



# **Strassenbauprojekt**

## **Unterwasserseitige Sihl- hölzlibrücke**

Unterwasserseitig Sihlhölzlibrücke, Stauffacherquai bis Sihlhölzlistrasse

### **Bericht zu den Einwendungen**

Auflageexemplar

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

# 1. Vorbemerkungen

## 1.1 Mitwirkung der Bevölkerung

Gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) sind die Projekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Das Vorprojekt zur Instandsetzung und Verbreiterung der unterwasserseitigen Sihlhölzlibrücke wurde mit den geplanten Massnahmen zur Umgestaltung der Oberfläche vom 19. August 2022 bis 19. September 2022 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 2 Einwendungen mit total 10 Anträgen eingegangen. Von den 10 vorliegenden Anträgen werden 4 Anträge ganz und 1 Antrag teilweise berücksichtigt. 5 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:

- Sanierung unterwasserseitige Sihlhölzlibrücke: Instandsetzung der Fahrbahnplatte; Erneuerung der Abdichtung, des Belags, der Brückenentwässerung sowie den Ersatz des Gländers
- Brückenverbreiterung für einen getrennten Fuss- und Veloverkehr
- Anpassung der Lichtsignalanlage und Ersatz der Detektorschlaufen sowie die Prüfung der Velopriorisierung
- Anpassungen der öffentlichen Beleuchtung

## 2. Einwendungen

### **Antrag 1:**

Bei der Planaufgabe nach §§ 16 und 17 Strassengesetz sei aufzuzeigen, wie das Veloroutennetz im Bereich Sihlhölzlibrücke im Detail gestaltet und mit dem Fussverkehr abgestimmt werden soll.

### **Begründung:**

Im Projektperimeter verlaufe eine Velovorzugsroute und mehrere Hauptrouten. Dazu gehöre nach dem Dafürhalten der einwendenden Person auch die Sihlhölzlistrasse zwischen Sihlhölzlibrücke und Stauffacherbrücke sowie die Verbindung von der Sihlhölzlistrasse zur Sihlamtstrasse. Es handle sich um einen wichtigen Knoten im städtischen Velonetz mit vielfältigen Beziehungen und auch viel Konfliktpotential zwischen Velo- und Fussverkehr. Insbesondere die Weiterführung des Veloverkehrs vom Stauffacherquai in die Manessestrasse sei überhaupt nicht ersichtlich.

### **Stellungnahme:**

Die Anpassung des übergeordneten Velonetzes wird im separaten Projekt Manessestrasse/Stauffacherquai umgesetzt. Die vorliegenden Massnahmen sind auf das obengenannte Projekt abgestimmt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

---

### **Antrag 2:**

Die Flächen für Fuss- und Veloverkehr bei der Ausfahrt des Ulmbergtunnels sollen vertauscht werden.

### **Begründung:**

Für die häufig genutzte Verbindung geradeaus über die Sihlhölzlibrücke gäbe es auf der Ostseite der Sihlhölzlistrasse keine Kreuzungskonflikte mit dem Fussverkehr mehr.

### **Stellungnahme:**

Auf der Seite Ulmbergtunnel wird die Aufstellfläche für das Velo beidseitig markiert. Somit wird sowohl die Verbindung aus dem Tunnel geradeaus über die Brücke als auch aus der Unterführung Freigutstrasse in Richtung Stauffacherbrücke verbessert.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

---

**Antrag 3:**

Die Velofahrenden seien geländerseitig zu führen, die Zufussgehenden strassenseitig.

**Begründung:**

Die Anzahl Konfliktstellen zwischen Menschen auf dem Velo und Menschen zu Fuss werde deutlich reduziert.

**Stellungnahme:**

Aus Gründen der Sicherheit für die Zufussgehenden wird der Veloverkehr strassenseitig geführt. Dies entspricht der gängigen Praxis und hat sich bewährt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

---

**Antrag 4:**

Die Trennung zwischen dem Veloweg und den Fussverkehrsflächen soll verzeihend sein, also nicht zu einem Sturz führen, falls man sie mit dem Rad touchiert.

**Begründung:**

Vermindertes Sturzrisiko, dadurch weniger Unfälle und Verletzungen.

**Stellungnahme:**

Trennung wird taktil erfassbar und verzeihend ausgeführt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

---

**Antrag 5:**

Im Kreuzungsbereich, dort wo der Veloweg zu den Velofurten verlassen wird, soll es keinen Vertikalversatz geben, z. B. Bundstein 0 cm (TED-Norm 16.51).

**Begründung:**

Komfort; im Gegensatz zu 50 cm breitem Abspitzen (TED-Norm 16.71) auch mit Anhängern und mehrspurigen Velos gut befahrbar.

**Stellungnahme:**

Beim Übergang Velofurt / Fahrbahn wird der Randstein schräg, also abgesenkt ausgeführt. Eine Ausführung ohne Vertikalversatz ist aus Gründen des Behindertengleichstellungsgesetzes nicht erlaubt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

---

**Antrag 6:**

Der schräge Teil des Anschlags auf Seite Tunnel soll durch eine gelbe gestrichelte Linie ersetzt werden.

**Begründung:**

Die Velos, welche vom Veloweg Sihlhölzlistrasse kommen und Richtung Wiedikon fahren, müssen ansonsten den Anschlag überfahren.

**Stellungnahme:**

Der schräge Teil wird im Zuge der weiteren Projektierung weggelassen.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

---

**Antrag 7:**

Die Führung von Velo- und Fussverkehr soll klar markiert werden. Insbesondere soll in den Kreuzungsbereichen markiert werden, wo die Menschen auf dem Velo den Veloweg zu den Velofurten verlassen sollen. In allen Velofurten soll mit Spurpfeilen markiert werden, dass sie in beide Richtungen befahrbar sind. Die Führung der Velovorzugsrouten (VVR) soll mit den grünen FGSO-Bändern am Rand markiert werden.

**Begründung:**

Bessere Übersicht, klarere Raumzuweisung, weniger Konflikte.

**Stellungnahme:**

Der Signalisations- und Markierungsplan wird in der nächsten Projektphase im Zuge des Bauprojektes mit der Dienstabteilung Verkehr (DAV) ausgearbeitet und die Hinweise werden aufgenommen. Die Markierung der FGSO-Bänder auf der VVR erfolgt auf der ganzen Route. Ob dies zeitgleich mit dem hier vorliegenden Projekt ist, ist noch nicht absehbar.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

---

**Antrag 8:**

Der Rad- und Fussweg soll seeseitig neben der Unterführung verbreitert werden.

**Begründung:**

Kreuzen ist auf diesem kurzen Abschnitt jetzt schon schwierig. Es ist mit einer Zunahme des Radverkehrs zu rechnen, daher sollte dort die Kapazität erhöht werden.

**Stellungnahme:**

Aus Sicherheitsgründen wird die Veloführung generell strassenseitig geführt. Die Führung entlang der Unterführung flussseitig schafft zusätzliche Konfliktpunkte mit den Zufussgehenden. Zudem werden Längsüberdeckungen des Gewässerbereiches aufgrund der Gewässerschutzgesetzgebung nur in Ausnahmefällen bewilligt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

---

**Antrag 9:**

In der Sihlhölzlistrasse soll der Weg zwischen Sihlufer und der Rampe/Treppe in die Unterführung auf mind. 3.00 m verbreitert und als reiner Veloweg genutzt werden.

**Begründung:**

Somit gibt es zwischen der Rampe/Treppe und der Strasse, also dort wo auch der Fussgängerstreifen anschliesst, einen reinen Fussweg.

**Stellungnahme:**

Aus Sicherheitsgründen wird die Veloführung generell strassenseitig geführt. Die Führung entlang der Unterführung flussseitig schafft zusätzliche Konfliktpunkte mit den Zufussgehenden. Zudem werden Längsüberdeckungen des Gewässerbereiches aufgrund der Gewässerschutzgesetzgebung nur in Ausnahmefällen bewilligt.

Mit der heutigen Breite von 2.05 m, welche infolge beidseitiger Zwangspunkte (Uferböschung und Randmauer der Unterführung) nicht verbreitert werden kann, ist kein Veloweg normgerecht möglich.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

---

**Antrag 10:**

Die Velofurten seien jeweils nur auf einer Seite der Fussgängerstreifen anzuordnen, dafür in beide Richtungen befahrbar zu machen.

**Begründung:**

Die Anzahl Velofurten und damit die Anzahl Konfliktstellen Fussverkehr-Veloverkehr werde halbiert. Die Furten bei der Kreuzung mit dem Stauffacherquai könnten sogar zusammengelegt werden. Bei der Kreuzung mit der Sihlhölzlistrasse Sorge eine Führung auf Seite der Sihlhölzlibrücke dazu, dass auch beim rechts Abbiegen entlang des rechten Sihlufers der neue Veloweg hinter der Treppe genutzt werde.

**Stellungnahme:**

Der Signalisations- und Markierungsplan wird in der nächsten Projektphase im Zuge des Bauprojektes mit der Dienstabteilung Verkehr (DAV) ausgearbeitet. Wo es möglich ist, werden beide Fahrtrichtungen signalisiert. Werden die Furten nur auf einer Seite des Fussgängerstreifens angeordnet, besteht ein Konfliktpotential zwischen Veloverkehr und den Personen, welche über den Fussgängerstreifen laufen. Mit beidseitigen Furten kann der Veloverkehr bereits vor dem Queren der Strasse die gewünschte Richtung wählen.

*Die Einwendung wird teilweise 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, 15. Februar 2023 wab

Die Direktorin