



Strassenbauprojekt Kasernenstrasse

Bericht zu den Einwendungen

Abschnitt
Sihlbrücke bis Gessnerbrücke

Bau Nr. 21165

Auflageexemplar
Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, Oktober 2025 tazgla

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
2	Einwendungen	4
2.1	Generell	4
2.2	Verkehrsführung	5
2.3	Veloführung	8
2.4	Markierung, Signalisation und Beleuchtung	13
2.5	Parkierung	15
2.6	Bäume	16
2.7	Plandarstellung	16
3	Schlussbemerkungen	18

1 Vorbemerkung

1.1 Mitwirkung der Bevölkerung

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

Das Strassenbauprojekt in der Kasernenstrasse mit der geplanten Neugestaltung des Strassenraums wurde vom 14. Februar bis 17. März 2025 im Sinne des § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 14 Eingaben mit total 47 Einwendungen eingegangen, davon 10 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als eine Einwendung gezählt). Von den somit 38 vorliegenden Einwendungen werden 14 Einwendungen ganz und 7 Einwendungen teilweise berücksichtigt. 17 Einwendungen werden nicht berücksichtigt.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen.

1.2 Projektbeschreibung

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

- Neuerstellung eines abgesetzten Velowegs stadteinwärts
- Mischverkehr ÖV/motorisierter Individualverkehr und durchgehend markierter Velostreifen stadtauswärts
- Neuorganisation der Quartierschliessung und des übergeordneten motorisierten Individualverkehr-Netzes
- neuer Fussgängerübergang mit Lichtsignalanlage beim Knoten Kasernen-/Zeughausstrasse
- neuer Fussgängerübergang mit Lichtsignalanlage auf Gessnerbrücke
- durchgehend hohe Haltekanten bei den Bus- und Tramhaltestellen (H=28cm) HB/Sihlpost
- Aufwertung der chaussierten Fussverbindung entlang der Sihl
- Neupflanzung von Bäumen

2 Einwendungen

2.1 Generell

Einwendung 1

Auf das Projekt sei insgesamt zu verzichten.

Stellungnahme

Das Strassenbauprojekt verfolgt auf diesem Abschnitt übergeordnete, behördenverbindliche Zielsetzungen, wie beispielsweise die Verbesserung der kommunalen und regionalen Veloinfrastruktur sowie die Anbindung zum Velotunnel, die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Aufhebung von Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr sowie den Einsatz einer neuen Lichtsignalanlage im Bereich der Zeughausstrasse, die Verbesserung der behindertengerechten Zugänglichkeit bei den Bus- und Tramhaltestellen (H=28cm) HB/Sihlpost sowie die Umsetzung von hitzemindernden Massnahmen und diversen Baumpflanzungen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2

Für die derzeit und künftig beanspruchten Flächen und Rechte auf dem Grundstück Kat.-Nr. AU6755 sei ein Land- und Rechtserwerb durchzuführen. Hierfür seien sämtliche Kosten durch die Stadt Zürich zu tragen.

Stellungnahme

Die Auflage gemäss § 13 nach Strassengesetz des Kantons Zürich bezieht sich auf das formelle Mitwirkungsverfahren bei Strassenbauprojekten. Der Landerwerb resp. die Flächenmutation erfolgt im Rahmen der späteren Planaufgabe § 16/17 StrG nach Strassengesetz des Kantons Zürich.

Die Übernahme der prozessualen Kosten durch die Stadt Zürich gehört zum Dienstleistungsservice der Stadtverwaltung.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

2.2 Verkehrsführung

Einwendung 3

Es sei die strassenseitige Erschliessung des Grundstücks Kat.-Nr. AU6755 samt Parkierung (Autolift) für Personen und Fahrzeuge aller Art (einschliesslich Lieferwagen und Lastwagen) rechtlich und tatsächlich im bestehenden Umfang aufrechtzuerhalten, indem die Durchfahrt durch das Gebäude (Kasernenstrasse 77b), samt Ein- und Ausfahrt in die Kasernenstrasse, ungeschmälert gewährleistet bleibt, insbesondere auch für Warenlieferungen zu den Gastronomiebetrieben.

Stellungnahme

Es besteht auch mit Umsetzung des Strassenbauprojektes weiterhin eine Ein-/ Ausfahrt an der heutigen Lage.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 4

Auf dem Mischverkehrstreifen motorisierter Individualverkehr/Velo stadtauswärts, zwischen Lagerstrasse und Militärstrasse (Rechtsabbiegegebot motorisierten Individualverkehr Militärstrasse), sei die Veloinfrastruktur baulich vom motorisierten Individualverkehr zu trennen. Stadteinwärts betrage der Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr ebenfalls $B=3,25$ m und entspreche somit derselben Breite wie der Mischverkehrstreifen Tram/ motorisierter Individualverkehr stadtauswärts. Die Breite des motorisierten Individualverkehrs-Fahrstreifens stadteinwärts sei zugunsten einer baulichen Abgrenzung der Veloinfrastruktur stadtauswärts zu reduzieren, um ein Überholen zu vermeiden und die subjektive Sicherheit für Velofahrende zu erhöhen.

Weiter sei eine ausreichend lange Vorgrünphase für ein sicheres Geradeausfahren der Velofahrenden auf der Kreuzung Kasernenstrasse / Militärstrasse zu planen und ein der Haltelinie für den motorisierten Individualverkehr vorgelagerter Velosack vorzusehen.

Stellungnahme

Das Tramtrasse und die Fahrstreifen entsprechen den Normmassen wobei für den motorisierten Individualverkehr stadteinwärts bereits die Minimalbreite von $B=3,25$ m gewählt wurde und nicht unterschritten werden darf. Weiter wird durch die Anpassung der motorisierten Individualverkehr-Netzstruktur – wie beispielsweise die Unterbindung der Ausfahrt von der Kasernenstrasse in Richtung Werdstrasse – die Anzahl Fahrzeuge stadtauswärts reduziert. Dies ermöglicht die Umsetzung eines Velowegs stadteinwärts und eines Velostreifens stadtauswärts sowie von Bäumen.

Die Vorgrünphase für ein sicheres Geradeausfahren der Velofahrenden sowie die Markierung eines Velosacks werden im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 5

Die Führung für den motorisierten Individualverkehr ist im heutigen Zustand zu belassen. Die geplante Führung werde zu künstlichem Mehrverkehr und ergo Konfliktsituationen führen.

Stellungnahme

Durch die definierte Verkehrsführung im Perimeter – wie beispielsweise die Unterbindung der Ausfahrt von der Kasernenstrasse in Richtung Werdrstrasse – wird eine Reduktion des Durchgangsverkehrs beabsichtigt, wodurch Mehrverkehr unterbunden und Konfliktsituationen reduziert werden können.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 6

Die Fahrbahn Kasernenstrasse sei im Abschnitt Lager- bis Militärstrasse zu verschmälern, um jeglichen Versuch von Überholmanövern von Velos durch Autos zu unterbinden.

Stellungnahme

Die Fahrbahn im genannten Abschnitt entspricht dem Normmass resp. es wurde bereits die Minimalbreite von $B=3,25$ m gewählt, die nicht unterschritten werden darf. Weiter trägt die projektierte Breite den Velostandards der Stadt Zürich Rechnung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 7

Das Tramtrasse soll auf Gebäudeseite der Kasernenstrasse angeordnet werden (Westseite). Vom HB stadtauswärts soll das Tramtrasse im Mischverkehr mit motorisiertem Individualverkehr geführt werden (ohne Velo). Auf der Flussseite soll der motorisierte Individualverkehr Fahrstreifen angeordnet werden. Die Veloinfrastruktur soll dazwischen und baulich davon abgetrennt, als Zweirichtungsveloweg realisiert werden.

Stellungnahme

Die Veloinfrastruktur in der Kasernenstrasse wird auf die Veloinfrastruktur im Stauffacherquai, beziehungsweise auf die Anschlüsse auf der Sihlbrücke abgestimmt. Ein Zweirichtungsveloweg auf der Flussseite der Kasernenstrasse wurde in der Variantenstudie geprüft. Für den Entscheid des Einrichtungsvelowegs in der Kasernenstrasse waren folgenden Gründe massgebend: kein zum motorisierten Individualverkehr/Tram zusätzlich stark trennendes Element, Anbindungen an das Quartier und die Kasernenstrasse sind direkt und logisch, geringe Versiegelung mit optimaler Platzverteilung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 8

Die Variante 3 sei zu bevorzugen und Variante 1 aufzugeben. Zudem sollen Taxis immer als ÖV-nah eingestuft werden mit separater Berechtigung oder mindestens gleichgestellt zu den Rettungsachsen für Blaulichtorganisationen.

Stellungnahme

Die Variante 3 (Ausfahrt von der Kasernenstrasse in Richtung Werdstrasse möglich) weist in der Variantenbewertung zwei No-Gos auf: der ÖV muss stadteinwärts auf einem Mischverkehrsabschnitt gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr geführt werden, womit die Fahrplanstabilität nicht gewährleistet werden kann. Weiter können weniger neue Bäume gepflanzt werden. Aufgrund der Interessensabwägung sämtlicher Verkehrsträger und Grünelemente mit den definierten Zielsetzungen wurde Variante 1 als Bestvariante für die Kasernenstrasse gewählt. Durch die Unterbindung der Ausfahrt von der Kasernenstrasse in Richtung Werdstrasse für den motorisierten Individualverkehr wird eine Verkehrsreduktion erreicht.

Weiter kann das Taxi aus verkehrstechnischer Sicht nicht dem öffentlichen Verkehr gleichgestellt werden. Bei den Lichtsignalanlagen auf der Gessnerbrücke und der Sihlbrücke wäre eine eigene Phase auf Anmeldung erforderlich. Ohne diese Voranmeldung wäre ein separater Fahrstreifen mit eigener LSA-Phase erforderlich, was aufgrund des Flächenbedarfs in den beiden Knoten nicht möglich ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 9

Die Kasernenstrasse sei zwischen Lager- und Militärstrasse in Richtung stadtauswärts vollständig für den motorisierten Individualverkehr zu sperren. Zur Durchsetzung sei unmittelbar nach dem Knoten Kasernen-/ Lagerstrasse ein Modalfilter zu installieren. Dies, da Verkehrsanordnungen wie das gewählte Rechtsabbiegegebot oftmals ignoriert würden und eine Veloinfrastruktur in diesem Abschnitt fehle.

Stellungnahme

Die Markierung und Signalisation gemäss Signalisationsverordnung (SR 741.21 SSV) ist allgemeingültig. Die Durchsetzung obliegt der Stadtpolizei.

Weiter müssen die Liegenschaften 77a/b/c für den motorisierten Individualverkehr und die Anlieferung erschlossen bleiben. Eine Sperrung dieses Abschnittes ist somit nicht möglich.

Mit der projektierten Oberfläche und der beabsichtigten Lichtsignalsteuerung, ist das Velo, von der Sihlpost herkommend in Richtung stadtauswärts resp. in der Beziehung Lager-/ Kasernenstrasse stets Pulkführer. Durch die Unterbindung der Ausfahrt von der Kasernenstrasse in Richtung der Werdstrasse für den motorisierten Individualverkehr wird zusätzlich eine Verkehrsreduktion in diesem Abschnitt erreicht.

Im Bauprojekt wird geprüft, ob die Fahrbeziehung, von der Sihlpost herkommend in Richtung stadtauswärts, geometrisch optimiert werden kann und somit das Rechtsabbiegegebot besser respektiert wird.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

2.3 Veloführung

Einwendung 10

Am Knoten Kasernenstrasse / Sihlbrücke sei eine Möglichkeit für Velos vorzusehen, um von der Kasernenstrasse stadtauswärtsfahrend direkt nach links Richtung Sihlbrücke abbiegen zu können oder alternativ mittels eines indirekten Angebots.

Stellungnahme

Es wird im Bauprojekt geprüft, ob die Velo-Beziehung von der Kasernenstrasse in Richtung Sihlbrücke, angeboten werden kann. Hierfür wäre jedoch nur ein indirektes Angebot via Badenerstrasse denkbar. Ein indirektes Abbiegen von der Kasernenstrasse in die Sihlbrücke ist bereits heute möglich sowie signalisiert und wird mit dem Projekt analog Bestand ermöglicht.

Es bestehen jedoch alternativ Anbindungen via Gessnerbrücke, Militärbrücke, Stauffacherbrücke oder Sihlhölzlibrücke um in die Innenstadt zu gelangen. Die dafür nötige Signalisation wird im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 11

Der stadtauswärts führende Velostreifen solle als Einrichtungsveloweg geführt werden. Dies erhöhe das subjektive Sicherheitsgefühl, da Velofahrende besser von der Tram- und motorisierten Individualverkehr-Spur geschützt seien und Rechtsabbiegemaneöver des motorisierten Individualverkehrs so weniger Konfliktpotenzial berge.

Stellungnahme

Ein Einrichtungsveloweg stadtauswärts wurde im Variantenstudium geprüft musste jedoch aus folgenden Gründen verworfen werden: Unter Einhaltung des minimalen seitlichen Abstands zur Tramachse bei einem Einrichtungsveloweg müsste dieser zulasten der Fussverkehrsbreite und der Baumgruben in Richtung Kasernenareal verschoben werden. Mit den dabei erforderlichen abgedeckten Baumscheiben könnte sich der Wurzelbereich der Bäume längerfristig nicht richtig entwickeln und für den Veloverkehr würden die Baumscheiben über die beinahe gesamte Velowegbreite, insbesondere bei Regen und im Winter, eine zusätzliche Gefahrenstelle bedeuten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 12

Der Velostreifen stadtauswärts sei auf $B=2,20$ m resp. $B=2,50$ m zu verbreitern, um das Normalprofil von zwei nebeneinanderfahrenden Velos zu ermöglichen.

Stellungnahme

Mit einer Verbreiterung der Veloinfrastruktur stadtauswärts müsste, unter Einhaltung des minimalen seitlichen Abstands zur Tramachse, diese zulasten der Fussverkehrsbreite und der Baumgruben in Richtung Kasernenareal verschoben werden. Die Kasernenvorzone mit der bestehenden Einfriedung darf jedoch nicht verändert werden.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 13

Die Geradeausführung der Velos vom HB in Richtung stadtauswärts soll am Knoten Lager-/ Kasernenstrasse auf dem rechten Velostreifen erfolgen (wie im Drittprojekt 20001 Kasernenstrasse vorgesehen).

Die Insel in der Lagerstrasse sei zur Gessnerbrücke hin zu verlängern und mit einer Velofurt zu versehen, damit in der Kasernenstrasse fahrende Velos gut passieren können.

Stellungnahme

Die vorgeschlagene Velostreifenanordnung wurde aufgrund des Geradeauskonflikts Velo (von Sihlpost nach Kasernenstrasse) mit dem rechtsabbiegenden motorisierten Individualverkehr (von Sihlpost nach Lagerstrasse) zugunsten der Veloverkehrssicherheit entschärft.

Eine Verlängerung der Insel ist aufgrund der fehlenden Platzverhältnisse nicht möglich. Es muss an dieser Lage die Schleppkurve für die VBZ Ersatzbusse (von Sihlpost nach Kasernenstrasse) wie auch die Abbiegebeziehungen des motorisierten Individualverkehrs gewährleisten bleiben.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 14

Die Linksabbiegemöglichkeit für Velos aus der Lagerstrasse in die Kasernenstrasse sei mittels Anpassungen an der Markierung oder baulichen Anpassungen an den vorgesehenen Verkehrsinseln zu optimieren

Stellungnahme

Im Bauprojekt werden weitere Markierungsmassnahmen geprüft. Bauliche Massnahmen sind aufgrund der Schleppkurven von Bussen und Lastwagen ausgeschlossen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 15

Der Rechtsabbiegekonflikt zwischen motorisiertem Individualverkehr und Velo bei der Einmündung Müllerstrasse soll behoben werden, indem die Velos auf einem abgesetzten Veloweg geführt werden und als Teil der Trottoirüberfahrt nicht auf Fahrbahnniveau geführt werden.

Stellungnahme

Die vorgeschlagene Massnahme entspricht nicht den städtischen Standards. Weiter ist die gefahrene Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs im Knotenbereich gering und das prognostizierte Verkehrsaufkommen – aufgrund der Unterbindung der Ausfahrt von der Kasernenstrasse in Richtung Werdstrasse – stark reduziert. Der Velostreifen wird wie im Projekt dargestellt im Knotenbereich rot eingefärbt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 16

Für den Veloverkehr soll weiterhin eine klare Rechtsabbiegemöglichkeit auf die Militärbrücke angeboten werden.

Stellungnahme

Im Bauprojekt werden weitere Markierungsmassnahmen geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 17

Für den Veloverkehr sei eine indirekte Linksabbiegemöglichkeit in die Militärstrasse anzubieten. Auf Veloführungen zwischen Fahrstreifen soll zu Gunsten der Verkehrssicherheit und der einfachen Nutzbarkeit der Veloinfrastruktur verzichtet werden. Für geübte Velofahrende soll es erlaubt sein, weiterhin direkt links abzubiegen.

Stellungnahme

Die vorgeschlagene Massnahme zur Anbindung des Basisnetzes mit einer indirekten Linksabbiegemöglichkeit wurde im Variantenstudium geprüft. Aufgrund von Leistungsfähigkeitseinbussen des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs sowie erforderliche Baumfällungen im Seitenbereich wurde darauf verzichtet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 18

Für das indirekte Linksabbiegen solle auf der Kasernenstrasse stadteinwärts Richtung Müllerstrasse, Militärstrasse und Zeughausstrasse eine Linksabbiegezone (Aufstellfläche) auf der linken Seite des Velowegs markiert werden. Der Veloweg geradeaus solle dabei nach rechts verbreitert werden, damit geradeausfahrende

Velofahrende vorbeifahren können. Dies würde Konflikte zwischen geradeausfahrenden und linksabbiegenden Velofahrenden reduzieren.

Stellungnahme

Die frühzeitig markierte Vorsortierung entschärft die genannten Abbiege- respektive Überholkonflikte des Veloverkehrs. Weiter sind mit der neuen Lichtsignalanlage am Knoten der Kasernenstrasse mit der Zeughausstrasse die Priorisierungen geregelt. Ein Wegweisungssignal weist auf das indirekte Linksabbiegen an dieser Stelle hin.

Im Bauprojekt werden weitere Markierungsmassnahmen geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 19

Auf die indirekten Linksabbiegeangebote von der Kasernenstrasse in die Müller- und Zeughausstrasse sei zu verzichten. Es sei stattdessen eine Linksabbiegespur für Velos mit Aufstellfläche zu markieren.

Stellungnahme

Die Veloinfrastruktur wird auf Nutzende im Alter von 8 bis 80 Jahre ausgelegt und stellt zudem eine Feinvernetzung ins Quartier dar. Diesbezüglich wird an der projektierten Lösung festgehalten.

Zusätzliche Markierungsmassnahmen werden im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 20

Für die Velobeziehung von der Kasernenstrasse rechts auf die Gessnerbrücke abbiegenden Velos sei eine eigene Veloampel zu erstellen und der Warteraum / Haltebalken entsprechend zweigeteilt auszubilden (Geradeaus mit (indirekt) Links und separat Rechts). Innerhalb des Knotens soll die Rechtsabbiegespur für Velos markiert werden, damit Autofahrende die Kurve nicht schneiden oder den Weg blockieren können.

Stellungnahme

Die separate Velophase existiert bereits heute und wird im Projekt beibehalten, die separate Veloampel ist geplant. Aufgrund der Nachfrage in Richtung Hauptbahnhof und Stadttunnel wird diese Beziehung entsprechend priorisiert. Hingegen ist eine separate Vorsortierung aufgrund des Platzmangels im Haltestellenbereich nicht möglich.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 21

Es sei nicht klar ersichtlich, ob ein Linksabbiegen für Velofahrende aus der Kasernenstrasse in die Lagerstrasse möglich sei. Sollte ein indirektes Linksabbiegen vorgesehen sein, sei auf der Mittelinsel des Drittprojektes 20001 Kasernenstrasse ein Signalgeber zu installieren.

Stellungnahme

Das Projekt deckt sowohl die direkte als auch die indirekte Fahrbeziehung ab. Zusätzliche Markierungs- und Signalisationsmassnahmen werden im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 22

Die Zufahrt in den Knotenbereich auf der Sihlbrücke solle baulich oder markierungstechnisch so gestaltet werden, dass diese nicht durch den motorisierten Individualverkehr überschleppt wird.

Stellungnahme

Der motorisierte Individualverkehr darf von der Sihlbrücke nicht nach rechts in die Kasernenstrasse abbiegen (vgl. Drittprojekt 17187 Sihlbrücke). Aus Richtung der Badenerstrasse stadteinwärts wird das Velo mit einem Vorgrün als Pulkführer vor dem motorisierten Individualverkehr geführt und vom Stauffacherquai her stadteinwärts wird das Velo mit einer separaten Lichtsignalphase priorisiert. Bauliche Massnahmen sind aufgrund mangelnder Platzverhältnisse im Knotenbereich nicht möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 23

Die Veloführung von der Gessnerbrücke her in Richtung Kasernenstrasse sei in einer LSA-Phase sicherzustellen.

Stellungnahme

Zusätzliche Markierungs- und Signalisationsmassnahmen werden im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

2.4 Markierung, Signalisation und Beleuchtung

Einwendung 24

Die Fahrbahnoberfläche der Kasernenstrasse stadtauswärts sei auf Höhe Müllerstrasse so zu gestalten, dass der motorisierte Individualverkehr intuitiv nach rechts abbiegt (Rechtsabbiegegebot).

Stellungnahme

Möglichkeiten für unterschiedliche Materialisierungen der Oberfläche respektive Markierungs- und Signalisationsmassnahmen werden im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 25

Die Markierungen «Altstetten» und «City» beim Knoten Kasernen-/ Zeughausstrasse auf dem Veloweg seien umzukehren, um mit der Spurführung des indirekten Linksabbiegers, konsistent zu sein.

Stellungnahme

Zusätzliche Markierungs- und Signalisationsmassnahmen werden im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 26

Beim indirekten Linksabbieger von der Kasernenstrasse in die Zeughausstrasse sei der Haltebalken nach Möglichkeit senkrecht zur Fahrtrichtung zu markieren.

Stellungnahme

Zusätzliche Markierungs- und Signalisationsmassnahmen werden im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 27

Die grünen Bänder für Velovorzugsrouten sollen bereits im Rahmen dieses Projekts markiert werden.

Stellungnahme

Zusätzliche Markierungs- und Signalisationsmassnahmen werden im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 28

Die Velovorzugsroute auf der Kasernenstrasse stadtauswärts soll über den Knoten Kasernen-/ Lagerstrasse flächig rot eingefärbt werden.

Stellungnahme

Über den Knoten darf weder eine Roteinfärbung noch ein grünes Band markiert werden. Die farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche darf nicht die rechtlich relevanten Markierungen konkurrenzieren, respektive die Vortrittsverhältnisse missverständlich machen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 29

Am Knoten von Kasernen-/ Lagerstrasse soll stadteinwärts vor der Lichtsignalanlage ein Geradeaus- und Rechtsabbiegepfeil auf dem Veloweg markiert werden, um die Veloführung in alle Knotenarme zu verdeutlichen. Zudem sei die Aufstellfläche so zu gestalten, dass Rechtsabbiegen bei Rot möglich sei, ohne dass sich Velofahrende mit unterschiedlichen Fahrtrichtungen gegenseitig behindern. Die Weiterführung auf der Gessnerbrücke (motorisierte Individualverkehr einspurig) solle dies zusätzlich erleichtern.

Stellungnahme

Zusätzliche Markierungs- und Signalisationsmassnahmen werden im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 30

Am Knoten Kasernen-/ Zeughausstrasse sei auf eine LSA geregelte Fussgängerquerung zu verzichten. Falls die LSA als notwendig erachtet würde, solle der indirekte Velo-Linksabbieger in die Zeughausstrasse ebenfalls mit einer LSA versehen werden.

Stellungnahme

Die Verknüpfung der beiden Velovorzugsrouten am Knoten der Kasernenstrasse mit der Zeughausstrasse steht im Konflikt mit dem hochfrequentierten Tramtrasse und ist mit dem Einsatz einer Lichtsignalanlage objektiv sicherer.

Die geplante Infrastruktur wird auf Nutzende im Alter von 8 bis 80 Jahre ausgelegt und stellt eine Feinvernetzung ins Quartier dar, weshalb nicht auf indirekte Velo-Linksabbieger verzichtet wird.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 31

An den beiden Knoten Kasernen-/ Militärstrasse und Kasernen-/ Zeughausstrasse solle stadteinwärts das Geradeausfahren für Velos bei Rot, auch bekannt als „Idaho-Stop“ (analog Lagerstrasse und Kanonengasse), eingeführt werden. Grundsätzlich bestehe kein Konflikt mit dem motorisierten Individualverkehr, da der Veloverkehr auf dem Veloweg geführt werde.

Stellungnahme

Die Lagerstrasse und die Kanonengasse sind Teil eines Pilotbetriebs der Dienstabteilung Verkehr (DAV). Zurzeit sind auf dem Stadtgebiet keine weiteren derartigen Anlagen geplant. Die DAV bleibt im Austausch mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), sodass eine spätere Umsetzung ggf. möglich wäre.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.5 Parkierung

Einwendung 32

Es seien 20 Parkplätze im Projektperimeter zu erstellen.

Stellungnahme

Innerhalb des Strassenbauprojekts sind keine bestehenden Parkplätze vorhanden und es werden keine neuen Parkplätze erstellt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 33

Es sollen mehr Veloabstellplätze geplant werden.

Stellungnahme

Zusätzliche Veloabstellplätze werden im Rahmen des Bauprojekts geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

2.6 Bäume

Einwendung 34

Auf der Westseite der Kasernenstrasse seien im Abschnitt zwischen Militär- und Lagerstrasse mehr Bäume zu setzen.

Stellungnahme

Diese Variante wurde geprüft, jedoch aufgrund der Interessenabwägung zugunsten der Aussengastronomie sowie der Fussgängerbeziehung in Längsrichtung, zwischen Hauptbahnhof und Kaserne, verworfen.

Für die Detaillierung der Bestvariante wurde an dieser Lage stets die schonendste Lösung weiterverfolgt. Dabei wurde, trotz vorhandener Rückbaureserven, bewusst auf zusätzliche Eingriffe in das Privateigentum verzichtet. Weiter ist aus Sicht des Amts für Städtebau (AFS) die bestehende Aussengastronomie und der vorherrschende Charakter an dieser Lage zu erhalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 35

Es seien Bäume im Bereich der Verkehrsinsel der Haltestelle HB/Sihlpost zu pflanzen.

Stellungnahme

Die hohe Passagierfrequenz dieser Haltestelle in der Nähe des Hauptbahnhofes mit mehreren ÖV-Linien sowie die nötigen Fahrleitungen für den öffentlichen Verkehr lassen an dieser Lage keine Baumstandorte zu.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.7 Plandarstellung

Einwendung 36

Der flussseitige Mast für die Seilleuchte auf Höhe Zeughausstrasse ist auf den aktuellen Plänen mitten im Aufstellbereich für den indirekten Linksabbieger geplant. Der Masten sei ausserhalb der Fahrbahn für Velos zu platzieren.

Stellungnahme

Der Standort wird im Bauprojekt bereinigt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 37

Die Durchfahrt durch das Gebäude Kasernenstrasse 77b sei mit schwarzen Doppelpfeilen zu versehen (gemäss Plan Legende: doppelte Pfeile für «Private Zu- + Wegfahrt») und die Randsteine analog dem Bestand entsprechend abzusenken (gemäss Plan Legende: «Randsteinabsenkungen»).

Stellungnahme

Es besteht auch mit Umsetzung des Strassenbauprojektes weiterhin eine Ein-/ Ausfahrt an der heutigen Lage. Der Detaillierungsgrad für die Plandarstellung wird im Bauprojekt für die folgende Planaufgabe § 16 StrG erhöht.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 38

In der Planlegende sei klarzustellen, dass die schwarzen Kreise auf der Plattenbelagsfläche auf dem Grundstück Kat.-Nr. AU6755 «Blumentöpfe» bedeuten. Diese schwarzen Kreise seien an den tatsächlichen Bestand an Blumentöpfen anzupassen.

Stellungnahme

Der Detaillierungsgrad für die Plandarstellung wird im Bauprojekt für die folgende Planaufgabe § 16 StrG erhöht.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

3 Schlussbemerkungen

Der Bericht liegt gemäss § 13 Abs. 3 StrG während 60 Tagen zur Einsichtnahme öffentlich auf. Der Zeitpunkt der Auflage wird im städtischen Amtsblatt «Tagblatt der Stadt Zürich» bekannt gegeben.

Das Projekt wird durch den Stadtrat festgesetzt und vor der Projektfestsetzung gemäss §§ 16 und 17 StrG (Planaufgabe- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

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