innengruppen

Nach der Frage zum Wohnort konnte festgestellt werden, dass keine direkten Anwohnenden aus dem Quartier City/Lindenhof angetroffen wurden. Die Befragten stammen etwa zur Hälfte aus Stadt Zürcher Gebiet und zur Hälfte von ausserhalb. Sie kommen mehrheitlich zum Arbeiten, zur Versorgung und für Arztbesuche. Nur wenige Personen verbringen ihre Freizeit hier.

Insgesamt wurde zu folgenden Schwerpunkten befragt:

1. Mobilität und Verkehr
2. Aufenthalt und Nutzung des öffentlichen Raums
3. Infrastruktur und Ausstattung
4. Gestaltungswünsche
5. Sicherheit
6. Atmosphäre und Wahrnehmung

3 Ergebnisse der Befragung

Dieses Kapitel fasst die Ergebnisse der qualitativen Befragung zusammen. Es stellt die übergeordneten Erkenntnisse zu Mobilität, Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Atmosphäre und Infrastruktur aus Sicht der verschiedenen Nutzer*innengruppen dar.

3.1 Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum

3.1.1 Unterschiedliche Nutzergruppen: Konkurrenz um den öffentlichen Raum

Über alle drei Nutzer*innengruppen zeigt sich ein wiederkehrendes Konfliktfeld zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen im Innenstadtbereich.

Fussgänger*innen

Die Fussgänger*innen nehmen vor allem Konflikte mit dem Veloverkehr wahr:

- «Velos auf dem Trottoir» (am häufigsten genannt)
- Aggressives und rücksichtsloses Verhalten von Velofahrenden und E-Trottinett-Nutzenden
- Es gibt zu wenig Platz für Fussgänger*innen
- Überlagerung von Fuss-, Velo- und Tramverkehr insbesondere auf der Bahnhofsstrasse
- Hohe Personenfrequenzen führen zu Nutzungskonflikten und gegenseitigen Behinderungen

Viele Fussgänger*innen empfinden die Innenstadt als übernutzt und sehen sehr viele Konflikte in den für Fussgänger*innen vorgesehenen Bereichen.

Velofahrer*innen

Die Velofahrenden erleben Konflikte vor allem mit der vorhandenen Infrastruktur sowie mit anderen Verkehrsteilnehmenden:

- Konflikte mit Autos, insbesondere an Knotenpunkten (z.B. Löwenplatz)
- Konflikte mit Fussgänger:innen auf stark frequentierten Achsen
- Fehlende oder plötzlich endende Velowege
- Zu wenig Platz für Velos
- Schwierige Tramquerungen und Tramgleise
- Unübersichtliche Verkehrsführungen

Velofahrende fühlen sich häufig zwischen Auto-, Tram- und Fussverkehr eingeeengt und sehen die Ursache der Konflikte vor allem in fehlendem Raum und unklarer Verkehrsführung.

Gewerbe

Das Gewerbe nimmt Konflikte aus einer übergeordneten Perspektive wahr:

- Es gibt häufige Konflikte zwischen Lieferverkehr, ÖV und Tram
- Es fehlen Anlieferungsflächen
- E-Trottinets und wahllos abgestellte Leihvelos behindern den Fussverkehr und den Zugang zu den Läden
- Stau durch Parkplatzsuchende, «Schleichverkehr»
- Unnötiger Verkehr, «Poser»

Die Gewerbetreibenden ergänzen zu den oben genannten Nutzungskonflikten den Lieferverkehr und die geringe Parkplatzdichte.

Alle Nutzer*innengruppen sprechen von «zu wenig Platz» für die verschiedenen Nutzungen. Ausserdem wurden die unklare Verkehrsführung und mangelnde Trennung der Verkehrsarten häufig genannt. Es herrschen vor allem Konflikte zwischen Langsamverkehr und motorisiertem Verkehr aufgrund von fehlender Rücksichtnahme und einzelnen Regelverstössen.

Eine klare räumliche Trennung, bessere Orientierung und Signaletik sowie ausreichend Flächen für Fuss-, Velo- und Lieferverkehr könnten wichtige Hebel zur Reduktion der Nutzungskonflikte sein.

3.1.2 Temporäre Verkehrssituationen als Verstärker bestehender Konflikte

Die Befragung zeigt, dass temporäre Verkehrssituationen – insbesondere Baustellen und Umleitungen – von allen Nutzer*innengruppen als konfliktverstärkend wahrgenommen werden.

Fussgänger*innen

Für Fussgänger*innen führen temporäre Situationen vor allem zu Orientierungsschwierigkeiten.

- Baustellen erschweren die Wegführung
- Bereits stark belastete Bereiche werden zusätzlich verdichtet – «mehr Gedränge»
- Die Übersichtlichkeit an Kreuzungen und Querungen nimmt ab.
- Es entstehen längere Wege und Umwege
- Es entsteht ein erhöhtes Unsicherheitsgefühl in den stark frequentierten Bereichen

Velofahrer*innen

«Bereits komplexe Verkehrsknoten werden durch temporäre Verkehrsführungen noch unübersichtlicher.»

Velofahrende nehmen Baustellen als besonders problematisch wahr, da diese sie häufig zu spontanen Anpassungen der Route zwingen.

- Baustellen unterbrechen bestehende Veloverbindungen
- Provisorische Verkehrsführungen sind teilweise unklar
- Velofahrende werden «gezwungen», auf ungeeignete Flächen auszuweichen

Gewerbe

Für die Gewerbe haben die temporären Verkehrssituationen vor allem Auswirkungen auf Erreichbarkeit, Kundschaft und Betriebsabläufe.

- Zu viele Baustellen beeinträchtigen die Erreichbarkeit der Innenstadt -> Erschwerte Anlieferung
- Kund*innen reklamieren wegen der Baustellen -> Rückgang von Laufkundschaft/ schlechte Aufenthaltsqualität
- Zugänge zu den Geschäften werden durch die Baustellen erschwert
- Die Baustellen verursachen zusätzlichen Lärm
- Temporäre Verkehrsregelungen werden teilweise als unklar oder irritierend wahrgenommen

Eine klare Signalisierung, nachvollziehbare Umleitungen sowie die Sicherstellung von Zugängen für alle Nutzer*innengruppen können dazu beitragen, dass Baustellen besser akzeptiert werden und die Auswirkungen auf Orientierung, Sicherheit und Erreichbarkeit möglichst geringgehalten werden.

3.1.3 Regelverstöße: Folge von Verhalten und Infrastruktur

Vor allem im Zusammenhang mit dem Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmender werden häufig Regelverstöße genannt. Besonders oft beziehen sich die Rückmeldungen auf den Velo- und E-Trotтинettverkehr, aber auch auf generelle mangelnde Rücksichtnahme.

Fussgänger*innen

- Velos fahren im Fussgängerbereich
- Velos halten sich nicht an die Verkehrsregeln
- E-Trotтинetts bewegen sich in Bereichen, die als Raum für Fussgänger*innen definiert sind
- Rücksichtsloses oder aggressives Fahrverhalten (zu hohe Geschwindigkeiten) von Velos/ Trotтинetts

Velofahrer*innen

Velofahrende sprechen Regelverstöße weniger direkt an, beschreiben jedoch Situationen, in denen sie selbst aufgrund der Infrastruktur oder Baustellen von den vorgesehenen Regeln abweichen müssen:

- Ausweichen auf das Trottoir wegen Platzmangel oder gefährlicher Verkehrsführung
- Baustellen und unklare Verkehrsführung zwingen zu regelwidrigen Verhalten
- Unklare Signalisierung führt zu Unsicherheit über erlaubte Fahrtrichtungen

Gewerbe

Das Gewerbe thematisiert Regelverstösse vor allem aus Sicht der Sicherheit und des geordneten Zusammenlebens verschiedener Nutzer*innengruppen:

- Velos auf dem Trottoir
- Zu hohe Geschwindigkeiten vom motorisierten Individualverkehr
- Unklare und missverständliche Verkehrsführungen können zu Regelverstössen führen

Die Gewerbetreibenden sehen die Regelverstösse weniger als isoliertes Problem. Sondern eher als Folge von hoher Verkehrsdichte, komplexen Verkehrssituationen und mangelnder Übersichtlichkeit.

3.2 Sicherheitsgefühl

Die Befragung zeigt insgesamt ein hohes Sicherheitsgefühl im Untersuchungsgebiet. Sowohl im allgemeinen Sicherheitsempfinden als auch in Bezug auf den Verkehr bewerten die meisten Befragten die Situation als eher bis sehr sicher. Gleichzeitig werden punktuell Unsicherheiten genannt, die hauptsächlich mit der hohen Verkehrsdichte, Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sowie einzelnen räumlichen Situationen zusammenhängen.

Bei den **Fussgänger*innen** ist das Sicherheitsgefühl am höchsten ausgeprägt. Im Verkehrsbereich bewerten 29 von 32 Personen ihre Sicherheit mit den Stufen 4 oder 5, davon 18 Personen mit der Note «sehr sicher». Auch das allgemeine Sicherheitsgefühl fällt sehr positiv aus: 27 Personen vergeben die Werte 4 oder 5. Unsicherheiten werden vereinzelt bei Tramquerungen, Querungen der Bahnhofstrasse und am Bahnhofplatz genannt.

Die **Velofahrenden** beurteilen die Sicherheit deutlich differenzierter. Das allgemeine Sicherheitsgefühl ist zwar überwiegend positiv, die Bewertungen verteilen sich jedoch stärker über die gesamte Skala. Im Verkehrsbereich vergeben 8 von 16 Personen die Werte 4 oder 5, während 8 Personen die mittleren oder tiefen Stufen wählen. Als Unsicherheitsfaktoren werden insbesondere die Interaktion mit dem motorisierten Verkehr, komplexe Verkehrssituationen und die Situation in den Abend- und Nachtstunden genannt.

Auch das **Gewerbe** bewertet die Sicherheit insgesamt positiv. Sowohl beim Verkehrs- als auch beim allgemeinen Sicherheitsgefühl dominiert die höchste Bewertungsstufe. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass der Aufenthalt im öffentlichen Raum eine hohe Aufmerksamkeit erfordert. Genannt werden Konflikte mit E-Trottinets, hohe Geschwindigkeiten einzelner Fahrzeuge, unübersichtliche Kreuzungssituationen sowie teilweise unzureichend beleuchtete Fussgängerquerungen. Beim allgemeinen Sicherheitsgefühl werden vereinzelt auch Themen wie Diebstahl, Bettlerei oder unangenehme Situationen in den frühen Morgen- und Nachtstunden angesprochen.

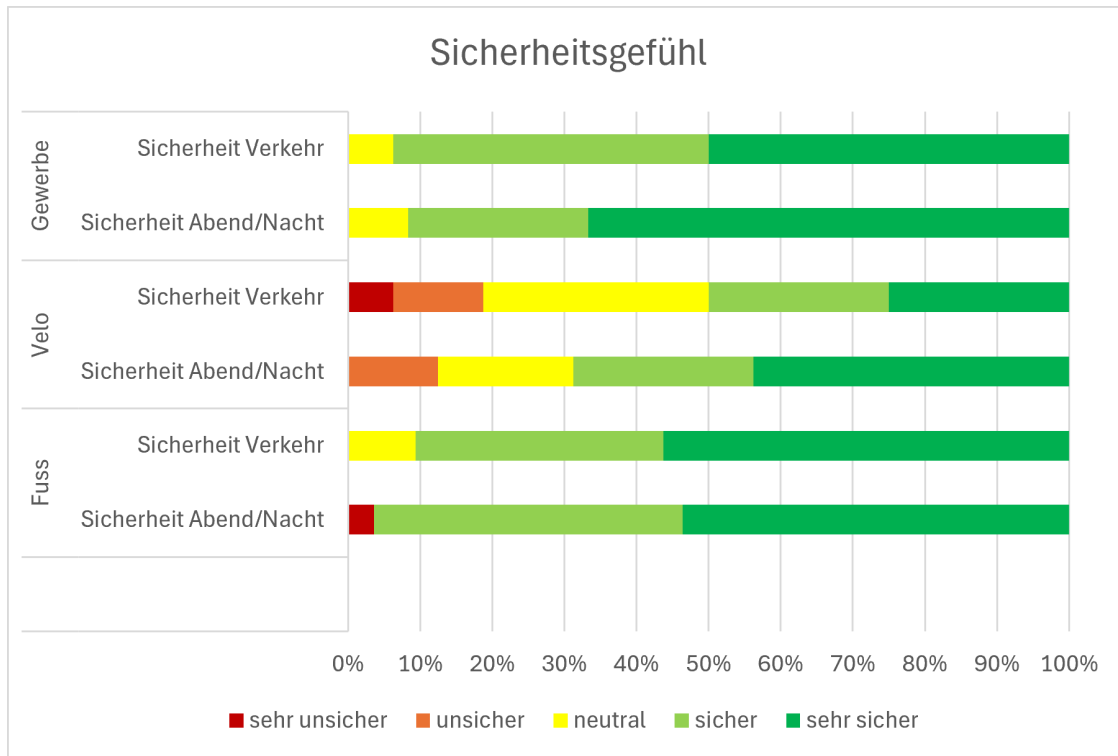


Abb. 2: Wie sicher fühlen Sie sich in der Interaktion mit den anderen Verkehrsteilnehmenden auf einer Skala von 1-5? Wie sicher fühlen Sie sich in den frühen Morgenstunden oder am Abend/ Nacht auf einer Skala von 1-5?

Insgesamt wird der Perimeter als sicher bis sehr sicher wahrgenommen. Das höchste Sicherheitsgefühl weisen Fussgänger*innen und Gewerbetreibende auf. Velofahrende bewerten die Situation kritischer, was auf die stärkere Exponiertheit im Verkehr und die wahrgenommenen Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden zurückzuführen ist. Die wenigen genannten Unsicherheiten beziehen sich weniger auf Kriminalität als vielmehr auf verkehrsbedingte Risiken, unübersichtliche Situationen und Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum.

3.3 Wahrnehmung und Atmosphäre des öffentlichen Raums

Um herauszufinden, wie Personen im Bereich der Innenstadt/HB und Seidengasse den Raum wahrnehmen und wie ihre individuelle Wahrnehmung des Raums ist, haben wir gefragt: «Wie nehmen Sie den Raum wahr?» Eine abstrakte Frage, zu der dennoch alle Befragten sofort ein für sie passendes Adjektiv nennen konnten. Diese können in verschiedene Kategorien eingeteilt werden.

3.3.1 Lebendig und urban

Am häufigsten werden Adjektive genannt, die auf eine aktive und vielfältige Atmosphäre hinweisen: lebendig (14 Nennungen), schön (7), belebt (3), urban (2), international (2), multikulti (1), bunt (1), unterhaltsam (1), begegnungsfreudig (1), gut besucht (2)

Die Innenstadt wird als dynamischer, vielfältiger und sozial belebter Ort wahrgenommen.

3.3.2 Betriebsam und dicht genutzt

Mehrere Beschreibungen nennen die hohe Nutzungsintensität: hektisch (3), beschäftigt (3), voll (3), beengt (3), frequentiert (1), dicht (1), stressig (1), schnell (1)

Die hohe Besucher*innenfrequenz wird einerseits als Zeichen von Urbanität wahrgenommen, andererseits entstehen daraus Gefühle von Enge und Hektik.

3.3.3 Angenehm und attraktiv

Es werden auch viele verschiedene Begriffe genannt, die auf eine positive Aufenthaltsqualität schliessen lassen: angenehm (3), sauber (5), friedlich (2), ordentlich (2), einladend (1), ansprechend (1), schön (7), super (1), sicher (1), ruhig (3)

Trotz der hohen Betriebsamkeit wird die Innenstadt grundsätzlich als attraktiver und angenehmer Aufenthaltsort wahrgenommen.

3.3.4 Funktional und wirtschaftlich geprägt

Weitere Wahrnehmungen konzentrieren sich auf den Bereich der wirtschaftlichen und funktionalen Bedeutung des Gebiets. Das Gebiet wird als funktional (2), businessorientiert (1) aber auch als repräsentativ (1) und modern (2) wahrgenommen.

Die Innenstadt wird als Arbeits-, Einkaufs- und Dienstleistungsstandort wahrgenommen.

3.3.5 Historisch und identitätsstiftend

Einige Begriffe weisen auf den Charakter und die Geschichte des Ortes hin:

- historisch gewachsen (1)
- heimatlich (1)
- überschaubar (1)

Neben ihrer urbanen Funktion besitzt die Innenstadt für einzelne Befragte auch einen identitätsstiftenden und vertrauten Charakter.

3.3.6 Kritische Wahrnehmungen des Raums

Neben den positiven Aspekten werden auch einige negative Atmosphären beschrieben: Dabei sind: steril (3), beengt (3), laut (2) und anonym (2) mehrmals genannte Adjektive. Der Raum wird aber vereinzelt auch als chaotisch (1), dreckig (1), eintönig (1), oberflächlich (1), unattraktiv (1), unentspannt (1) und leer (1) beschrieben.

Die Kritik konzentriert sich vor allem auf die hohe Dichte, Lärmbelastung, fehlende Aufenthaltsqualität an einzelnen Orten sowie auf eine teilweise als unpersönlich empfundene Atmosphäre.

3.4 Ausstattung des öffentlichen Raums

3.4.1 Sitzgelegenheiten: Wunsch nach mehr Aufenthaltsmöglichkeiten

«Es braucht mehr Sitzgelegenheiten» ist ein häufig wiederkehrendes Anliegen in allen drei Befragungsgruppen. Viele Rückmeldungen verknüpfen Sitzgelegenheiten direkt mit einer höheren Aufenthaltsqualität und wurden deshalb in Verbindung zur Frage nach Räumen mit Aufenthaltsqualität erwähnt. Es müssen «soziale Aufenthaltsräume mit Bänken, Nischen und Schatten geschaffen werden» und auch «ruhigere Nischen mit Sitzmöglichkeiten» werden geschätzt. Konkret wurden dazu an folgenden Orten Wünsche geäussert:

- Lintheschergasse (besonders häufig genannt): mehr Bänkli und Aufenthaltsmöglichkeiten, teilweise explizit ohne Konsumzwang.
- Beatenplatz: fehlende Sitzgelegenheiten bzw. Bedarf nach zusätzlichen Sitzbänken.
- Schützengasse: mehr Bänkli, um sich dort aufhalten zu können.
- Rund um den Globus: mehr Bänke, Grünflächen und Bäume.
- Werdmühleplatz: mehr Sitzgelegenheiten in Verbindung mit Grün und Aufenthaltsqualität.

Es aber auch viele positive Rückmeldungen. Ein Teil der Befragten empfindet das heutige Angebot als ausreichend. Es gibt genügend Sitzgelegenheiten und Bänkli. **«Es ist gut, wie es jetzt ist.»** Als gute Aufenthaltsorte mit Sitzgelegenheiten werden z. B. der Werdmühleplatz und die Pestalozziwiese genannt.

Teilweise wird darauf hingewiesen, dass Sitzen an gewissen Strassen wegen Verkehr, Lärm und hoher Frequenzen **wenig attraktiv** ist.

3.4.2 Sauberkeit und Abfallentsorgung

Das Thema Abfall und Sauberkeit wird insgesamt eher positiv bewertet. Viele Befragte bezeichnen Abfall und Littering als **«kein Thema»** und empfinden das Gebiet als sauber bis sehr sauber. Mehrfach wird hervorgehoben, dass die Reinigung schnell und zuverlässig erfolgt und sehr geschätzt wird.

Gleichzeitig gab es häufig **negative Rückmeldungen** zum Abfall, der an den Wochenenden anfällt. Hier gab es bei allen drei Nutzer*innengruppen die Kritik, dass es zu überfüllten Abfallkübeln kommt und gleichzeitig zu Littering (weggeworfene Verpackungen, Dosen, Zigarettenstummel) auf den Fusswegen und vor den Ladeneingängen. Besonders erwähnt wird das Littering in der Lintheschergasse, in der Werdmühlestrasse und in der Seidengasse.

Die am meisten genannte Forderung ist weniger die grundsätzliche Ausweitung des Angebots als vielmehr eine häufigere Leerung und punktuelle Ergänzung von Abfallkübeln und Aschenbechern.

3.4.3 Beleuchtung

Die Beleuchtung im Untersuchungsgebiet wird von den Befragten insgesamt sehr positiv bewertet. Die Mehrheit empfindet die vorhandene Beleuchtung als **«ausreichend»**, die Innenstadt als **«genügend hell»** und die Weihnachtsbeleuchtung wird positiv erwähnt. Vereinzelt wurden punktuelle Verbesserungen angeregt, insbesondere im Bereich der Arkaden beim Werdmühleplatz/ Uraniastrasse sowie bei der Beleuchtung von Fussgängerstreifen in den Abendstunden. Insgesamt wird die Beleuchtung jedoch kaum als Problem wahrgenommen und trägt aus Sicht der Befragten zu einem sicheren und angenehmen Aufenthalt bei.

3.4.4 Signaletik

Die Rückmeldungen zur Signaletik fallen gemischt aus. Während viele Befragte die Beschilderung als **«ausreichend und gut»** wahrnehmen, sehen insbesondere Ortsfremde und Tourist*innen Verbesserungspotenzial bei der Beschilderung, um sich besser orientieren zu können. Mehrfach wird erwähnt, dass Tramhaltestellen, Sehenswürdigkeiten, öffentliche Einrichtungen sowie einzelne Ziele wie das Fundbüro oder kulturelle Angebote schwer auffindbar seien. Gewerbetreibende berichten zudem, dass Tourist*innen häufig nach dem Weg fragen, was auf **Defizite in der Wegweisung** hindeutet.

Auch im Veloverkehr werden wiederholt Mängel genannt. Die Wegführung und Beschilderung von Velorouten werden teilweise als unklar wahrgenommen. Velowege seien nicht durchgängig nachvollziehbar, würden unvermittelt enden oder seien zu wenig sichtbar signalisiert. Gewünscht werden deutlichere und besser erkennbare Hinweise für Velofahrende.

Darüber hinaus wird vereinzelt angeregt, den **Personen- und Verkehrsfluss durch eine klarere Signaletik besser zu steuern**, insbesondere an komplexen Verkehrsknoten und Querungsstellen.

Insgesamt zeigt sich, dass die bestehende Signaletik für Ortskundige meist ausreichend ist, während vor allem Tourist*innen, Ortsfremde und Velofahrende von einer klareren, sichtbarerem und umfassenderen Wegweisung profitieren würden

3.4.5 Schattenplätze

Die Rückmeldungen zeigen einen klaren Wunsch **nach mehr Schattenplätzen im öffentlichen Raum**, insbesondere im Zusammenhang mit zunehmenden Sommertemperaturen und längeren Aufenthalten im Freien. Viele Befragte verknüpfen das Thema direkt mit dem Wunsch nach **mehr Bäumen, Grünflächen und Begrünungsmassnahmen**. Natürliche Beschattung wird dabei gegenüber baulichen Lösungen häufig bevorzugt. Besonders an stark besonnten Plätzen und entlang von Aufenthaltsbereichen wird ein Mangel an schattigen Aufenthaltsmöglichkeiten wahrgenommen. Schattenplätze werden oft gemeinsam mit weiteren Qualitätsmerkmalen wie **Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsorten zum Verweilen** genannt. Der Wunsch richtet sich dabei nicht nur auf einzelne Standorte, sondern generell auf eine klimaangepasste Gestaltung des öffentlichen Raums.

4 Ergebnisse nach Teilräumen

Orientiert und strukturiert am Zielbild vertieft dieses Kapitel die Ergebnisse anhand der einzelnen Teilräume und zeigt deren spezifischen Stärken, Schwächen sowie Entwicklungspotenziale auf. Lediglich die Beatengasse als geplante künftige Velovorzugsroute wird im Kapitel 4.3 zusammen mit dem Beatenplatz/ Bahnhofquai und Papierwerd thematisiert.

Zusammen mit den Ergebnissen des Kapitel 3 können die Resultate als eine Grundlage für die weitere Planung und die Entwicklung dieses Stadtraums genutzt werden.

4.1 Pestalozzianlage/ Löwenplatz

Der Bereich Pestalozzianlage/Löwenplatz wird als wichtiger Aufenthalts- und Begegnungsort mit hoher Qualität wahrgenommen, insbesondere dank der Grünflächen, Sitzgelegenheiten und Beschattung. Gleichzeitig werden die enorme Nutzungsdichte sowie die komplexe Verkehrssituation am Löwenplatz mit Konflikten zwischen Fuss-, Velo-, Auto- und Tramverkehr als Herausforderungen genannt.



Abb. 3 Blick auf den Löwenplatz



Abb. 4 Ein Tram fährt aus Usteristrasse auf Bahnhofstrasse

Stärken

Die **Pestalozzianlage** ist ein beliebter und gut genutzter Aufenthaltsort. Die Sitzgelegenheiten, Grünflächen und Bäume erzeugen eine hohe Aufenthaltsqualität. Und die Atmosphäre wird als angenehm empfunden - sie lädt zum «Verweilen und Beobachten» ein. Auch die Kirschbäume am Rand wurden als positiv hervorgehoben. Die **Schweizergasse** wird als wichtige Verbindungsachse zwischen der Bahnhofstrasse, dem Globus und den angrenzenden Quartieren genutzt.

Schwächen

Die **Pestalozzianlage** ist häufig sehr stark ausgelastet und von vielen verschiedenen Nutzenden frequentiert. Deshalb hat es vereinzelt zu wenig Sitzgelegenheiten. Am **Löwenplatz** werden häufig die unübersichtlichen Verkehrssituationen angesprochen. Mit der Folge, dass es oft zu Konflikten zwischen Fuss-, Velo-, Tram- und MIV kommt. Diese Verkehrssituation wird als chaotisch wahrgenommen. Auch das Gewerbe kritisiert hier fehlende Anlieferungsmöglichkeiten.

In der **Usteristrasse** fühlen sich viele Teilnehmende des Langsamverkehrs unsicher wegen der Tramführung. Für viele Velofahrende sind die Regelungen in dieser Strasse unklar und es gibt unzureichende Signaletik.

Zu Beginn der **Schweizergasse** (Ecke Bahnhofstrasse) wird diese als «schmuddelig» wahrgenommen und ist insgesamt «wenig attraktiv». Die Atmosphäre wirkt dunkel und wenig einladend, was auch am Mangel der Grünflächen bzw. der Tiefgaragen-Ein- und Ausfahrt sowie den privaten Parkplätzen vor dem Globus liegen kann.

Potenziale

– **Usteristrasse als Aufenthaltsort entwickeln**

Mehrmals wird erwähnt, dass im Bereich rund um das Isule Coffee und der Lieferantenzufahrt der Raum Potenzial hätte, um als ein Raum mit mehr Aufenthaltsqualität entwickelt zu werden. Die zentrale Lage und gute Erschliessung werden geschätzt und deshalb sollten die grosszügigen Platzverhältnisse geschickter genutzt werden. Auch ein Planschbecken (vgl. Gustav Gull Platz) wurde hier gewünscht.

– **Verkehrssicherheit und Orientierung verbessern**

Rund um den Löwenplatz wird insbesondere für Velofahrende eine klarere Verkehrsführung und sichere Übergänge in die angrenzenden Gassen gewünscht. So könnten die Konflikte zwischen allen Verkehrsteilnehmenden reduziert werden.

– **Funktion als Stadteingang stärken**

Als wichtiger Knotenpunkt zwischen Hauptbahnhof, Bahnhofstrasse und Innenstadt bietet der Löwenplatz Potenzial für eine übersichtlichere Gestaltung, bessere Orientierung sowie eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten. Gleichzeitig sollten betriebliche Anforderungen wie Anlieferung und Taxiverkehr besser organisiert werden.

– **Schweizergasse aufwerten**

In der Schweizergasse wird explizit mehr Begrünung gewünscht. Durch die Reduzierung der privaten Parkplätze und ein geschickterer Umgang mit der Tiefgaragenzufahrt, könnte die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

4.2 Wermühlestrasse/ Wermühleplatz

Der Wermühleplatz wird als zentral gelegener Aufenthaltsort mit hoher Erreichbarkeit wahrgenommen. Während der Platz grundsätzlich positiv beurteilt wird, zeigen sich insbesondere entlang der Wermühlestrasse Konflikte zwischen Aufenthaltsfunktion und Verkehrsbelastung.



Abb. 5 Der Wermühleplatz



Abb. 6 Blick in die Wermühlestrasse

Stärken

Der **Wermühleplatz** wird als wichtiger Aufenthaltsort wahrgenommen, der gleichzeitig zentral und gut erreichbar ist. Die vorhandenen Sitzmöglichkeiten werden von mehreren Befragten positiv erwähnt. Durch die bestehenden Bäume gibt es ausserdem ausreichend Schattenplätze und auch der Brunnen wird (auch als Abkühlungsmöglichkeit) geschätzt. Der Ort wird vereinzelt mit einer ruhigen Atmosphäre wahrgenommen. Die attraktiven historischen Gebäude in der **Wermühlstrasse** werden mehrmals positiv erwähnt. Die Strasse hat eine wichtige Erschliessungsfunktion für die anliegenden Gewerbe und Dienstleistungen.

Schwächen

Einzelne Befragte hingegen empfinden den **Wermühleplatz** als leer und unattraktiv. Es fehlen ihnen attraktive Aufenthaltsangebote und der Raum sollte stärker belebt werden, was auch zu mehr Laufkundschaft für die anliegenden Gewerbe führen könnte. Auch der Brunnen, der sich leider zum Trinken nicht eignet, wird als «wenig nutzerfreundlich» beurteilt.

Andere kritisierten die teilweise hohe Belastung des Platzes durch Veranstaltungen und Demonstrationen. Kundschaft von anliegenden Geschäften kritisieren die fehlenden Parkmöglichkeiten in der Nähe.

Deshalb komme es in der **Wermühlestrasse** zu Schleichverkehr und Rückstau von Parkplatzsuchenden. Die hohe Verkehrsbelastung in dieser Strasse wird häufiger erwähnt. Die Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo 30) werde oft nicht eingehalten, es wird mehrmals von «Autoposern» gesprochen und der schnelle Fahrverkehr wird als störend wahrgenommen. Auf den engen Gehwegen kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Fussgänger*innen und Velofahrer*innen.

Vereinzelt wird von Abfall in den Sträuchern und auf den Grünflächen gesprochen. Die Bepflanzung rund um die Bäume entlang der Strasse wird als wenig attraktiv empfunden.

Potenziale

- **Flanier- und Begegnungszone entwickeln**
Durch die Reduzierung des Autoverkehrs bzw. die Sperrung der Wermühlstrasse für den Individualverkehr könnte sie zu einer attraktiven Flaniermeile mit mehr Laufkundschaft werden.
- **Aufenthaltsqualität und Begrünung stärken**
Die vorhandene Qualität des Wermühleplatzes kann noch weiter ausgebaut werden in Richtung Wermühlestrasse – etwa durch mehr Begrünung, Schattenflächen und punktuelle Sitzgelegenheiten.
- **Verkehrssicherheit verbessern**
Durch eine klarere Verkehrsführung, Temporeduktion und mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr könnten Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden reduziert werden. Durch die Schaffung von mehr Veloabstellplätzen könnte die Veloinfrastruktur verbessert werden. Eine bessere Anbindung des Velonetzes in Richtung Europaallee wäre wünschenswert.
- **Nutzungs- und Angebotsvielfalt erhöhen**
Ein attraktiverer Nutzungsmix der Erdgeschosse sowie ergänzende Angebote wie einen Kiosk oder ein öffentliches WC am Wermühleplatz würden für mehr Belebung sorgen.

4.3 Beatenplatz/ Beatengasse/ Bahnhofquai/ Papierwerd

Als verkehrlich anspruchsvoller Knotenpunkt wird der Abschnitt rund um den Beatenplatz wahrgenommen, insbesondere aufgrund der engen Platzverhältnisse und der Konflikte zwischen Fuss-, Velo-, Autoverkehr. Gleichzeitig besteht der Wunsch nach einer höheren Aufenthaltsqualität – unter anderem durch mehr Grün, Schatten und Sitzgelegenheiten sowie einer Reduktion des motorisierten Verkehrs.



Abb. 7 Motorroller – Parkplatz am Beatenplatz

Stärken

Der **Beatenplatz** wird als zentraler Stadtraum mit Potenzial für Aufenthalt und Begegnung wahrgenommen. Er wird als Verknüpfungspunkt zum angrenzenden Bahnhofquai genutzt – insbesondere von Velofahrer*innen.

Das **Papierwerd** wird von wenigen Befragten als gern genutzter Aufenthaltsbereich erwähnt.

Schwächen

Mehrfach wird der Wunsch geäußert, auf dem **Beatenplatz** mehr Sitzgelegenheiten und Grünflächen sowie Schatten zu schaffen. Durch die bestehenden Parkplätze und die vielen abgestellten Motorroller wird der Platz als wenig attraktiv wahrgenommen. Die Führung des Velowegs von der **Beatengasse** zum Beatenplatz wird als unklar und deshalb gefährlich beschrieben. Ausserdem wird sie von den Velofahrenden als eng und konflikthanfänglich wahrgenommen. Aufgrund der geringen Platzverhältnisse weichen Velofahrende hier oft auf den Fussweg aus. An den Einmündungen in die Gasse kommt es zu Konflikten mit dem MIV.

Auf dem **Bahnhofquai** kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere bei der Einfädelung vom Beatenplatz in den Bahnhofquai. Die Verkehrsführung wird als unübersichtlich beschrieben.

Potenziale

– Aufenthaltsqualität erhöhen

Der Beatenplatz könnte stärker als Aufenthaltsort statt nur als Durchgangsort gestaltet werden z. B. durch die Schaffung von einladenden Sitzgelegenheiten ohne Konsumationszwang.

– Mehr Grün und Schatten schaffen

Insbesondere an warmen Tagen wären schattenspendende Elemente, Bäume und mehr Begrünung wünschenswert. Die aktuelle Bepflanzung kann das kaum leisten

– Parkierungsflächen umnutzen

Durch die Entfernung der Parkierungsflächen, könnte mehr Raum zum Verweilen geschaffen werden.

– Verbesserung für den Veloverkehr

Eine klarere und sicherere Führung des Veloverkehrs würden die unübersichtliche Verkehrsführung und Konflikte im Verkehr reduzieren.

4.4 Schützengasse

Die ruhige Gasse mit angenehmer Atmosphäre wird mit einer hohen Aufenthaltsqualität als attraktiv wahrgenommen. Gleichzeitig wünschen sich viele Befragte eine weitere Aufwertung durch mehr Sitzgelegenheiten, Begrünung und eine ansprechendere Gestaltung.



Abb. 8 Die Schützengasse



Abb. 9 Blick in Schützengasse von Bahnhofstrasse aus

Stärken

Die **Schützengasse** wird mehrfach als ruhiger und angenehmer Aufenthaltsort beschrieben. Sie wird als «schönes Gässchen» wahrgenommen. Aus Sicht einzelner Befragter ist der Verkehr dort kaum wahrnehmbar, was zu dieser ruhigen Atmosphäre beiträgt. Die Gasse wird als Ort zum Verweilen geschätzt; insbesondere die Gastronomiebetriebe werden positiv erwähnt.

Schwächen

Es fehlen Sitzgelegenheiten, um sich ohne Konsumationszwang im öffentlichen Raum aufhalten zu können. Teilweise (zwischen Bahnhofstrasse und Löwenstrasse) wird die Gasse als «schmuddelig» wahrgenommen

Potenziale

– Aufenthaltsqualität weiter stärken

Mehr Sitzgelegenheiten und eine Gestaltung, die den Aufenthalt auch ohne Konsum ermöglicht, würden die Aufenthaltsqualität weiter steigern. Das Gebiet bietet Potenzial, um sich noch mehr als ruhiger Gegenpol zur stark frequentierten Bahnhofstrasse zu etablieren.

– Grün und Stadtraum besser verknüpfen

Die Schützengasse könnte durch mehr Bäume und weniger versiegelte Flächen noch stärker als grüne Aufenthaltsachse wahrgenommen werden.

– Sicherheit und Ordnung verbessern

Eine klare Verkehrsführung könnte Konflikte zwischen Fussverkehr, Lieferverkehr und motorisiertem Verkehr reduzieren.

4.5 Seidengasse

Als wichtiger Einkaufs- und Durchgangsraum wird die Seidengasse beschrieben, gleichzeitig besteht der Wunsch nach einer attraktiveren Gestaltung mit mehr Platz für Fussgänger*innen, Begrünung und einer höheren Aufenthaltsqualität. Zudem werden Themen wie Littering, die Aufenthaltsqualität am Abend sowie der Wunsch nach einer Verkehrsberuhigung beziehungsweise einer autofreieren Gestaltung mehrfach angesprochen.

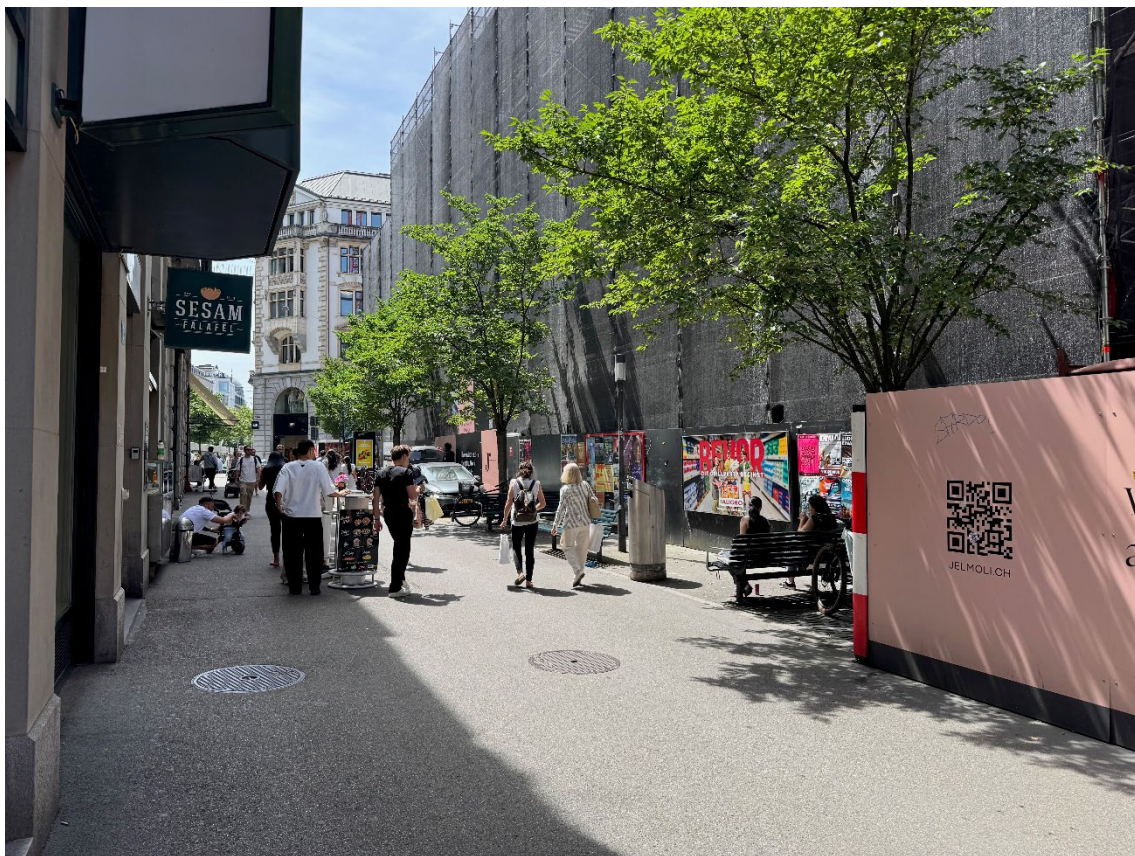


Abb. 10 Die Seidengasse (hier im verkehrsfreien Bereich)

Stärken

Die Rückmeldungen zur **Seidengasse** zeigen, dass der Raum über mehrere positiv empfundene Qualitäten verfügt. Die zentrale Lage und gute Erreichbarkeit werden vor allem von den Gewerben geschätzt. Das Platzangebot für Fussgänger*innen wird sehr geschätzt, wobei der Raum als funktional und praktisch beschrieben wird. Der Ort ist belebt und wird gut besucht. Aus Sicht der Gewerbe erfüllt die Gasse ihre Funktion als Einkaufsstandort in einem soliden Mass.

Schwächen

Mehrere Gewerbetreibende empfinden die **Seidengasse** am Abend bzw. in den frühen Morgenstunden als wenig angenehm oder teilweise unsicher. Begründet wird es mit «Gruppen von alkoholkonsumierenden Personen», «einzelne Belästigungen», «Obdachlose am Morgen vor dem Geschäft» sowie «Trickdiebstähle in Geschäften». Der Strassenraum wird als zu stark versiegelt und dadurch wenig einladend beschrieben. Es wird bemängelt, dass der Bereich «kaum zum Verweilen einlädt» und eher als Durchgangsraum wirkt.

Potenziale

– Aufenthaltsqualität steigern

Durch mehr Begrünung, Entsiegelung, Schaffung von kleinen Nischen, zusätzliche Sitzgelegenheiten und schattenspendende Bäume kann die Aufenthaltsqualität in der Seidengasse gesteigert werden. Die Seidengasse könnte ausserdem vermehrt genutzt werden, um bestehende Freiräume besser miteinander zu verbinden.

– Seidengasse als Flanier- und Begegnungsraum entwickeln

Vor allem für das Gewerbe besteht hier ein grosses Entwicklungspotenzial, wenn die Seidengasse autofrei oder autoärmer wäre. So wäre mehr Platz für Fussgänger*innen und die Seidengasse könnte sich zu einer Flaniermeile entwickeln, in der es vermehrt zu Begegnungen kommen könnte.

– Belebung steigern

Mit der Erhöhung der Laufkundschaft und der Entwicklung von kleineren Concept Stores, könnte die Seidengasse lebendiger werden und nicht mehr nur als Durchgangsachse wahrgenommen werden.

– Verbesserungen für den Veloverkehr

Es braucht eine bessere Erschliessung der Seidengasse in einem Velonetz das durchgängiger und übersichtlicher ist. Ausserdem werden mehr und organisierte Veloabstellplätze benötigt. Eine klare Regelung für Mietvelos und E-Trottinets wäre sinnvoll.

– Ordnung und Sicherheit optimieren

Besonders in den Abend- und frühen Morgenstunden sollte die Sicherheit erhöht werden. Die Belebung des Raums könnte hierbei unterstützen. Durch zusätzliche Abfallkübel und Aschenbecher oder ein besseres Management von Littering wäre der Raum ordentlicher und würde ebenfalls zum Bleiben anregen.

4.6 Lintheschergasse

Die Lintheschergasse wird als wichtige Fusswegverbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt wahrgenommen. Gleichzeitig wird sie als räumlich eng und klimatisch belastet beschrieben. Das hohe Fussgängeraufkommen sowie die intensive Nutzung führen zu Nutzungskonflikten, gleichzeitig sehen viele Befragte hier grosses Entwicklungspotenzial.



Abb. 11 Die Lintheschergasse aus zwei Perspektiven

Stärken

Die gute Lage der **Lintheschergasse** gilt als Verbindungsachse für den Fussverkehr vom Hauptbahnhof in die Innenstadt. Das gastronomische Angebot wird gut genutzt und gilt deshalb bei den Befragten teilweise als Aufenthalts- und Begegnungsraum. Geschätzt wird die Ruhe und die Sitzmöglichkeiten des **Linthescherhofs** - er bietet eine Rückzugsmöglichkeit für die Mitarbeitende der angrenzenden Gewerbe.

Schwächen

Zu wenige Sitzgelegenheiten zwischen HB und Schweizergasse sowie zwischen Usteristrasse und Uraniastrasse werden am häufigsten genannt. Mehrere Befragte wünschen sich zusätzliche Aufenthaltsmöglichkeiten, die auch ohne Konsumationszwang nutzbar sind. Insbesondere an heissen Sommertagen fehlt es hier an Grünflächen und Bäumen. Der Strassenraum wird als zu stark versiegelt und damit wenig klimafreundlich kritisiert. Da der Raum sehr eng ist, wird er oft als «laut» (durch Fussgänger*innen, Baustellen, Reinigungsfahrzeuge etc.) beschrieben und die hohen Personenfrequenzen sind für einige Befragte störend. An den Wochenenden ist die Gasse stark von Littering betroffen und deshalb wünschen sich einzelne Befragte zusätzliche Abfallkübel. Im **Linthescherhof** würden zu jeder Tageszeit Menschen angetroffen, die dort Drogen konsumieren.

Potenziale

– Fussverkehr stärken

Die Lintheschergasse verfügt über das Potenzial, sich als attraktive Fusswegverbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt zu etablieren und dadurch zur Entlastung der Bahnhofstrasse beizutragen. Voraussetzung dafür sind ausreichend Flächen für den Langsamverkehr sowie eine Reduktion des motorisierten Verkehrs.

– Aufenthaltsqualität erhöhen

Zusätzliche Sitzgelegenheiten ohne Konsumationszwang sowie kleine Aufenthaltsorte könnten die Gasse stärker als Ort zum Verweilen etablieren. Gleichzeitig würden sie den unterschiedlichen Bedürfnissen von Passant*innen, Mitarbeitenden und Besucher*innen besser gerecht werden.

– Stadtklima verbessern

Mehr Bäume, zusätzliche Begrünung und Trinkbrunnen könnten das Mikroklima insbesondere an heissen Sommertagen verbessern und den Aufenthalt angenehmer gestalten. Gleichzeitig würde die Gasse an Attraktivität gewinnen.

– Öffentlichen Raum ordnen

Die Verlegung der oberirdischen Abfallcontainer in Unterflurcontainer sowie eine Reduktion der Parkierungsflächen könnten den Strassenraum übersichtlicher gestalten und zusätzliche Flächen für den Fussverkehr schaffen. Ergänzend würden zusätzliche Abfallkübel und häufigere Leerungen die Sauberkeit insbesondere an Wochenenden verbessern.

5 Ausgewählte Rückmeldungen aus der Befragung

«Es ist gut, dass es Umfragen gibt und die Leute ihre Meinung äussern können!»

«Es ist einfach alles zu viel auf engem Raum.»

«Es ist gut, dass wir befragt werden und die Stadt sich um eine Verbesserung bemüht.»

«Die Velosituation ist unbefriedigend – Ich habe Angst Velo zu fahren, weil es hier zu viele Autos gibt und nicht klar ist, wo ich durchfahren kann.»

«Es muss eine Balance für alle Verkehrsteilnehmer*innen gefunden werden.»

«Das Geld für Velorouten sollte eher für Schlüsselstellen ausgegeben und nicht die grossen Routen, die niemand nutzt, investiert werden.»

«Der Raum ist angespannt und nicht für den Freizeitaufenthalt gemacht, aber das gehört eben dazu.»

«Die Sicherheit hier ist viel wert.»

«Man kann auch mal verrückte Ideen denken!»

«Ich liebe die Stadt Zürich.»

«Die Stadt hat keine Dynamik, eine Stadt muss divers sein. Ausserdem muss es bezahlbar sein.»

«Gut, dass man mal befragt wird.»

«Aneignung von Räumen ist in der Stadt schwierig – es ist zu viel reglementiert und Kreativität fehlt.»

«Im Vergleich zur Stadt Winterthur ist es hier immer heisser.»

«Autoverbot in der Innenstadt und bezahlbare Mieten für kleine Brands wären toll.»

«Man sollte kreativer sein – es braucht kreativere Architektur. Die Architektur sollte auf verschiedenen Niveaus planen. Die öffentlich begehbbare Terrasse beim Coop Provisorium ist toll, braucht aber mehr Lebendigkeit.»

6 Fazit und zentrale Erkenntnisse

Die qualitative Befragung vermittelt ein differenziertes Bild des Untersuchungsgebiets. Insgesamt wird die Zürcher Innenstadt von den Befragten als lebendiger, attraktiver und gut funktionierender Stadtraum wahrgenommen. Gleichzeitig zeigen die Rückmeldungen auf, dass die hohe Nutzungsintensität und die vielfältigen Ansprüche an den öffentlichen Raum zunehmend zu Nutzungskonflikten führen. Insbesondere an stark frequentierten Knotenpunkten und während temporärer Verkehrssituationen stossen die verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen und Nutzungen an ihre Grenzen. Die Auswertung macht deutlich, dass sich viele Herausforderungen nicht auf einzelne Orte beschränken, sondern im gesamten Perimeter wiederkehren. Gleichzeitig verfügen die untersuchten Teilräume über unterschiedliche Qualitäten und Entwicklungspotenziale, die in den weiteren Planungs- und Projektierungsarbeiten berücksichtigt werden können.

Die zentralen Erkenntnisse sind:

- **Die Innenstadt wird insgesamt als lebendig, attraktiv und sicher wahrgenommen.**
Trotz der hohen Nutzungsdichte schätzen die meisten Befragten die Aufenthaltsqualität und das allgemeine Sicherheitsgefühl.
- **Nutzungskonflikte entstehen vor allem durch die Konkurrenz um den knappen öffentlichen Raum.**
Besonders betroffen sind stark frequentierte Bereiche, in denen Fuss-, Velo-, Tram-, Liefer- und motorisierter Individualverkehr aufeinandertreffen.
- **Velofahrende erleben die grössten Defizite bei der Infrastruktur.**
Unklare Verkehrsführungen, unterbrochene Veloverbindungen und komplexe Knotenpunkte führen zu Unsicherheiten und Konflikten.
- **Baustellen und temporäre Verkehrsführungen verstärken bestehende Herausforderungen.**
Klare Signaletik, nachvollziehbare Umleitungen und eine gute Erreichbarkeit werden als zentrale Voraussetzungen für eine hohe Akzeptanz genannt.
- **Mehr Grün, Schatten und Sitzgelegenheiten gehören zu den am häufigsten geäusserten Entwicklungswünschen.**
Sie werden direkt mit einer höheren Aufenthaltsqualität und einer klimaangepassten Gestaltung des öffentlichen Raums in Verbindung gebracht.
- **Die Sauberkeit wird insgesamt positiv bewertet.**
Gleichzeitig besteht punktueller Handlungsbedarf bei der Abfallentsorgung und der Leerung von Abfallkübeln, insbesondere an Wochenenden und an stark frequentierten Orten.

Die Ergebnisse zeigen zahlreiche konkrete Entwicklungspotenziale für die einzelnen Teilräume auf. Sie bilden zusammen mit den ortsspezifischen Stärken und Schwächen eine fundierte Grundlage für die weiteren planerischen Schritte und die Ausarbeitung eines Zielbilds für den öffentlichen Raum.

7 Anhang

Leitfaden Fragebogen Fussgänger*innen

alb**projekte** raum. mensch. kultur.

Befragung Projekt Innenstadt/HB und Seidengasse

Leitfaden Fragebogen Zielgruppe Fussgänger:innen/ Pendler:innen/
Tourist:innen



Begrüssung

Grüezi. Wir sind hier Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Zürich und möchten Ihnen gerne ein paar Fragen zur Situation in diesem Gebiet stellen – haben Sie 5 Minuten Zeit?

1. Informationen zum Einstieg:

Das Gebiet des Energieverbunds Cool City (Abschnitt: Bürkliplatz bis zum Hauptbahnhof zwischen Limmat und Sihl) soll für erneuerbare Energie aus dem Zürichsee zum Heizen und Kühlen erschlossen werden. Dafür müssen in fast allen Strassen der Innenstadt Fernwärmeleitungen verlegt werden. Im Sinne des koordinierten Bauens wird im gleichen Zug die Oberfläche neugestaltet und den künftigen klimatischen, stadträumlichen und verkehrlichen Anforderungen angepasst. Zur Unterstützung der Planung ist vorgesehen, die Bevölkerung im Rahmen eines Partizipationsprozesses einzubeziehen.

a) Grund der Befragung:

Wir möchten das lokale Wissen aus der Nutzung und Frequentierung des Perimeters abholen. Bedürfnisse und Anliegen der Zielgruppen/Nutzer:innen sollen hinsichtlich der künftigen Gestaltung im Rahmen einer Befragung in den Planungsprozess einbezogen werden.

albprojekte raum. mensch. kultur.

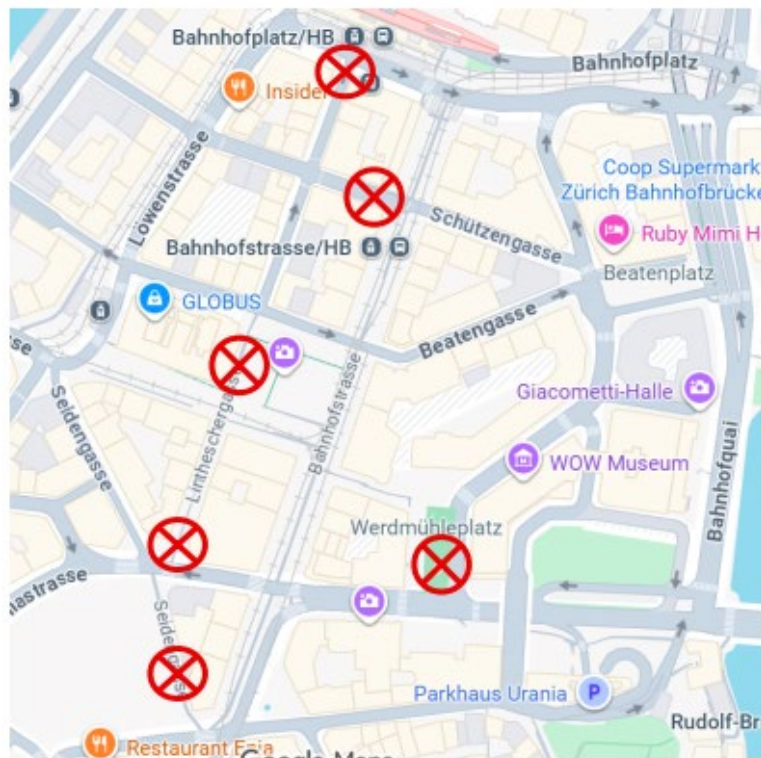
b) Umgang mit den Informationen:

- Die Erkenntnisse werden für die weitere Planung verwendet.
- Das erhobene lokale Wissen sowie die Anliegen und Bedürfnisse zum heutigen Zustand und zur geplanten Erneuerung des Stadtraums werden ausgewertet und dokumentiert.
- Mit dem Wissen aus dieser Befragung werden die Planenden das Zielbild für den Stadtraum vertiefen.
- Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen also in die weitere Planung ein.
- Die bewilligungsfähige Bestvariante wird mit den Anspruchsgruppen gespiegelt und trägt zu einem breit abgestützten und nachvollziehbaren Lösungsvorschlag bei.

c) Befragungsorte:

- Lintheschergasse: Bahnhofplatz und vor Brannhof
- Pestalozzianlage: Tourist:innen, Arbeitende, Besuchende
- Schützengasse/ Bahnhofsstrasse: Pendler:innen
- Werdmühleplatz: Möglicher Aufenthaltsort von Fussgänger:innen und dadurch wahrscheinlich ein «ruhigerer» Platz, um ins Gespräch zu kommen
- Seidengasse: Fussgängerzone

albprojekte raum. mensch. kultur.



2. Allgemeines (Fragen als Einstieg)

- **Besuchszweck:** Was führt Sie heute an diesen Ort? (Arbeit, Einkauf, Freizeit, Umsteigen)
- **Häufigkeit:** Wie häufig nutzen oder durchqueren Sie diesen Raum? (täglich, wöchentlich, selten)
- **Tageszeit:**
 - o Zu welcher Tageszeit halten Sie sich hier auf?
 - o Sind Sie auch in den Morgenstunden und/ oder am Abend/ Nacht vor Ort?

3. Durchwegung/ Verknüpfung/ Mobilität/ Verkehrsnutzung

- **Hauptverkehrsmittel:** Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute primär hier unterwegs?
(zu Fuss, Velo, Tram, Bus, Zug, Auto)

albprojekte raum. mensch. kultur.

- **Konfliktpotenzial/ Schnittstelle:** Wo nehmen Sie die grössten Behinderungen oder Gefahren wahr? (z.B. Velo auf dem Trottoir, unübersichtliche Tramquerung, zu schmale Gehwege)

4. Aufenthaltsqualität/ Begegnungsmöglichkeiten

- **Verweildauer:** Lädt dieser Ort Sie zum Bleiben ein oder nutzen Sie ihn nur als Transitraum?
- **Aufenthaltsgründe:** Was sind die Gründe für das Aufsuchen dieser Räume? (Begegnungen/ Ruhe/ Versorgung)
- **Weitere Räume:** Welche Räume/ Orte/ Plätze/ Ecken gibt es im Umfeld, die Sie gerne aufsuchen?

5. Infrastruktur/ Gestaltung

- **Infrastruktur:**
 - o Wie ist das Umfeld gestaltet? Gibt es Sitzgelegenheiten? Schattenplätze? Trinkbrunnen?
 - o Ist Littering ein Thema? Gibt es genügend Abfalleimer?
 - o Sind Wege/ Informationen erkennbar und ausreichend ausgeschildert?
 - o Wenn Sie in den dunklen Tagesstunden vor Ort sind: Können Sie etwas zur Beleuchtung sagen?
- **Gestaltungswünsche:** Welche Massnahme würde den Ort für Sie am meisten aufwerten? (z.B. mehr Platz für Velos/ Fussgänger, mehr Sitzgelegenheiten oder Grünflächen, bessere Trennung der Verkehrsströme, Reduktion von motorisiertem Verkehr)

6. Atmosphäre/ Wahrnehmung

- **Sicherheitsgefühl - Verkehr:**
 - o Wie sicher fühlen Sie sich in der Interaktion mit den anderen Verkehrsteilnehmenden auf einer Skala von 1-5?
- **Sicherheitsgefühl – Allgemein:**
 - o Wie erleben Sie den Aufenthalt im genannten Raum? Fühlen Sie sich sicher? (z.B. Geräuschkulisse/ Hektik/ Kriminalität (Drogen, Diebstahl, Bettelei))
 - o Wie geht es Ihnen in den frühen Morgenstunden oder am Abend/ in der Nacht?
- **Atmosphäre:**
 - o Wie nehmen Sie den Raum wahr?

albprojekte raum. mensch. kultur.

- Wo hat der Raum Qualität?
- Vermissen Sie etwas?
- Könnten Dinge weggelassen werden?

7. Demografische Basisdaten

- **Bezug zum Ort:** Sind Sie Anwohner:in, arbeiten Sie hier, sind Sie Besucher:in oder auf der Durchreise?
- **Alter und Geschlecht:** Angaben freiwillig, um die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppe und Altersgruppen besser zu verstehen

8. Dank und Abschluss

- Wir sind nun am Ende mit der Befragung – gibt es noch etwas, das Sie uns mitgeben möchten?
- Ganz herzlichen Dank, dass Sie sich Zeit genommen haben.
-

Grundlegende Hinweise zur Befragung

Ein möglichst breites Altersspektrum befragen.
Fragen offen und wertfrei stellen.
Umfragezeitraum möglichst kurz halten.
Keine Diskussionen eingehen – nur Informationen einholen.
Verständnis zeigen, aber keine Partei ergreifen.

Leitfaden Fragebogen Velofahrer*innen

alb**projekte** raum. mensch. kultur.

Befragung Projekt Innenstadt/HB und Seidengasse

Leitfaden Fragebogen Zielgruppe **Velofahrer:innen**



Begrüssung

Grüezi. Wir sind hier Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Zürich und möchten Ihnen gerne ein paar Fragen zur Situation in diesem Gebiet stellen – haben Sie 5 Minuten Zeit?

1. Informationen zum Einstieg:

Das Gebiet des Energieverbunds Cool City (Abschnitt: Bürkliplatz bis zum Hauptbahnhof zwischen Limmat und Sihl) soll für erneuerbare Energie aus dem Zürichsee zum Heizen und Kühlen erschlossen werden. Dafür müssen in fast allen Strassen der Innenstadt Fernwärmeleitungen verlegt werden. Im Sinne des koordinierten Bauens wird im gleichen Zug die Oberfläche neugestaltet und den künftigen klimatischen, stadträumlichen und verkehrlichen Anforderungen angepasst. Zur Unterstützung der Planung ist vorgesehen, die Bevölkerung im Rahmen eines Partizipationsprozesses einzubeziehen.

a) Grund der Befragung:

Wir möchten das lokale Wissen aus der Nutzung und Frequentierung des Perimeters abholen. Bedürfnisse und Anliegen der Zielgruppen/Nutzer:innen sollen hinsichtlich der künftigen Gestaltung im Rahmen einer Befragung in den Planungsprozess einbezogen werden.

albprojekte raum. mensch. kultur.

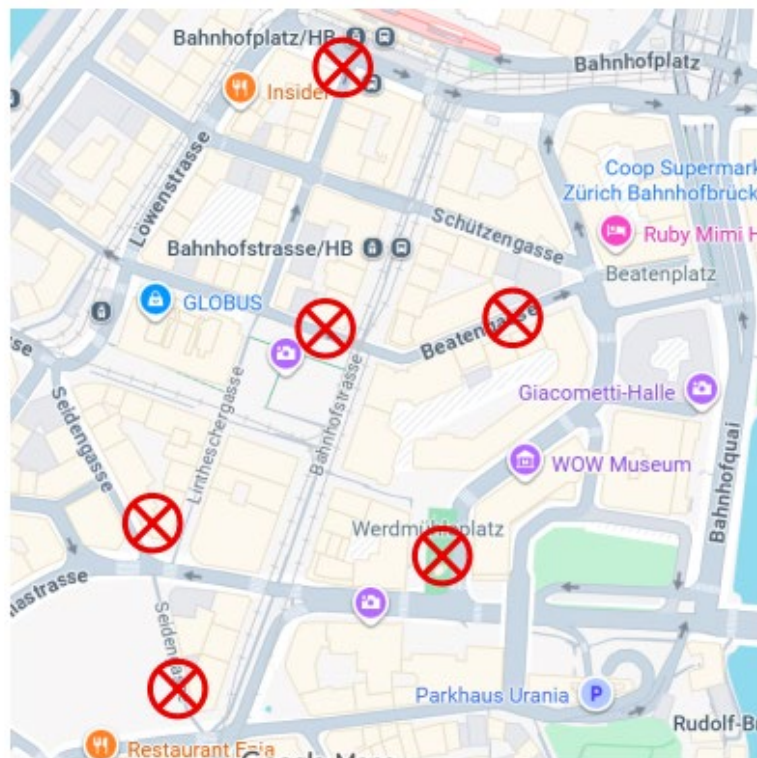
b) Umgang mit den Informationen:

- Die Erkenntnisse werden für die weitere Planung verwendet
- Das erhobene lokale Wissen sowie die Anliegen und Bedürfnisse zum heutigen Zustand und zur geplanten Erneuerung des Stadtraums werden ausgewertet und dokumentiert.
- Mit dem Wissen aus dieser Befragung werden die Planenden das Zielbild für den Stadtraum vertiefen.
- Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen also in die weitere Planung ein.
- Die bewilligungsfähige Bestvariante wird mit den Anspruchsgruppen gespiegelt und trägt zu einem breit abgestützten und nachvollziehbaren Lösungsvorschlag bei.

c) Befragungsorte:

- Werdmühleplatz: zu wenig Veloabstellplätze
- Beatengasse: Velostreifen geht in den Gegenverkehr
- Lintheschergasse: nahe Bahnhofplatz, keine Veloabstellplätze
- Schweizergasse: zu wenig Veloabstellplätze/ Konfliktsituation mit MIV (enge Strasse + Rampe)
- Seidengasse/Ecke Uraniastrasse: vor Eingang C&A, Einbahn, kein Velostreifen
- Seidengasse: ehemals Jelmoli

albprojekte raum. mensch. kultur.



2. Allgemeines (Fragen als Einstieg)

- **Besuchszweck:** Was führt Sie heute an diesen Ort? (Einkauf, Arbeit, Freizeit)
- **Häufigkeit:** Wie häufig nutzen oder queren Sie diesen Raum? (täglich, wöchentlich, selten)
- **Tageszeit:**
 - o Zu welcher Tageszeit halten Sie sich hier auf?
 - o Sind Sie auch in den Morgenstunden und/ oder am Abend/ Nacht vor Ort?

3. Durchwegung/ Verknüpfung/ Mobilität/ Verkehrsnutzung

- **Hauptverkehrsmittel:** Heute sind Sie mit dem Velo unterwegs - ist das ihr Hauptfortbewegungsmittel oder bewegen Sie sich auch mit anderem Verkehrsmittel? (Tram, Bus, Auto, zu Fuss etc.)

albprojekte raum. mensch. kultur.

- **Konfliktpotenzial/ Schnittstelle:** Wo nehmen Sie die grössten Behinderungen oder Gefahren wahr? (z.B. Velo auf dem Trottoir, unübersichtliche Tramquerung, zu schmale Gehwege)
- Was können Sie zum Velonetz sagen?

4. Aufenthaltsqualität/ Begegnungsmöglichkeiten

- **Verweildauer:** Lädt dieser Ort Sie zum Bleiben ein oder nutzen Sie ihn nur als Transitraum?
- **Aufenthaltsgründe:** Was sind die Gründe für das Aufsuchen dieser Räume? (Begegnungen/ Ruhe/ Versorgung)
- **Weitere Räume:** Welche Räume/ Orte/ Plätze/ Ecken gibt es im Umfeld, die Sie gerne aufsuchen?

5. Infrastruktur/ Gestaltung

- **Infrastruktur:**
 - o Wie ist das Umfeld gestaltet? Gibt es Sitzgelegenheiten? Schattenplätze? Trinkbrunnen?
 - o Ist Littering ein Thema? Gibt es Abfalleimer?
 - o Sind Velowege/ Informationen erkennbar und ausreichend ausgeschildert?
 - o Wenn Sie in den dunklen Tagesstunden vor Ort sind: Können Sie etwas zur Beleuchtung sagen?
 - o Wie schätzen Sie die Abstellplätze für Velos ein?
- **Gestaltungswünsche:** Welche Massnahme würde den Ort für Sie am meisten aufwerten? (z.B. mehr Platz für Velos/ Fussgänger, mehr Sitzgelegenheiten oder Grünflächen, bessere Trennung der Verkehrsströme, Reduktion von motorisiertem Verkehr)

6. Atmosphäre/ Wahrnehmung

- **Sicherheitsgefühl - Verkehr:**
 - o Wie sicher fühlen Sie sich in der Interaktion mit den anderen Verkehrsteilnehmenden auf einer Skala von 1-5?
- **Sicherheitsgefühl – Allgemein:**
 - o Wie erleben Sie den Aufenthalt im genannten Raum? Fühlen Sie sich sicher? (z.B. Geräuschkulisse/ Hektik/ Kriminalität (Drogen, Diebstahl, Bettelei))
 - o Wie geht es Ihnen in den frühen Morgenstunden oder am Abend/ in der Nacht?

albprojekte raum. mensch. kultur.

- **Atmosphäre:**

- o Wie nehmen Sie den Raum wahr?
- o Wo hat der Raum Qualität?
- o Vermissen Sie etwas?
- o Könnten Dinge weggelassen werden?

7. Demografische Basisdaten

- **Bezug zum Ort:** Sind Sie Anwohner:in, arbeiten Sie hier oder sind Sie auf der Durchreise?
- **Alter und Geschlecht:** Angaben freiwillig, um die Bedürfnisse verschiedener Nutzer:innengruppe und Altersgruppen besser zu verstehen

8. Dank und Abschluss

- Wir sind nun am Ende mit der Befragung – gibt es noch etwas, das Sie uns mitgeben möchten?
- Ganz herzlichen Dank, dass Sie sich Zeit genommen haben.

Grundlegende Hinweise zur Befragung

Ein möglichst breites Altersspektrum befragen.
Fragen offen und wertfrei stellen.
Umfragezeitraum möglichst kurz halten.
Keine Diskussionen eingehen – nur Informationen einholen.
Verständnis zeigen, aber keine Partei ergreifen.

Leitfaden Fragebogen Gewerbe

alb**projekte** raum. mensch. kultur.

Befragung Projekt Innenstadt/HB und Seidengasse

Leitfaden Fragebogen Zielgruppe **Gewerbe/ Gastronomie**



Begrüssung

Grüezi. Wir sind hier Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Zürich und möchten Ihnen gerne ein paar Fragen zur Situation in diesem Gebiet stellen – haben Sie 5 Minuten Zeit?

1. Informationen zum Einstieg:

Das Gebiet des Energieverbunds Cool City (Abschnitt: Bürkliplatz bis zum Hauptbahnhof zwischen Limmat und Sihl) soll für erneuerbare Energie aus dem Zürichsee zum Heizen und Kühlen erschlossen werden. Dafür müssen in fast allen Strassen der Innenstadt Fernwärmeleitungen verlegt werden. Im Sinne des koordinierten Bauens wird im gleichen Zug die Oberfläche neugestaltet und den künftigen klimatischen, stadträumlichen und verkehrlichen Anforderungen angepasst. Zur Unterstützung der Planung ist vorgesehen, die Bevölkerung im Rahmen eines Partizipationsprozesses einzubeziehen.

a) Grund der Befragung:

Wir möchten das lokale Wissen aus der Nutzung und Frequentierung des Perimeters abholen. Bedürfnisse und Anliegen der Zielgruppen/Nutzer:innen sollen hinsichtlich der künftigen Gestaltung im Rahmen einer Befragung in den Planungsprozess einbezogen werden.

albprojekte raum. mensch. kultur.

b) Umgang mit den Informationen:

- Die Erkenntnisse werden für die weitere Planung verwendet.
- Das erhobene lokale Wissen sowie die Anliegen und Bedürfnisse zum heutigen Zustand und zur geplanten Erneuerung des Stadtraums werden ausgewertet und dokumentiert.
- Mit dem Wissen aus dieser Befragung werden die Planenden das Zielbild für den Stadtraum vertiefen.
- Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen also in die weitere Planung ein.
- Die bewilligungsfähige Bestvariante wird mit den Anspruchsgruppen gespiegelt und trägt zu einem breit abgestützten und nachvollziehbaren Lösungsvorschlag bei.

c) Befragungsorte (Auswahl, nicht vollständig):

- Gastronomie Tagesbetrieb:
 - o Lotti (Werdmühleplatz 3)
 - o roots (Lintheschergasse 15)
- Gastronomie Abendbetrieb:
 - o Nelson (Beatengasse 11)
 - o Simplon Bar (Schützengasse 16)
- Gastronomie Fastfood:
 - o Sesam Falafel (Seidengasse 6)
 - o ISULE (Usterstrasse 6a)
- Hotel:
 - o Hotel St. Gotthard (Bahnhofstrasse 87)
 - o Hotel Townhouse (Schützengasse 7)
- Modegeschäft internationale Kette – gross und preiswerte Mode:
 - o C&A (Gerbergasse 2)
 - o H&M (Seidengasse 6)
 - o ZARA Man (Bahnhofstrasse 79)
- Modegeschäft – kleiner und teurer:
 - o eclectic lifestyle (Werdmühlstrasse 7)
 - o Dixie (Seidengasse 16)
- Detailhandel:
 - o alunir Store (Schweizergasse 10)
 - o Nespresso Boutique (Bahnhofstrasse 75)
- Dienstleistung Bank:
 - o Migros Bank (Seidengasse 12)
 - o Genfer Kantonalbank (Lintheschergasse 19)
- Dienstleistung Beauty:
 - o Josy Rothenberger (Werdmühlestrasse 5)
 - o Marionnaud (Lintheschergasse 3)
- Gesundheit Arzt:
 - o Arzthaus Zürich City (Lintheschergasse 3)
 - o Zahnarztpraxis Dr. Barbara Lehmann (Bahnhofstrasse 80)
- Sonstige:
 - o Vischer AG Rechtsanwälte (Schützengasse 1)

albprojekte raum. mensch. kultur.

2. Allgemeines (Fragen als Einstieg)

- **Erreichbarkeit:** Wie erreichen Sie Ihren Arbeitsplatz? Woher reisen Sie an?
- **Tageszeit:**
 - o Zu welcher Tageszeit halten Sie sich hier auf? Wann erreichen/ verlassen Sie Ihren Arbeitsplatz?
 - o Sind Sie auch in den Morgenstunden und/ oder am Abend/ Nacht vor Ort?

3. Durchwegung/ Verknüpfung/ Mobilität/ Verkehrsnutzung

Auch an Rückmeldungen von Kund:innen denken

- **Hauptverkehrsmittel:** Mit welchem Verkehrsmittel kommen Sie primär zur Arbeit? (zu Fuss, Velo, Tram, Zug, Auto etc.). Ist ihr Arbeitsplatz gut erreichbar?
- **Konfliktpotenzial/ Schnittstelle:** Wo nehmen Sie die grössten Behinderungen oder Gefahren wahr? (z.B. Velo auf dem Trottoir, unübersichtliche Tramquerung, zu schmale Gehwege)

4. Aufenthaltsqualität/ Begegnungsmöglichkeiten

- **Aufenthaltsorte:** Wo verbringen Sie Ihre Pausen?
- **Aufenthaltsgründe:** Was sind die Gründe für das Aufsuchen dieser Räume? (Begegnungen/ Ruhe/ Versorgung)
- **Weitere Räume:** Welche Räume/ Orte/ Plätze/ Ecken gibt es im Umfeld, die Sie gerne aufsuchen?

5. Infrastruktur/ Gestaltung

Auch an Rückmeldungen von Kund:innen denken

- **Infrastruktur:**
 - o Wie ist das Umfeld gestaltet? Gibt es Sitzgelegenheiten? Schattenplätze? Trinkbrunnen?
 - o Ist Littering ein Thema? Gibt es genügend Abfalleimer?
 - o Sind Wege/ Informationen erkennbar und ausreichend ausgeschildert?
 - o Wenn Sie in den dunklen Tagesstunden vor Ort sind: Können Sie etwas zur Beleuchtung sagen?

albprojekte raum. mensch. kultur.

- **Gestaltungswünsche:** Welche Massnahme würde den Ort für Sie am meisten aufwerten?
(z.B. mehr Platz für Velos/ Fussgänger, mehr Sitzgelegenheiten oder Grünflächen,
bessere Trennung der Verkehrsströme, Reduktion von motorisiertem Verkehr)

6. Atmosphäre/ Wahrnehmung

Auch an Rückmeldungen von Kund:innen denken

- **Sicherheitsgefühl - Verkehr:**
 - o Wie sicher fühlen Sie sich in der Interaktion mit den anderen Verkehrsteilnehmenden auf einer Skala von 1-5?
- **Sicherheitsgefühl – Allgemein:**
 - o Wie erleben Sie den Aufenthalt im genannten Raum? Fühlen Sie sich sicher?
(z.B. Geräuschkulisse/ Hektik/ Kriminalität (Drogen, Diebstahl, Bettellei))
 - o Wie geht es Ihnen in den frühen Morgenstunden oder am Abend/ in der Nacht?
- **Atmosphäre:**
 - o Wie nehmen Sie den Raum wahr?
 - o Wo hat der Raum Qualität?
 - o Vermissen Sie etwas?
 - o Könnten Dinge weggelassen werden?

7. Demografische Basisdaten

- **Bezug zum Ort:** Haben Sie einen privaten Bezug zum Raum? Sind Sie Anwohner:in?
- **Alter und Geschlecht:** Angaben freiwillig, um die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppe und Altersgruppen besser zu verstehen.

8. Dank und Abschluss

- Wir sind nun am Ende mit der Befragung – gibt es noch etwas, das Sie uns mitgeben möchten?
- Ganz herzlichen Dank, dass Sie sich Zeit genommen haben.

Grundlegende Hinweise zur Befragung

Ein möglichst breites Altersspektrum befragen.
Fragen offen und wertfrei stellen.
Umfragezeitraum möglichst kurz halten.
Keine Diskussionen eingehen – nur Informationen einholen.
Verständnis zeigen, aber keine Partei ergreifen.

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