



Bericht zu den Einwendungen

Strassenbauprojekt Stauffacherquai

Zurlinden- bis Kasernenstrasse

Bau Nr. 20115

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Einwendungen	4
3	Schlussbemerkungen	25

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 Stauffacherquai, Abschnitt Zurlinden- bis Kasernenstrasse, mit der geplanten umfassenden Neugestaltung des Strassenraums in der Manessestrasse und im Stauffacherquai, wurde vom 6. Januar bis 6. Februar 2023 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 432 Einwendungen mit total 519 Anträgen eingegangen, davon 484 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als ein Antrag gezählt). Von den somit 35 vorliegenden Anträgen werden 6 Anträge berücksichtigt und 11 Anträge teilweise berücksichtigt. 18 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:

- Realisierung richtungsgetrennter und baulich abgesetzter Velowege in der Manessestrasse und im Stauffacherquai
- Optimierung der Veloverbindung auf der Sihlhölzlibrücke
- Pflanzung von Bäumen und Schaffung neuer Grünflächen
- Abbau von Fahrstreifen des motorisierten Verkehrs in der Manessestrasse und im Stauffacherquai
- Neuorganisation der Ein- und Ausfahrten der Aegerten- und Morgartenstrasse
- Aufhebung von Parkplätzen und Erstellung von Güterumschlagsfeldern
- Schaffung einer zusätzlichen oberirdischen Fuss- und Veloquerung über die Sihlhölzlibrücke seitens Tunnelstrasse
- Rückbau der Unterführungen bei der Schimmelstrasse und dem Stauffacherquai
- Entsiegelung oder sickerfähige Materialisierung von Parkplätzen und Güterumschlagsfeldern sowie Veloparkplätzen
- Entsiegelung des Fusswegs entlang der Sihl im Stauffacherquai
- Erneuerung der Strassenbeläge und Werkleitungen

2 Einwendungen

Einwendung:

Auf das Projekt und dessen Massnahmen sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Am 11. Juli 2018 reichten zwei Gemeinderät*innen folgende Motion, GR Nr. 2018/279, ein: "*Das Einzugsgebiet des Triemlis ist gross, mehr als 15 000 Personen wohnen im Gebiet südlich der Birmensdorferstrasse und nördlich der Üetlibergstrasse, doch momentan gibt es keine komfortable Veloroute zum Hauptbahnhof. Genau diese Verbindung ist essentiell für den Arbeits- und Freizeitweg von vielen Bewohner*innen sowie für den Anschluss an den öffentlichen Verkehr. (...) Mit dem neuen Velotunnel entsteht eine durchgehende Route bis zum Escher-Wyss-Platz. Das Bedürfnis nach durchgehenden attraktiven Velorouten entspricht auch dem Willen der Stimmbevölkerung und des Gemeinderats, welche dies mehrfach in Abstimmungen und Vorstössen für zusätzliche Velomassnahmen zum Ausdruck gebracht hat. (...) Die Route über den Bahnhof Giesshübel und weiter entlang dem linken Sihlufer bietet sich an, da es nur noch wenige grössere Veränderungen braucht, um diese durchgehende Veloroute zu erstellen. (...)*"

Für den Veloverkehr aus dem in der Motion beschriebenen Einzugsgebiet gibt es grundsätzlich verschiedene Routen in Richtung Bahnhof Giesshübel und weiter in Richtung Hauptbahnhof. Als eine der direktesten Verbindungen dienen dabei die Strassen und Wege entlang des Uetlibergbahn-Trassees und entlang der Sihl. Die Machbarkeit einer Veloverbindung zwischen dem Bahnhof Binz und der Sihlhölzlibrücke hat das Tiefbauamt in einer Studie untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass eine Führung des Veloverkehrs entlang des linken Sihlufers im Bereich der Sportanlage Sihlhölzli mit den Anforderungen des Grünraums sowie der schützenswerten Anlage nicht vereinbar ist. Die Korridor-Bestvariante sieht dabei eine Verbindung vom Bahnhof Binz über die Uetlibergstrasse und die Manessestrasse bis zur Zurlinden-/Aegertenstrasse vor. In der Fortsetzung der Manessestrasse mit der hohen Verkehrsbelastung von und zur Autobahn führt die Korridor-Bestvariante bis in den Stauffacherquai und von dort weiter bis zum Hauptbahnhof. Zur Umsetzung dieses Abschnitts wurde das nun vorliegende Strassenbauprojekt ausgelöst.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den geplanten Parkplatzabbau im Projektgebiet sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (PBG) sieht vor, dass im Normalfall die Zahl der Fahrzeugabstellplätze so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benutzer*innen einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. Pflichtparkplätze). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV) regelt den Pflichtbedarf. Durch die Realisierung von Pflichtparkplätzen weitet sich das Parkplatzangebot auf Privatgrund stetig aus, sodass der Parkplatzbedarf zusehends auf Privatgrund abgedeckt werden kann.

Zudem geht aus dem Richtplanteil zum Kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, am 10. April 2021 durch den Gemeinderat festgesetzt (GR Nr. 2019/437) und nach einer Volksabstimmung und der Genehmigung durch die Baudirektion am 13. Juni 2022 sowie die Publikation der Rechtskraft am 14. September 2022, hervor, dass private Sammelgaragen zur Abdeckung des Bedarfs an Parkplätzen dienen, wobei die Bedürfnisse des Gewerbes und der Ladengeschäfte sowie der Besucher*innen angemessen zu berücksichtigen sind. Gibt es höher zu gewichtende Interessen an den Strassenraum (Velosicherheit, angemessene Gehwegbreiten, Hitzeminderung, usw.), so sind die aus Kulanz markierten Blaue-Zone-Parkplätze aufzuheben und einer anderen Nutzung zuzuführen. Die innerhalb des Strassenbauprojekts durch den Parkplatzabbau freigestellten Verkehrsflächen sind demnach in Fussgänger*innen-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten und eine hohe Aufenthaltsqualität ist zu schaffen (STRB Nr.950/2019, S. 23).

Demzufolge besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkplätze und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt Zürich nicht verpflichtet, Ersatz oder Kompensation für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer*innen sowie Gewerbetreiber*innen sind grundsätzlich selber dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigte und Besucher*innen auf ihren Grundstücken zu errichten. Des Weiteren sind kantonale ÖV-Güteklassen ein Mass der Erschliessungsgüte eines Standortes mit dem öffentlichen Verkehr. Im Kanton Zürich sind diese eine wesentliche Grundlage für die Ermittlung des Parkplatzbedarfs bei neu zu erstellenden Bebauungen. Darüber hinaus geben die kantonalen ÖV-Güteklassen auch Aufschluss über die potentielle Verkehrserschliessung zukünftiger Bauprojekte, etwa in Wohn- und Arbeitsplatzgebieten oder in Gebieten für verkehr-intensive Einrichtungen. Das Siedlungsgebiet entlang des Strassenbauprojekts ist bezüglich der ÖV-Güteklassen im GIS-Browser des Kantons Zürich mit A (sehr gute Erschliessung) oder B klassiert (siehe auch ÖV Güteklassen Infoblatt, Version 2.1, August 2020, Kanton Zürich). Dies deckt sich im Grossen und Ganzen mit dem restlichen Stadtgebiet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es soll im Projektgebiet auf sämtliche Blaue-Zone-Parkplätze und gebührenpflichtige weisse Parkplätze verzichtet werden. Die freigespielte Fläche solle entsiegelt, begrünt, mit Bäumen bepflanzt und Sitzgelegenheiten zum Verweilen oder zusätzliche Veloparkplätze geschaffen werden. Falls nicht verzichtet werden könne, soll aufgezeigt werden, wie die projektierten Parkplätze in Zukunft klimaneutral betrieben werden können.

Stellungnahme:

Der Grossteil der bestehenden Parkierung wird zugunsten der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr sowie zur zusätzlichen Begrünung in den Massnahmegebieten 1 und 2 der Fachplanung Hitzeminderung abgebaut. Die zu erhaltende Parkierung dient den ansässigen Gewerbetreiber*innen und der Anwohnerschaft, welche aufgrund der bestehenden Bebauungsstruktur im Quartier nur reduzierte Parkierungsmöglichkeiten auf Privatgrund haben. Die geplanten Parkplätze werden entsiegelt und mit sickerfähigem Belag ausgebildet. Die Anordnung auf Gehwegniveau ermöglicht eine gewisse Aufwärtskompatibilität zur späteren Umnutzung wie bspw. in Veloabstellplätze oder zusätzlichen Grünflächen.

Falls innerhalb des Strassenbauprojekts eine Aufwärtskompatibilität festgestellt wird, würde das Projektvorhaben entsprechend den Bedürfnissen und Materialisierung angepasst.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Das Parkplatzangebot soll im Projektgebiet zusätzlich erweitert werden.

Stellungnahme:

Gibt es höher zu gewichtende Interessen an den Strassenraum (Velosicherheit, angemessene Gehwegbreiten, Hitzeminderung usw.), so macht es Sinn, die markierten Parkplätze aufzuheben und einer anderen Nutzung zuzuführen. Die innerhalb des Strassenbauprojekts durch den Parkplatzabbau freigestellten Verkehrsflächen sind demnach in Fussgänger*innen-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten und eine hohe Aufenthaltsqualität ist zu schaffen (STRB Nr. 950/2019).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf der Siedlungsseite entlang der Manessestrasse sollen zugunsten von grosszügigen Gehbereichen und Blaue-Zone-Parkplätze keine Bäume gepflanzt werden.

Stellungnahme:

Das Strassenbauprojekt befindet sich gemäss Fachplanung Hitzeminderung in den Massnahmegebieten 1 und 2. Es sind deshalb Massnahmen zur Hitzeminderung tags und nachts erforderlich. Entsiegelte Oberflächen, sickerfähige Beläge, Grünflächen und Bäume sind dabei massgebende Elemente zur gewünschten Hitzeminderung in der Innenstadt.

Weiter ist das Alleenkonzzept der Stadt Zürich als langfristige Zielvorstellung für die zukünftige städtische Strassenbaumpflanzung zu verstehen. Es dient als verwaltungsinterne Arbeitsgrundlage für die im Strassenraum tätigen Dienstabteilungen. Gründe für die Baumpflanzung sind nicht nur die Gestaltung und Ästhetik, sondern massgebend ist auch die ökologische Funktion der Stadtbäume. Im Projektgebiet wird, wo baulich und verkehrlich möglich, das Alleenkonzzept umgesetzt und mit den neu projektierten Gestaltungsansätzen in Einklang

Bericht zu den Einwendungen

gebracht. Generell wird der Strassenraum mehr durchgrünt resp. mit der Anordnung von neuen Grünstrukturen neu gegliedert und aufgewertet, sodass die Aufenthaltsqualität im Stadtraum erhöht und die Freiraumversorgung gestärkt wird.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es seien in genügender Anzahl Flächen für den Güterumschlag und für Anlieferungen sowie für das Ein- und Aussteigenlassen von Taxifahrgästen einzuplanen. Die minimale Erhöhung von zwei auf fünf Plätze für den Güterumschlag genüge nicht.

Stellungnahme:

Die Stadt Zürich entwickelt zurzeit unter der Leitung des Tiefbauamts ein gesamtstädtisches Anlieferungs- und Gewerbekonzept. Allfällige Lösungsansätze für den Gewerbeverkehr (Handwerker*innen usw.) werden darin evaluiert.

Falls innerhalb des Strassenbauprojekts eine Aufwärtskompatibilität festgestellt wird, würde das Projektvorhaben entsprechend den Bedürfnissen angepasst.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Alle Güterumschlags- und Parkplatzflächen, die an einen Veloweg grenzen, seien ebenfalls mit einem Anschlag von 10 cm zu versehen. Autofahrende seien es gewohnt, sich beim Einparken am Widerstand des Randsteins zu orientieren. Fehle dieser, so würden die Fahrzeuge vermehrt in den übrigen Verkehrsraum ragend abgestellt. Die Markierung und Beschaffenheit des Parkplatzes müsse gewährleisten, dass die Fahrzeuge nicht frei innerhalb der 2,95 m Breite der Baumrigolen angeordnet werden. Hinzu komme, dass ohne 10 cm Randstein kaum noch rückwärts eingeparkt würde, sondern vorwärtsfahrend eine ausladende Kurve über den angrenzenden Geh- oder Veloweg gezogen werde. Derartige Manöver seien aber eine unerwartete Gefahr für die Velofahrer*innen.

Stellungnahme:

Im vorliegenden Projektvorhaben ist zwischen Parkplatz und Veloweg jeweils eine Dooring-Zone von 0,70 m Breite angeordnet, welche den städtischen Vorgaben entspricht und in den Velostandards der Stadt Zürich quantifiziert ist. Diesbezüglich ist die Parksituation im Stauffacherquai mit ähnlichen Querschnittssituationen vergleichbar. Aufgrund der vorherrschenden Höhenverhältnisse und den damit verbundenen fixen Höhenquoten wird auf künstliche Höhenunterschiede verzichtet.

Die Einwendung wird bezüglich Materialisierung und Markierung von Parkplätzen in der nächsten Projektstufe (Vorprojekt), unter Vorbehalt der Verkehrssicherheit, Signalisation, Befahrbarkeit sowie unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben und Richtlinien, geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Schmälerung des Gehwegs zu Gunsten der Velofahrer*innen und die Streichung des momentan bestehenden Umschlagplatzes der Bäckerei an der Ecke Manesse-/Schimmelstrasse (Schimmelstrasse Nr. 1) sei zu verzichten. Der Betrieb sei auf den Umschlagplatz auf Seite Manessestrasse angewiesen. Dieser werde durch Lieferanten für die Anlieferung und Kund*innen zum Kurzzeitparkieren genutzt. Der in den Plänen als Ersatz vorgeschlagene Umschlagplatz auf Seite Schimmelstrasse sei ungünstig gelegen, da dieser nur mit einem Weg rund um die Schmiede Wiedikon angefahren werden könne. Kund*innen, die von der Manessestrasse oder Tunnelstrasse her kommen, würden nirgendwo halten können. Dies würde zu viel Wildparkerei führen. Ausserdem sei anzunehmen, dass der Umschlagplatz zumeist von Anwohner*innen der Schimmelstrasse besetzt sein werde, da für diese die Parkmöglichkeiten reduziert würden. Weiter würden mit der Schliessung der Aegertenstrasse weitere Park- und Umschlagmöglichkeiten an der Weststrasse im Zusammenhang mit der Bäckerei verunmöglicht.

Stellungnahme:

Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkplätze und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt Zürich nicht verpflichtet, Ersatz oder Kompensation für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer*innen sowie Gewerbetreiber*innen sind grundsätzlich selber dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner*innen sowie für Beschäftigte und Besucher*innen auf ihren Grundstücken zu errichten.

Der innerhalb des Gehbereichs markierte Umschlagplatz vor der Bäckerei an der Ecke Manesse-/Schimmelstrasse (Schimmelstrasse Nr. 1) soll hauptsächlich für die gewerbliche Anlieferung der Bäckerei und nicht als Kunden- oder Kurzzeitparkplatz genutzt werden. Weiter ist die heutige Lage des markierten Umschlagplatzes im Knotenbereich und Ausfahrbereich der Feuerwehr sehr ungünstig platziert und behindert zudem den Fuss- und Veloverkehr.

Durch die Dienstabteilung Verkehr wurde die Verlegung des Umschlagplatzes an der Ecke Manesse-/Schimmelstrasse – unabhängig des Projektvorhabens – aus Sicherheitsgründen im Knotenbereich vorgezogen und im Bereich Schimmelstrasse Nr. 1 ein alternativer Standort ausgeschieden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Vor der Bäckerei an der Ecke Manesse-/ Schimmelstrasse (Schimmelstrasse Nr. 1) sei mittels geeigneter baulicher Massnahmen zu verhindern, dass Autos auf dem Veloweg abgestellt werden. Bereits heute würden an der Ecke Manesse-/Schimmelstrasse trotz Verbot regelmässig Autos auf dem Gehweg abgestellt, welche die schmale Mischverkehrszone schmälern würden. Werde an dieser Stelle der neue Veloweg erstellt, dann sei absehbar, dass dieser ebenfalls von falsch parkierten Autos zugestellt werde. Das Projekt sei daher an dieser Stelle so anzupassen, dass mittels Pfosten, Baken oder sonstigen geeigneten baulichen Massnahmen ein Befahren des Gehwegs sowie des Velowegs durch Autos verunmöglicht werde.

Stellungnahme:

Die heutige Lage des markierten Umschlagplatzes im Knotenbereich und Ausfahrbereich der Feuerwehr ist sehr ungünstig platziert und behindert zudem den Fuss- und Veloverkehr.

Durch die Dienstabteilung Verkehr wurde die Verlegung des Umschlagplatzes an der Ecke Manesse-/Schimmelstrasse – unabhängig des Projektvorhabens – aus Sicherheitsgründen im Knotenbereich vorgezogen und im Bereich Schimmelstrasse Nr. 1 ein alternativer Standort ausgeschieden. Zudem wurde die Situation an der Ecke Manesse-/Schimmelstrasse mittels Versetzen von Pfosten bereits entschärft, ein Befahren des Gehwegs sowie des Velowegs durch Autos ist verunmöglicht.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Beide bestehenden Unterführungen bei der Schimmel- und Tunnelstrasse sollen nicht zurückgebaut werden und weiterhin für Fussgänger*innen zugänglich sein. Diese Unterführungen würden als täglicher Schulweg für die Schülerinnen der Jüdischen Schule Zürich JSZ genutzt. Eine Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit sei nicht nachvollziehbar. Viele Kinder dürften ohne diese Unterführungen nicht mehr selbstständig in den öffentlichen Kinderspielplatz Sihlpark nahe der Sihltalbahn oder zur Sportanlage Sihlhölzli. Die Unterführungen stellten eine sichere Verbindung zwischen den beiden Stadtkreisen 2 und 3 dar.

Stellungnahme:

Gemäss § 14 des kantonalen Strassengesetzes verpflichtet sich die Stadt Zürich, ihre Verkehrsinfrastrukturen so sicher und wirtschaftlich wie möglich zu betreiben sowie die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger*innen, der Velofahrer*innen und der Behinderten und Gebrechlichen angemessen zu berücksichtigen. Mit einer videobasierten Verkehrsanalyse hat das Tiefbauamt Mitte April 2023 Kenntnisse über die Nutzung der im Projektgebiet bestehenden drei Unterführungen gewonnen und die Nutzungsdaten ausgewertet.

Zusammenfassung der Erhebungsdaten über die Unterführung Manesse-/Schimmelstrasse:

- An Werktagen benützen etwa 200 Personen die Unterführung, wobei an Samstagen das Fussgängeraufkommen etwas geringer ist.
- Unter den Fussgänger*innen sind einige Kinder. Diese nutzen die Unterführung (z. T. mit Trottinette) für ihren Schulweg. Die Mehrheit der Schulkinder quert die Manessestrasse via oberirdische Fussgängerstreifen der Schimmel- und Manessestrasse.
- Besonders hohe Querungsfrequenzen weisen die Fussgängerstreifen und die Velofurt über die Schimmelstrasse auf.
- Die Unterführung wird kaum vom Veloverkehr genutzt, Velofahrer*innen nutzen die parallel zu den Fussgängerstreifen bestehende Velofurten.

Zusammenfassung der Erhebungsdaten über die Unterführung Manesse-/Tunnelstrasse (Sihlhölzlibrücke West):

- An Werktagen nutzen etwa 300 Personen die Unterführung, wobei an Samstagen das Personenaufkommen etwas geringer ist.
- Den auf Fahrbahnniveau liegenden Fussgängerstreifen nutzen etwa drei Mal so viele Personen als durch die Unterführung.
- Unter den Zufussgehenden sind kaum Kinder. Für den Schulweg wird offenbar der oberirdische Fussgängerstreifen genutzt.
- Hauptwegebeziehung in Zusammenhang mit der Unterführung ist entlang der Sihl. Es bestehen verhältnismässig wenige Wegebeziehungen zwischen der Unterführung und der Sihlhölzlibrücke oder den angrenzenden Stadtquartieren.
- Die Unterführung wird kaum vom Veloverkehr genutzt (das Velo muss gestossen werden). Velofahrer*innen nutzen die parallel zum Fussgängerstreifen bestehende Velofurt, die eine wichtige Querungsstelle auf der Route zwischen Sihlhölzli und Innenstadt darstellt.

Zusammenfassung der Erhebungsdaten über die Unterführung Tunnelstrasse (Sihlhölzlibrücke Ost):

- An Werktagen nutzen etwa 700 Fussgänger*innen die Unterführung, wobei an Samstagen das Fussgängeraufkommen ähnlich ist. Unter den Zufussgehenden sind nur wenige Kinder.
- Hauptwegebeziehung in Zusammenhang mit der Unterführung ist entlang der Sihlpromenade. Es bestehen verhältnismässig wenige Wegebeziehungen zwischen der Unterführung und der Sihlhölzlibrücke oder den angrenzenden Stadtquartieren.
- Die Unterführung wird vom Veloverkehr stark frequentiert (an Werktagen mehr als 2 000 Velos, an Samstagen etwa 1 000 Velos).
- Insbesondere an Werktagen zeigt sich die hohe Bedeutung als Velopendelroute (mit ausgeprägten Morgen- und relativ lang anhaltenden Abendspitzen).

Weiter erfüllen sämtliche Unterführungen im Projektperimeter die Anforderungen in Bezug auf Höhe, Breite, Steigungsverhältnisse und Sicherheit nicht.

In der nächsten Projektstufe (Vorprojekt) wird, unter Vorbehalt der technischen Machbarkeit, Befahrbarkeit, Verkehrssicherheit sowie unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben und Richtlinien je Unterführung Folgendes umgesetzt:

- Manesse-/Schimmelstrasse: Erhalt der Unterführung und Detailkonzeption des Strassenraums als Option zur späteren Aufhebung.
- Manesse-/Tunnelstrasse (Sihlhölzlibrücke West): Aufhebung der Unterführung und Rückbau der beiden Zugänge sowie Angebotsverbesserung der oberirdischen Querung für Fuss- und Veloverkehr.
- Tunnelstrasse (Sihlhölzlibrücke Ost): Erhalt der Unterführung und Rückbau der beiden Treppenzugänge sowie Angebotsschaffung einer neuen oberirdischen Querung für Fuss- und Veloverkehr.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die bestehenden Unterführungen im Projektgebiet sollen nicht zurückgebaut werden. Zusätzlich solle direkt vor dem Tunnelportal parallel zur Sihltalbahn eine neue Unterführung zur Unterquerung der Tunnelstrasse umgesetzt werden. So könnten Fussgänger*innen aus dem Altstadtquartier ohne Gefahr in den öffentlichen Kinderspielplatz Sihlpark nahe der Sihltalbahn oder zur Sportanlage Sihlhölzli gelangen.

Stellungnahme:

Mit einer videobasierten Verkehrsanalyse hat das Tiefbauamt Mitte April 2023 Kenntnisse über die Nutzung der im Projektgebiet bestehenden drei Unterführungen gewonnen und die Nutzungsdaten ausgewertet. Die Hauptwegebeziehung im Umfeld der Unterführung Tunnelstrasse (Sihlhölzlibrücke Ost) ist entlang der Sihlpromenade. Es bestehen verhältnismässig wenige Wegebeziehungen zwischen der Unterführung und der Sihlhölzlibrücke oder den angrenzenden Stadtquartieren.

Diesbezüglich konnte kein Bedarf einer weiteren Unterführung zur Unterquerung der Tunnelstrasse im Bereich des Tunnelportals parallel zur Sihltalbahn festgestellt werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Als Ersatz für die geplante Aufhebung der beiden Unterführungen Schimmel- und Tunnelstrasse seien an folgenden beiden Lagen Fussgängerstreifen über die Manessestrasse zu erstellen: Stauffacherquai Nr. 58 – Sihlhölzli und Schimmelstrasse Nr. 1 (Bäckerei) – Sihlhölzli.

Stellungnahme:

Der Knoten Schimmel-/Manessestrasse ist im Gesamtsystem leistungsbestimmend. Weiter werden am Knoten Tunnel-/Sihlhölzlistrasse die stadtauswärts führenden motorisierten Individualverkehrsströme im Rahmen eines Überlastschutzes zugunsten der Leistungsfähigkeit des Knotens Schimmel-/Manessestrasse partiell gedrosselt.

Nebst geometrischen Fixpunkten in den engen Knotenbereichen müssten mit zusätzlichen Fussgängerstreifen über die Manessestrasse und den dafür erforderlichen Aufweitungen für Fussverkehrsinseln zusätzliche Phasen in der Lichtsignalsteuerung angeboten werden.

Aufgrund des im Verkehrsgutachten ausgewiesenen Auslastungsgrades des Knotens Schimmel-/Manessestrasse sind zusätzliche Fussgängerquerungen an diesen beiden Lagen technisch nicht umsetzbar.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Unterführung auf Höhe Stauffacherquai sei nicht vollständig zuzuschütten, sondern nur soweit abzuschliessen, dass sie ohne grossen Aufwand wieder als Velounterführung reaktiviert werden könnte. Das rechte Sihlufer sei sowohl bei Velofahr*innen als auch bei Fussgänger*innen sehr beliebt. Insbesondere zu Hauptpendlerzeiten bestehe dort oft ein sehr dichter Verkehr. Wegen des signalisierten Mischverkehrs und der teilweisen schlechten Übersicht ergäben sich dort auch viele Konfliktsituationen. In den kommenden Jahren sei eher mit einer Zu- denn einer Abnahme der Frequenzen zurechnen. Eine Teilverlegung des Veloverkehrs auf die linke Uferseite sei zu überlegen, so könnte einerseits eine Entlastung des rechtsufrigen Verkehrs erreicht und andererseits der aus dem Quartier Friesenberg kommende oder dorthin führende Velo- und Fussverkehr abnehmen. Dazu müsste die schon in parlamentarischen Vorstössen geforderte Brücke über die Manessestrasseunterführung und den anschliessenden Bahnübergang mit Barriere über das SZU-Gleise, zwischen den Bahnhöfen Giesshübel und Wiedikon, erstellt werden.

Stellungnahme:

Eine Teilverlegung des Veloverkehrs auf die linke Sihlufenseite wird im Rahmen des Bauprojekts 20146 Giesshübelsteg Nord, ab Eichstrasse inkl. Überführung über Manessestrasse und SZU Gleise, und 20147 Sihlufenerweg links, geprüft. Ein komplett entlang des linken Sihlufers durchgehendes Angebot ist aufgrund der Platzverhältnisse und des Eingriffs in ein inventarisiertes Naturschutzobjekt nicht oder nur teilweise möglich (Motion GR Nr. 2018/279). Mit der entlang der Manessestrasse geplanten Veloverbindung steht künftig ein attraktives Angebot zur Verfügung, welches das Binzquartier und Friesenbergquartier über die Uetlibergstrasse anbindet.

Weiter hat das Tiefbauamt Mitte April 2023 mit einer videobasierten Verkehrsanalyse Kenntnisse über die Nutzung der im Projektgebiet bestehenden drei Unterführungen gewonnen und die Nutzungsdaten ausgewertet. Im Bereich der Unterführung Manesse-/Tunnelstrasse (Sihlhölzlibrücke West) wird die Strasse grösstenteils mit dem auf Fahrbahnniveau liegenden Fussgängerstreifen gequert. Dieser weist eine drei Mal so hohe Frequenz auf wie die Unterführung. Auch als Schulweg wird das oberirdische Angebot genutzt.

Diesbezüglich konnte kein Bedarf einer weiteren Unterführung zur Unterquerung der Tunnelstrasse im Bereich des Tunnelportals parallel zur Sihltalbahn festgestellt werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf Abbauten von Fahrstreifen sei zu verzichten. Der Verkehr stau sich bereits im Bestand trotz mehrstreifiger Strassen wobei eine zusätzliche Fahrstreifenminderung die Rückstausituation noch verschlimmern würde. Diesbezüglich bedarf das Projekt einer generellen Überarbeitung mit dem Ziel, dass die heutige Kapazität für den motorisierten Individualverkehr mindestens zu erhalten sei.

Stellungnahme:

Mit den geplanten Massnahmen können die heutigen Verkehrsmengen auch weiterhin verarbeitet werden. Die geforderte Erhaltung der Leistungsfähigkeit gemäss Kantonsverfassung Art. 104

Bericht zu den Einwendungen

Abs. 2bis ist gegeben. Die Fahrstreifenabbauten in der Manessestrasse und am Stauffacherquai führen zu einer Erhöhung von Rückstaulängen. Aufgrund Optimierungen der Lichtsignalsteuerungen am jeweiligen Knoten ist der zur Verfügung stehende Stauraum ausreichend dimensioniert und die vorgelagerten Knoten werden nicht negativ beeinflusst.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) müsse mit geeigneten Mitteln an der Quelle (z. B. Pfortnerung beim Autobahnzubringer) gesenkt und nicht erhalten werden. Weiter müsse die Stadt Zürich die direkten Treibhausgasemissionen auf Stadtgebiet bis ins Jahr 2040 auf netto null reduzieren. Diesbezüglich gelte es aufzuzeigen, inwiefern der Kantonsverfassungsartikel 104 Abs. 2bis für die Stadt Zürich rechtlich verbindlich sei und inwiefern der Kantonsverfassungsartikel 104 Abs. 2bis nicht gegen höheres Bundesrecht verstosse.

Stellungnahme:

Bei den Strassen im bearbeiteten Projektgebiet handelt es sich um Hauptverkehrsstrassen, auf denen gemäss Richtplanung der Verkehr gebündelt werden soll. Der Kantonsverfassungsartikel 104 Abs. 2bis ist für die Stadt verbindlich. Er wurde von der Bundesversammlung bestätigt und es kann damit davon ausgegangen werden, dass er nicht gegen übergeordnetes Recht verstösst. Das vorliegende Projekt kann unter Berücksichtigung der Kantonsverfassung strategiekonform umgesetzt werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es seien Massnahmen zu treffen, damit die Beschleunigung bei dem Autobahnzubringer erst nach dem Erreichen der Lärmschutzwand erfolge, notfalls durch das Installieren eines Blitzkastens auf Höhe Aegertenstrasse.

Stellungnahme:

Im Verkehr müssen sich alle so verhalten, dass andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet werden. Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und älteren Menschen, ebenso, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich Strassenbenützer*innen nicht richtig verhalten. Weiter will die Stadt Zürich in den kommenden Jahren auf innerstädtischen Strassen mit der dritten Etappe Strassenlärmsanierung und der Einführung von weitgehend Tempo 30 die Bevölkerung von übermässigem Lärm entlasten. Damit wird ein Beitrag für eine konsequente Umsetzung des Umweltschutzgesetzes, eine massgebliche Verbesserung im Bereich Lärmschutz und der Verkehrssicherheit geleistet.

Bericht zu den Einwendungen

Die Einwendung wird in der nächsten Projektstufe (Vorprojekt) unter Vorbehalt der Verkehrssicherheit, der Leistungsfähigkeit sowie unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben und Richtlinien und unter Einbezug des ASTRA geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Erstellung von Einbauten im Fahrbahnbereich und auf der Fahrbahnoberfläche sei zu verzichten. Verkehrsinseln würden die Befahrbarkeit durch Fahrzeuge sowie den Strassenunterhalt erschweren und können auch mittels Markierungen erfolgen.

Stellungnahme:

Einbauten im Fahrbahnbereich werden nur dort vorgenommen, soweit diese für die Regelung des Verkehrs (z. B. Lichtsignalanlagen) oder für die Verkehrssicherheit (z. B. Schutzinseln) erforderlich sind. Die Befahrbarkeit durch Fahrzeuge und Strassenunterhalt ist/wird mittels Schleppkurven geprüft.

Zur Strasse gehören gemäss § 3 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) ausser den Flächen für den fließenden und ruhenden öffentlichen und privaten Verkehr auch alle dem bestimmungsgemässen Gebrauch, der technischen Sicherung und dem Schutz der Umgebung dienenden Bauten und Einrichtungen, insbesondere Verkehrsinseln, Kunstbauten, Stützmauern und dergleichen sowie Fussgängerüber- und -unterführungen.

Die Einwendung wird in der nächsten Projektstufe (Vorprojekt), unter Vorbehalt zu Verkehrssicherheit, Markierung und Signalisation, Befahrbarkeit sowie unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben und Richtlinien, geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Weder die Ausfahrt Aegertenstrasse in die Manessestrasse noch die Ausfahrt Morgartenstrasse in das Stauffacherquai sollen mit Pollern verschlossen werden. Die Verbindungskappung würde innerhalb der Wohnquartiere zu Mehrverkehr führen und damit zu einer erhöhten Lärmbelastung für die Bewohner*innen.

Stellungnahme:

Die erforderlichen Sichtweiten vom MIV auf die Velofahrer*innen auf den geplanten Veloweg können in der neuen Verkehrsanlage nicht eingehalten werden. Diesbezüglich muss dieses Sicherheitsdefizit durch Aufhebung dieser beiden Ausfahrten bereinigt werden. Die Ein- und Ausfahrt wird lediglich noch für den Veloverkehr ermöglicht. Für die Durchfahrt von Entsorgungs- und Rettungsfahrzeugen ist eine Lösung mittels schliessbaren Pollern vorgesehen, die bei Bedarf demontiert werden können. Der marginale Mehrverkehr innerhalb des Quartiers wird diesbezüglich zugunsten der Verkehrssicherheit in Kauf genommen. Die Ausfahrt für den MIV erfolgt via West- und Werdstrasse oder Weber- und Hallwylstrasse in die entsprechende Richtung. Weiter will die Stadt Zürich in den kommenden Jahren auf innerstädtischen Strassen

mit der dritten Etappe Strassenlärmsanierung und der Einführung von weitgehend Tempo 30 die Bevölkerung von übermässigem Lärm entlasten. Damit wird ein Beitrag für eine konsequente Umsetzung des Umweltschutzgesetzes und für eine massgebliche Verbesserung im Bereich Lärmschutz und der Verkehrssicherheit geleistet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es sei zu prüfen, ob entlang der Manessestrasse und im Stauffacherquai die Veloführung als Zweirichtungsveloweg auf der Siedlungsseite ausgestaltet und so die Kreuzungssituationen entschärft werden könnten. Es sei zu beobachten, dass bereits im Bestand der Gehweg auf der Siedlungsseite durch Velos in beide Richtungen befahren würde, wobei auf dem kombinierten Fuss- und Veloweg auf Seite Sihlhölzli kaum Velos verkehren würden.

Stellungnahme:

Im Rahmen der Projektentwicklung wurden im Projektgebiet folgende Varianten geprüft: Einrichtungsveloweg, Zweirichtungsveloweg Seite Sihl resp. Seite Sihlhölzli und Zweirichtungsveloweg Seite Siedlung (vergl. Erläuterungsbericht der Planaufgabe vom 6. Januar 2023 bis 6. Februar 2023 im Sinne von § 13 StrG).

Manessestrasse: Die Variante Zweirichtungsveloweg Seite Siedlung wurde insbesondere aufgrund der Platzverhältnisse sowie möglicher Konflikte mit der Berufsfeuerwehr und der fehlenden Anbindung der Sportanlage Sihlhölzli verworfen. Im Abgleich mit den Projektzielen wurde entschieden, dass sich zur Zielerreichung aus folgenden Gründen der Lösungsansatz Einrichtungsradweg eignet:

- Stark trennende räumliche Wirkung eines Zweirichtungsvelowegs
- Konsistentes Führungskonzept Veloverkehr entlang Sihlraum (Sihlhölzli bis Hauptbahnhof), da Teilabschnitte zu kurz für mehrfachen Systemwechsel und zusätzlich nötigen Querungen
- Direkte Quartieranbindungen via Aegerten-, West-, Schimmel- und Hallwylstrasse, da Fahrten in Längsrichtung aus den Wohnquartieren bei Einrichtungsradweg immer möglich
- Anbindung der Manessestrasse zwischen Manesseplatz und Zurlindenstrasse sowie Anbindung des rechten Sihlufers
- Optimale Verknüpfung mit der Velovorzugsroute Zurlindenstrasse und Erschliessung der Sihlhölzlianlage
- Vorherrschende Platzverhältnisse zwischen Zurlinden- und Aegertenstrasse aufgrund Autobahnrampe

Stauffacherquai: Um Planungssicherheit für einen definitiven Querschnittsentscheid zu erlangen, wurde die Achse Stauffacherquai und Kasernenstrasse bis zum Portal des Velotunnels am Hauptbahnhof betrachtet. Aufgrund der Bedeutung des Kasernenareals und der zusätzlichen räumlichen Trennung wurde die Variante Zweirichtungsveloweg verworfen. In Abstimmung mit dem Lösungsansatz in der Kasernenstrasse wurde aus folgenden Gründen der Lösungsansatzentscheid zugunsten des Einrichtungsvelowegs am Stauffacherquai gefällt:

- Stark trennende räumliche Wirkung eines Zweirichtungsvelowegs
- Konsistentes Führungskonzept Veloverkehr entlang Sihlraum (Sihlhölzli bis Hauptbahnhof), da Teilabschnitte zu kurz für mehrfachen Systemwechsel und zusätzlich nötigen Querungen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (etwa Konflikte Velo/MIV bei Quartiereinmündungen aufheben, Vortrittsverhältnisse klären und Sichtweiten verbessern sowie Konflikte mit Anlieferungen und Güterumschlag reduzieren)
- Missbräuchliche Nutzungen auf Siedlungsseite (Anlieferungen, Velo im Gegenverkehr, rückwärtige Erschliessung/Parkierung) reduzieren

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der bereits bestehende kombinierte Fuss- und Veloweg entlang der Manessestrasse auf Seite Sihlhölzli würde durch Fussgänger*innen kaum genutzt und könne deshalb als Zweirichtungsveloweg ausgebaut werden. Die bestehenden Konfliktsituationen mit dem Fussverkehr auf der Siedlungsseite könnten so entschärft werden.

Stellungnahme:

Ein reiner Zweirichtungsveloweg entlang der Sihlhölzlianlage würde die Erschliessung der bedeutenden Anlage für Sport und Erholung sowie für die jüdische Mädchenschule für den Fussverkehr ausschliessen und eine direkte Anbindung der Wohnquartiere für den Veloverkehr erschweren.

Im Rahmen der Projektentwicklung wurden im Projektgebiet folgende Varianten geprüft: Einrichtungsveloweg, Zweirichtungsveloweg Seite Sihl resp. Seite Sihlhölzli und Zweirichtungsveloweg Seite Siedlung (vergl. Erläuterungsbericht der Planaufgabe vom 6. Januar 2023 bis 6. Februar 2023 im Sinne von § 13 StrG).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Der bestehende kombinierte Fuss- und Veloweg entlang der Manessestrasse auf Seite Sihlhölzli solle nur für Velofahrer*innen angeboten werden. Diese Fussgängerverbindung würde nur von Ortsunkundigen genutzt. Der für die Aufhebung dieser Fussgängerverbindung gewonnene Raum solle für eine Baumreihe als Trennung von Fahrbahn und Veloweg genutzt werden. Dies erhöhe die subjektive und objektive Sicherheit der Velofahrer*innen.

Stellungnahme:

Ein reiner Zweirichtungsveloweg entlang der Sihlhölzlianlage würde die Erschliessung der bedeutenden Anlage für Sport und Erholung sowie für die jüdische Mädchenschule für den Fussverkehr ausschliessen und eine direkte Anbindung der Wohnquartiere für den Veloverkehr erschweren.

Im Rahmen der Projektentwicklung wurden im Projektgebiet folgende Varianten geprüft: Einrichtungsveloweg, Zweirichtungsveloweg Seite Sihl resp. Seite Sihlhölzli und Zweirichtungsveloweg Seite Siedlung (vergl. Erläuterungsbericht der Planaufgabe vom 6. Januar 2023 bis 6. Februar 2023 im Sinne von § 13 StrG).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Auf die Verschmälerung von Gehwegen zugunsten der Veloinfrastruktur sei zu verzichten.

Stellungnahme:

Zugunsten weniger Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr wird die bestehende gemischte Führung von Velo- und Fussverkehr in Bereichen, in denen es die Platzverhältnisse zulassen, aufgehoben. Durch den Abbau von Fahrstreifen können die Flächen für den Fuss- und Veloverkehr vergrössert werden und dem Fuss- und Veloverkehr jeweils separate Infrastrukturen angeboten werden. Die Gehwegbreiten werden so weit möglich erhalten, verbreitert oder nach den Standards Fussverkehr umgesetzt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Die Führung der Velovorzugsroute am Knoten Badener-, Werd-, Kasernenstrasse und Stauffacherquai sei insbesondere stadtauswärts suboptimal gelöst. Diese Querung sei möglichst direkt, konfliktfrei und vortrittsberechtigt auszugestalten. Weiter sei für eine separate Führung der linksabbiegenden und geradeausfahrenden Velos im Knotenbereich bereits vorher entsprechend vorzusortieren. Zugunsten dieser Vorsortierungen auf der Velovorzugsroute sei zu prüfen, ob die zweistreifige Knotenzufahrt im Stauffacherquai auf einen Fahrstreifen reduzierbar wäre.

Weiter seien Velofurten zu vergrössern, visuell hervorzuheben und sicherzustellen, dass diese durch rückgestauten MIV frei gehalten werden können. Vom Verkehr ungenutzte Bereiche seien zugunsten der Hitzeminderung zu begrünen und wo möglich mit Bäumen zu bepflanzen.

Stellungnahme:

Mit den beiden in der Vorstudie befindlichen Strassenbauprojekten 17187 Sihlstrasse und 21165 Kasernenstrasse wird der Knoten Badener-/Kasernen-/Werdstrasse/Stauffacherquai neu organisiert. Die genaue Aufteilung der Fahrstreifen des MIV ist noch nicht abschliessend definiert und die definitive Knotengestaltung im Hinblick auf die Führung der Velovorzugsroute noch in Entwicklung.

Bericht zu den Einwendungen

Die Einwendung wird in der nächsten Projektstufe (Vorprojekt), unter Vorbehalt zu Verkehrssicherheit, Markierung und Signalisation sowie unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben und Richtlinien, geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Am Knoten Stauffacherbrücke trafen zahlreiche Velovorzugsrouten aufeinander. Durch grosszügig gestaltete und vorgelagerte Wartebereiche sowie Reduktionen der Fahrstreifenbreiten seien für folgende Relationen das indirekte Linksabbiegen zu ermöglichen: Stauffacherquai – Stauffacherstrasse, Stauffacherbrücke – Stauffacherquai/Morgartenstrasse, Stauffacherquai – Stauffacherbrücke. Weiter seien sämtliche Knoten auf ihre Befahrbarkeit mit verschiedenen Velotypen inkl. Anhänger und auf eine Minimierung der Konfliktfälle zu prüfen, insbesondere in die zu erwartenden Hauptlastrichtungen.

Stellungnahme:

Die Verknüpfung der Velovorzugsrouten am Knoten Stauffacherbrücke ist aufgrund der vorherrschenden Rahmenbedingungen sehr komplex. Insbesondere ist die Stauffacherbrücke mit Baujahr 1899 im kommunalen Inventar kartiert und darf nicht verändert werden, was einen negativen Einfluss auf den Raumbedarf respektive die Knotenbefahrbarkeit durch den MIV hat.

Die Einwendung wird in der nächsten Projektstufe (Vorprojekt), unter Vorbehalt zu Verkehrssicherheit, Markierung und Signalisation, Befahrbarkeit sowie unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben und Richtlinien, geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Auf den Unterbruch des stadteinwärts führenden Velowegs auf Höhe Weberstrasse sei zu verzichten und solle ohne Niveauabsenkung fortgeführt werden. Es sei vorzusehen, dass diese Aussparung als Haltebucht missbraucht würde und das Überschleppen von einbiegenden Fahrzeugen nicht mit der gebotenen Rücksichtnahme auf Velofahrende erfolgen würde. Hier sei ein Vertikalversatz als taktile Kante nötig, allenfalls auf 5 cm abgesenkt. Um die Zahl konfliktiver Situationen zu minimieren sei zudem ein Fahrverbot mit Ausnahmeverbehalt für Anrainer*innen sowie Ver- und Entsorgung für das letzte Segment der Weberstrasse vorzusehen.

Stellungnahme:

Die Ausfahrt von der Weberstrasse in das Stauffacherquai ist aufgrund der vorherrschenden Rahmenbedingungen eine Herausforderung. Am Knoten verkehrende grössere Fahrzeuge für Ver- und Entsorgung sowie des öffentlichen Verkehrs (Dienst- und Umleitungsrouten) definieren die Knotenform und -grösse aufgrund der Befahrbarkeitsnachweise.

Bericht zu den Einwendungen

Die Einwendung wird in der nächsten Projektstufe (Vorprojekt), unter Vorbehalt zu Verkehrssicherheit, Markierung und Signalisation, Befahrbarkeit sowie unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben und Richtlinien, geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die neu geplante Fuss- und Veloquerung über die Tunnelstrasse sei so zu gestalten, dass der Fussgängerstreifen auf Seite Sihl und die Velofurt auf Seite Ulmbergtunnel angeordnet würde. Die geplante Anordnung führe zu Konflikten zwischen Fussgänger*innen und Velofahrer*innen, da die Wege sich unnötig kreuzen. Durch die vorgeschlagene Reorganisation könne die Führung der Velos stadteinwärts begradigt werden, was zu einem besseren Verkehrsfluss führe.

Stellungnahme:

Der vorgeschlagene Lösungsansatz zur Verbesserung der Fahrbeziehung entlang des rechten Sihlufers respektive zur Anbindung in Richtung Ulmbergtunnel/Enge wurde im Rahmen der Projektentwicklung geprüft. Aufgrund des bestehenden Unterführungsbauwerks und der geringen Überdeckung der bestehenden Werkleitungen sind keine beidseitigen Velofurten möglich. Die Hauptlastrichtung des Veloverkehrs soll entsprechend des kommunalen Richtplans und des definierten Velovorzugsroutennetzes via das Stauffacherquai und die Kasernenstrasse erfolgen. Konflikte für die Beziehung Tunnelstrasse sind nicht auszuschliessen. Mit dem Rückbau des Treppenzugangs der Unterführungen werden die Platzverhältnisse optimiert. Auch wird in der weiteren Projektbearbeitung die Führung des Fuss- und Veloverkehrs am Knoten nochmals geprüft.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Gemäss kommunalem Richtplan verlaufe die Velovorzugsroute vom Stauffacherquai via Sihlhölzlibrücke weiter zur Sihlpromenade. In den Projektplänen sei aber nicht zu erkennen, wie die beiden Abschnitte intuitiv erkennbar seien und komfortabel miteinander verknüpft würden. Aktuell sei diese Führung nur mittels zweimaliger Querung der Fahrbahn möglich. Es solle geprüft werden, ob der Veloverkehr in einer Grünphase vom Stauffacherquai zum oberwasserseitig liegenden Zweirichtungsveloweg auf der Sihlhölzlibrücke queren könne. Hierfür sei eine Aufstellfläche auf Höhe Stauffacherquai Nr. 58 im Bereich der neuen Veloabstellplätze nötig.

Stellungnahme:

Im Vordergrund steht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen. Weiter wird im Strassenbauprojekt auf eine intuitive Nutzung der Verkehrsanlage durch die Verkehrsteilnehmer*innen grossen Wert gelegt.

Die Einwendung wird in der nächsten Projektstufe (Vorprojekt), unter Vorbehalt zu Verkehrssicherheit, Markierung und Signalisation, Leistungsfähigkeit sowie unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben und Richtlinien, geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Die Schimmelstrasse sei im städtischen Richtplan als kommunale Veloroute (Basisnetz) klassiert. Aufgrund des Verkehrsaufkommens des MIV sowie des Geschwindigkeitsniveaus sei zwingend eine Veloinfrastruktur in beide Richtungen vorzusehen, welche später von und zum Bahnhof Wiedikon ergänzt werden könne. Der Strassenquerschnitt der Schimmelstrasse würde dies erlauben. Für die Knotengestaltung sei es essenziell, die Veloführung bereits jetzt einzuplanen. Entsprechend sei der Anschluss für Velofahrer*innen von der Schimmelstrasse zum Einrichtungseloweg in Richtung Stauffacherquai zu lösen.

Stellungnahme:

Die Schimmelstrasse ist zwar im städtischen Richtplan als kommunale Veloroute (Basisnetz) klassiert, jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Strassenbauprojekts. Die geplanten Massnahmen in der Schimmelstrasse resultieren zur Behebung eines vorherrschenden Unfallherds im Vorsortierbereich der Knotenzufahrt auf der Fahrbahn. Die nötigen Anschlüsse für eine künftige Aufwärtskompatibilität der Veloanbindung an den Bahnhof Wiedikon sind am Knoten Manesse-/Schimmelstrasse mit dem Vorhaben bereits geplant.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung:

Es seien für den Veloverkehr Abbiegebeziehungen von der Manessestrasse via Zurlindenstrasse zum Hertersteg mit indirektem Linksabbiegen zu ermöglichen. Velofahrer*innen, welche stadtauswärts von der Manessestrasse her in Richtung Hertersteg führen, sollen anstatt via verwinkelte Querung unter der Brücke in die Einmündung Zurlindenstrasse geführt werden. Hier könne über die ganze Breite eine Aufstellfläche für den Veloverkehr markiert und die Querung in einer koordinierten Grünphase auf der Wunschlinie erfolgen.

Weiter soll für die Verbindung von der Manessestrasse stadtauswärts zum Hertersteg auf Höhe Manessestrasse Nr. 46 ein direkter Veloabzweiger nach links so gestaltet werden, dass nicht auf eine Grünphase gewartet werden müsse. Das Linksabbiegeangebot für das Velo sei so weit stadteinwärts zu verlängern, dass dieses vor dem Rotlichtwartebereich angefahren werden könne.

Stellungnahme:

Im genannten Bereich wird die defizitäre Situation durch das Tiefbauamt im Rahmen eines Veloexpressprojekts mit einfachen Massnahmen behoben.

Die Einwendung wird in der nächsten Projektstufe (Vorprojekt), unter Vorbehalt zu Verkehrssicherheit, Markierung und Signalisation, Leistungsfähigkeit sowie unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben und Richtlinien, geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Der abgesetzte Veloweg entlang der Mannessestrasse sei stadtauswärts bis zum Knoten Zurlindenstrasse zu verlängern, auch wenn lediglich eine Breite von 1,80 m möglich sei. Baulich abgesetzte Velowege würden eine höhere subjektive Sicherheit aufweisen, böten deutlich mehr Schutz vor dem MIV und damit würde auch verhindert, dass Autofahrer*innen den Velostreifen vor der Lichtsignalanlage zustellen.

Stellungnahme:

Die Einwendung wird in der nächsten Projektstufe (Vorprojekt), unter Vorbehalt zu Verkehrssicherheit, Platzbedarf und genauer Länge des Velowegs, geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Eine bauliche und separate Führung der Velowege werde begrüsst. Insbesondere die tiefen Randsteine im Stauffacherquai mit einer Anschlaghöhe von 5 cm erlaube Autofahrer*innen relativ einfach diese mit unvermindertem Tempo zu überfahren, womit die intendierte Schutzwirkung verloren gehe. Diesbezüglich sollen sämtliche Randsteine zur Fahrbahnabgrenzung (mit punktuellen Absenkungen) mit einer Anschlaghöhe von 10 cm ausgestaltet werden. Die Bildung von Rettungsgassen wäre weiterhin möglich wie beispielsweise auf der Langstrasse zwischen Limmatplatz und Unterführung beobachtet werden könne.

Stellungnahme:

Bis auf punktuelle Anschlüsse und Querungen bei Quartieranschlüssen entlang des Stauffacherquais ist der Einrichtungsveloweg in Fahrtrichtung Hauptbahnhof mit einem Anschlag von 5 cm vorgesehen. Entsprechend hätte der MIV im Ereignisfall die Möglichkeit, auf den fahrbahnanliegenden Einrichtungsveloweg – mit der gebotenen Rücksichtnahme auf Velofahrende – seitlich auszuweichen, um für Blaulichtorganisationen eine Rettungsgasse bilden zu können. Für den Fall, dass bereits ein Einsatzfahrzeug am Stauffacherquai stünde und dieser für den Privatverkehr bereits gesperrt wäre, könnten nachfolgende Einsatzfahrzeuge – mit der gebotenen Rücksichtnahme auf Velofahrende – auf dem fahrbahnanliegenden Einrichtungsveloweg das stehende Fahrzeug überholen.

Bericht zu den Einwendungen

Die Einwendung wird in der nächsten Projektstufe (Vorprojekt), unter Vorbehalt zu Verkehrssicherheit, Befahrbarkeit, unter Einbezug von Schutz und Rettung Zürich sowie unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben und Richtlinien, geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Aufgrund der durchgängigen Breite der Velowege von 2,50 m sei für die Abtrennung von den Fussverkehrsflächen anstelle von abgeschrägten Randsteinen ein herkömmlicher Vertikalversatz vorzusehen. Ein abgeschrägter Randstein biete Velofahrenden bei engen Platzverhältnissen die Möglichkeit, auf den Gehweg auszuweichen und das Betreten des Velowegs für Fussgänger*innen würde vereinfacht.

Falls abgeschrägte Randsteine zur Trennung des Velowegs vom Gehweg beibehalten würden, soll für die beiden Bereiche eine unterschiedliche Materialisierung gewählt werden. Idealerweise würden die reinen Velowege flächig eingefärbt, wobei die Veloführung intuitiv würde und die Flächenzuordnung auch für weitere Verkehrsteilnehmer*innen klar ersichtlich sei. Die vorgesehene Markierung der Velovorzugsrouten mit grünen Bändern werde die Routenführung teilweise verdeutlichen.

Stellungnahme:

Die Stadt Zürich überarbeitet zurzeit unter der Leitung des Tiefbauamts die Velostandards. Es kann davon ausgegangen werden, dass im Bereich von Veloinfrastrukturanlagen aufgrund der Verkehrssicherheit (Sturzgefahr) als Randabschlüsse zur Fahrbahn oder zum Gehweg keine Vertikalversätze geplant werden. Mit der geplanten Breite der Velowege von 2,50 m können Überholmanöver auf dem Veloweg stattfinden.

Die Einwendung wird bezüglich Materialisierung und Markierung in der nächsten Projektstufe (Vorprojekt), unter Vorbehalt zu Verkehrssicherheit, Signalisation, Befahrbarkeit sowie unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben und Richtlinien, geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Aktuell seien auf den Velowegen an diversen Stellen Wartelinien (Haifischzähne) vor den Fussgängerquerungen und Velofurten markiert. Wo Fussgängerstreifen markiert seien, sei dies eine doppelte Markierung und daher überflüssig. Auf die Wartelinien soll daher verzichtet werden. Der Fussgängerstreifen bedeute, dass querende Fussgänger*innen an dieser Stelle gegenüber den Velofahrenden Vortritt haben. Ebenfalls sollen Velofahrer*innen entlang des Velowegs gegenüber einmündenden Velofahrer*innen Vortritt haben. Die Vortrittsberechtigung für die Velofurt/Querung sei daher nur in Ausnahmefällen (bspw. Hauptrichtung entlang der Velovorzugsroute) zu markieren.

Auf Höhe der Sihlhölzlistrasse treffe das Regime der Einrichtungsvelowege auf Zweirichtungsvelowege von der Brücke her. Diese unterschiedlichen Regimes sollen verdeutlicht werden. Nebst den Pfeilen bei den Velopiktogrammen sei entsprechend eine Mittellinie auf den reinen Zweirichtungsvelowegen auf der Brücke sinnvoll.

Stellungnahme:

Die markierten Wartelinien (Haifischzähne) vor den Fussgängerquerungen und Velofurten sind notwendig, damit sich fahrbahnquerende Velos während der Grünphase aus dem Gefahrenbereich entfernen können und die in Längsrichtung fahrenden Velos auf dem Veloweg während des Einmündens nicht behindert und auf der Fahrbahn warten müssen.

Die Einwendung wird bezüglich Materialisierung und Markierung in der nächsten Projektstufe (Vorprojekt), unter Vorbehalt zu Verkehrssicherheit, Signalisation, Befahrbarkeit sowie unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben und Richtlinien, geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung:

Die Parkometer seien so auszurichten, dass während derer Bedienung der Veloweg nicht betreten werden müsse. Gemeinhin würden die Parkuhren zum Gehweg hin ausgerichtet und auf diesem stehend bedient. Bei angrenzendem Velostreifen sollen diese aber in ausreichendem Abstand zum Veloweg und von diesem abgewandt errichtet werden, damit es zu keiner Verkehrsbehinderung beim Entrichten der Parkgebühr komme.

Stellungnahme:

Die Parkometer sind im Strassenbauprojekt innerhalb der 0,70 m breiten Pufferzone zwischen Parkplatz und Veloweg platziert. Die Einwendung wird in der nächsten Projektstufe (Vorprojekt), unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben und Richtlinien, geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung:

Statt die schädliche Versiegelung der Stadt mit weiteren Fahrstreifen noch zu vergrössern, solle mit Tempo 30 ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und Velos ausreichen. Dazu solle ein generelles Überholverbot in der Innenstadt ausgearbeitet werden. Es würden dringend mehr Flächen zur Wasserversickerung benötigt, dazu seien Grünflächen als Lebensraum für Insekten zu erweitern.

Stellungnahme:

Das Projekt beinhaltet die Umsetzung von Tempo 30, mehrere Fahrstreifenabbauten, Massnahmen zur Hitzeminderung und Entsiegelung und Förderung der Biodiversität. Die Manessestrasse und das Stauffacherquai sind im regionalen Richtplan als bestehende Hauptverkehrsstrasse oder Verbindungsstrasse klassiert und müssen gleichzeitig die Funktion als übergeordnete Verkehrsachsen erfüllen. Eine gemeinsame Führung des MIVs und des

Bericht zu den Einwendungen

Veloverkehr ist aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens und Schwerverkehrsanteils sowie der Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit mit den Anforderungen an eine Velovorzugsroute nicht im Einklang.

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, 21. September 2023 tazgla/tazmas/davscm

Dr. Simone Rangosch

