



Öffentliche Planaufgabe gemäss § 13 Strassengesetz

Erläuternder Bericht

Klusplatz
Asyl-, Berg- und Witikonerstrasse

Bau Nr. 22077

Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Auftrag	3
1.2	Randbedingungen	3
1.3	Defizite / Potenziale	3
2	Ziele	5
3	Mitwirkung der Bevölkerung	6
3.1	Vorgehen	6
3.2	Ergebnisse	6
4	Variantenstudium	7
4.1	Generierung	7
4.2	Kaskade Haltestellenuntersuchung	8
4.3	Bewertung	8
4.4	Entscheid	9
5	Bestvariante	10
5.1	Konzept und motorisierter Verkehr	10
5.2	Öffentlicher Verkehr	11
5.3	Velo-, Fussverkehr und Schulwege	11
5.4	Blau-Grüne-Infrastruktur	12
5.5	Parkierung	13
5.6	Anlieferung und Entsorgung	13

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Mit einer Motion forderte der Gemeinderat den Stadtrat auf, den Klusplatz neu zu gestalten. Die Tram- und Bushaltestellen sollen benutzerfreundlich und hindernisfrei umgebaut werden. Die Umsteigemöglichkeiten zwischen Tram und Bus sollen verbessert und die Veloverbindungen gemäss kommunalem Richtplan Verkehr umgesetzt werden. Die Wendeschleife soll zudem eine städtebauliche Aufwertung erhalten. Die Wichtigkeit dieses Vorhabens wird durch die von der Zürcher Stadtbevölkerung eingereichte Petition «Unser Klusplatz» unterstrichen.

1.2 Randbedingungen

Die Platzverhältnisse am Klusplatz und auf den Strassenachsen Asyl-, Berg- und Witikonstrasse sind im Vergleich zu den Bedürfnissen der Quartierbewohner*innen und Verkehrsteilnehmer*innen sehr eingeschränkt. Bestehende Wohn- und Gewerbegebäude sind zu erhalten und unter Schutz gestellte Objekte dürfen nicht tangiert werden.

Auf den kantonal klassierten Regionalen Verbindungsstrassen (Asyl-, Berg-, Jupiter- und Witikonstrasse) darf die Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gemäss Kantonsverfassung Art. 104 nicht reduziert werden. Gleichzeitig sollen die Reisezeiten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie das bestehende Angebot und dessen Priorisierung nicht verschlechtert werden.

1.3 Defizite / Potenziale

Mit seiner stadtweiten Bedeutung ist der Klusplatz auch als Quartierzentrum (QUARZ) ausgewiesen. Dieses bietet diverse Einkaufsmöglichkeiten für die Quartierbevölkerung, insbesondere im Klusdörfli (nördliche Hegibachstrasse), jedoch ohne Aufenthaltsqualität oder Platzraumcharakter. Bis auf einen Baum im Knotenbereich Asyl-/ Bergstrasse sind keine Bäume oder Grünflächen im Projektperimeter vorhanden. Heute dominieren am Klusplatz die Verkehrsflächen. Fussverkehrsflächen sind schmal und Fahrbahnquerungen lang, wobei letztere insbesondere durch Schulkinder oder Beeinträchtigte als subjektiv unsicher wahrgenommen werden. Die Veloinfrastruktur auf den bestehenden und geplanten Velorouten ist lückenhaft, wobei Anbindungen ins Quartier gänzlich fehlen.

Beim Klusplatz handelt es sich um einen grossen Verkehrs- und ÖV-Umsteige-Knoten mit zwei Tramlinien, zwei Stadtbussen und drei Regionalbuslinien. Deren Haltestellen sind im Bestand auf drei verschiedene Standorte verteilt (Klusplatz, südliche Hegibachstrasse und Sempacherstrasse). Dadurch ergeben sich lange Umsteigewege

und diverse Konfliktpunkte für die Umsteigenden. Ausgenommen von der Haltestelle «Hegibachstrasse» sind die Haltekanten nicht hindernisfrei ausgebaut.



Abbildung 1: Asylstrasse mit Blickrichtung Klusplatz – Verkehrsknoten, Quelle: Strassenbefahrung 2024, Infra3D



Abbildung 2: Witikonstrasse mit Blickrichtung Klusplatz – Tramwendescheife, Quelle: Strassenbefahrung 2024, Infra3D

Der Projektperimeter bietet aufgrund obenstehend formulierter Defizite folgende Potenziale:

- Schaffung eines attraktiven Quartierzentrums mit Aufenthaltsqualität
- Umsetzung von Bäumen und Grünflächen sowie Entsiegelungen als Beschattungs-, Hitzeminderungs- und Versickerungsmassnahmen
- Sicherstellung eines attraktiven und sicheren Fussverkehr- und Veloangebots
- Umsetzung einer niveaufreien Zugänglichkeit zu und zwischen den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Aufgrund der vorherrschenden Lärmbelastung entlang der Hauptachsen wird, entsprechend dem Stadtratsbeschluss zur Strassenlärmsanierung 3. Etappe, im Projektperimeter vorgängig und projektunabhängig eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h signalisiert.

2 Ziele

Quartierzentrum

- Stärkung der Aufenthaltsqualität am Klusplatz
- Aufwertung der stadträumlichen Gestaltung
- Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Geschäften des Alltags

Blau-Grüne-Infrastruktur oder attraktiver Lebensraum

- Pflanzung neuer Bäume als Beschattungsmassnahme und zur Erhöhung der Attraktivität des Klusplatzes sowie Erhalt des bestehenden Baumes
- Umsetzung von neuen Grünflächen, hitzemindernden Massnahmen und Begrünung von Mauern wie bspw. Stützmauer Wendeschlaufe
- Schaffung von Zugang zum Wasser

Mobilität

- Erhöhung der Sicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmende, vor allem bei Querungen unter Berücksichtigung der Nachfrage, stadträumlicher Bedeutung, Quartiervernetzung und der Schulwege
- Benutzerfreundlicher und hindernisfreier Ausbau der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den Haltestellen
- Sicherstellung einer angebotsorientierten Kapazität des motorisierten Individualverkehrs und öffentlichen Verkehr und eines übergeordneten Verkehrsmanagements, um Ausweichverkehr in die Quartiere zu verhindern
- Verbesserung des Komforts sämtlicher Verkehrsteilnehmenden sowie Sicherstellung von Rettungssachsen für Blaulichtorganisationen
- Überprüfung der Ausgestaltung und Standorte der Veloparkierung resp. deren Anzahl

3 Mitwirkung der Bevölkerung

3.1 Vorgehen

Um die Interessen und Bedürfnisse der Menschen, die sich am Klusplatz bewegen, bereits in der frühen Phase der Projektentwicklung zu kennen, lud das Tiefbauamt bei Projektbeginn Vertreter*innen von Quartiervereinen, Schulen und Elternräten, der offenen Jugendarbeit sowie angrenzenden Gewerbebetrieben zu einer Begehung und Gruppengesprächen ein.

Die Auftaktveranstaltung dazu fand am 25. November 2023 statt. Die gesammelten Voten bezüglich Defizite und Potenziale am Klusplatz sowie die gemeinsam erarbeitete Vision flossen entsprechend in die Varianten- und Projektentwicklung ein. Nach der Variantenevaluation und unter Berücksichtigung übergeordneter Vorgaben, hat das Tiefbauamt am 24. Juni 2025 den durch die Stadtverwaltung empfohlenen Lösungsansatz den genannten Vertreter*innen präsentiert. In Gruppengesprächen wurde dieser Lösungsansatz gemeinsam mit den damals formulierten Bedürfnissen gespiegelt und, wo möglich, den Anforderungen entsprechend optimiert.

Am 17. November 2025 präsentierten Vertreter*innen der Stadtverwaltung unter der Leitung der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, Stadträtin Simone Brander, das Projektvorhaben an einer öffentlichen Informationsveranstaltung im Quartier, bevor die Projektunterlagen zur formellen Mitwirkung gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) öffentlich aufgelegt werden.

3.2 Ergebnisse

Im Mitwirkungsprozess zur Neugestaltung des Klusplatzes wurden zentrale Anliegen der Quartierbevölkerung aufgenommen: bessere Umsteigebeziehungen und Sichtbezüge, Barrierefreiheit, sichere Veloverbindungen sowie insgesamt mehr Grünraum und Aufenthaltsqualität. Der vorgestellte Lösungsansatz fand in vielen Punkten Zustimmung. So wurden die geplante Begegnungszone in der nördlichen Hegibachstrasse sowie die Aufwertung der Wendeschleife durch eine Vergrösserung, zusätzliche Begrünung und vielfältige Sitzgelegenheiten positiv bewertet. Gleichzeitig kamen Bedenken zur Fussgängersicherheit auf, und auch zur künftigen Verkehrsführung gab es noch offene Fragen, die in der weiteren Planung geklärt werden konnten.

Die detaillierten Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens sind in den drei entsprechenden Mitwirkungsberichten dokumentiert. Diese stehen auf der städtischen Projektwebseite zur Neugestaltung des Klusplatzes zur Verfügung (Link: [Klusplatz | Stadt Zürich](#)).

4 Variantenstudium

4.1 Generierung

Aufgrund der komplexen Situation am Klusplatz wurde ein zweistufiges resp. iteratives Verfahren für die Eingrenzung des Variantenfächers gewählt:

1. Als erstes wurden die technisch machbaren Standorte für die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere die Tramhaltestellen, evaluiert (Basisvarianten 0+ bis 3).
2. Anschliessend wurden den Basisvarianten mögliche Verkehrsregimes – wie bspw. Einrichtungs-, Kreis- und Mischverkehr resp. Diagonalsperre oder Komplettspernungen für den MIV – überlagert und der Variantenfächer mit 15 technisch machbaren und sinnvollen Varianten komplettiert (kein Landerwerb erforderlich).

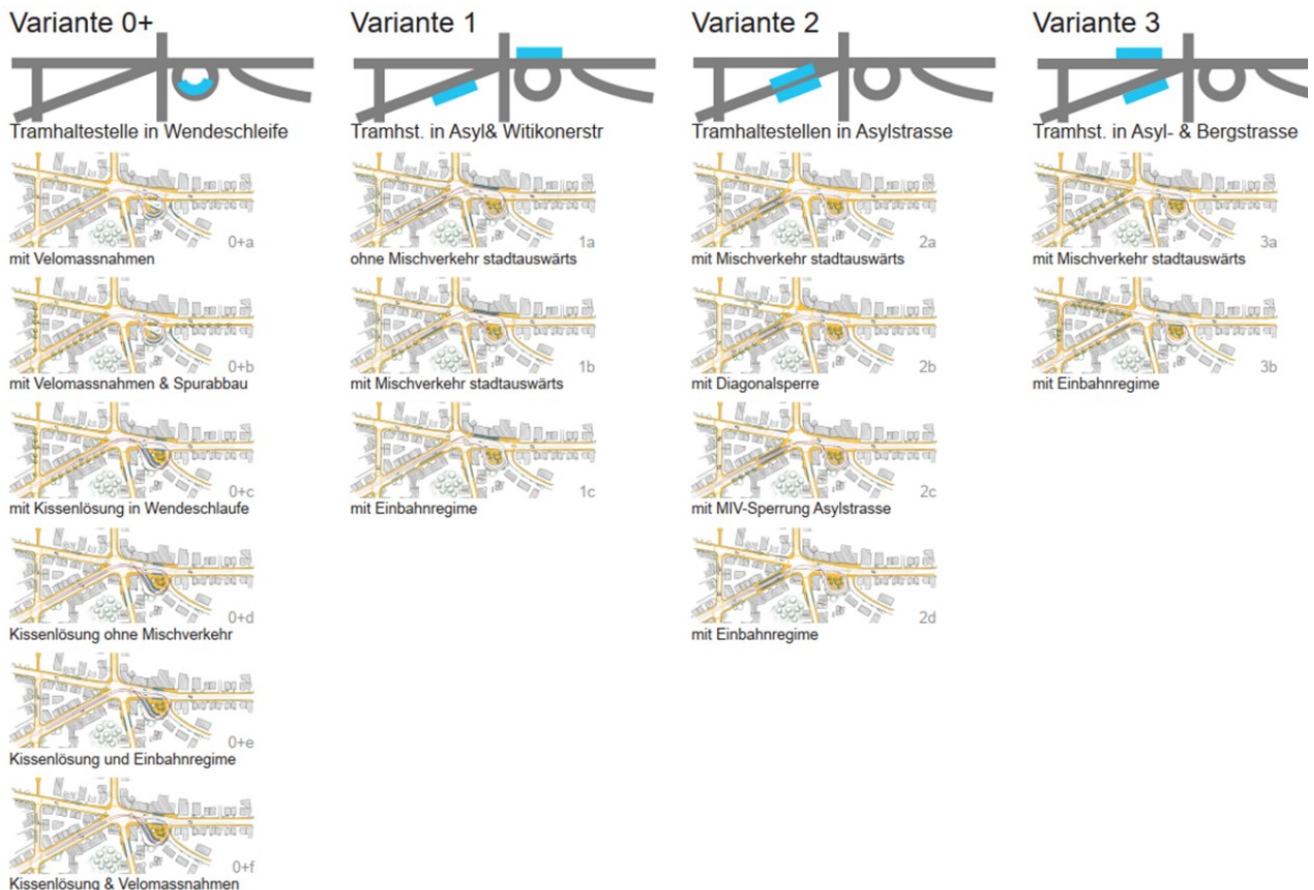


Abbildung 3: Übersicht Variantenfächer: Basisvarianten 0+ bis 3 inkl. Verkehrsregimes

4.2 Kaskade Haltestellenuntersuchung

Für die Realisierung von durchgehend hindernisfreien Haltekanten ist die Verschiebung der Tramhaltestellen in die Achsen Witikoner-, Berg- oder Asylstrasse geprüft worden (Basisvarianten 1 bis 3). Ergänzend in den Variantenfächer aufgenommen wurde der teilautonome Ausbau in der Wendeschleife (Kissenlösung bei der dritten Tür, Basisvariante 0+) wobei ein komplett hindernisfreier Ausbau im Bereich der Wendeschleife den Abriss von Gebäuden bedingen würde. Die verkehrlichen Simulationen haben gezeigt, dass bei allen technisch umsetzbaren Varianten in den Achsen Witikoner-, Berg- oder Asylstrasse die negativen Auswirkungen auf die Reisezeiten und die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs inakzeptabel sind und deshalb nur ein Ausbau des Bestands (Basisvariante 0+) möglich ist.

4.3 Bewertung

Die Beurteilung der einzelnen Varianten erfolgte in einem ersten Schritt durch eine qualitative Einordnung aus städtebaulicher Sicht. Vor der nötigen Verkehrssimulation (VISSIM) einzelner Varianten wurde ein Systems-Engineering (SE) unter Berücksichtigung der Ziele durchgeführt. Anhand dieser Resultate wurden die Varianten in eine Rangfolge gebracht.

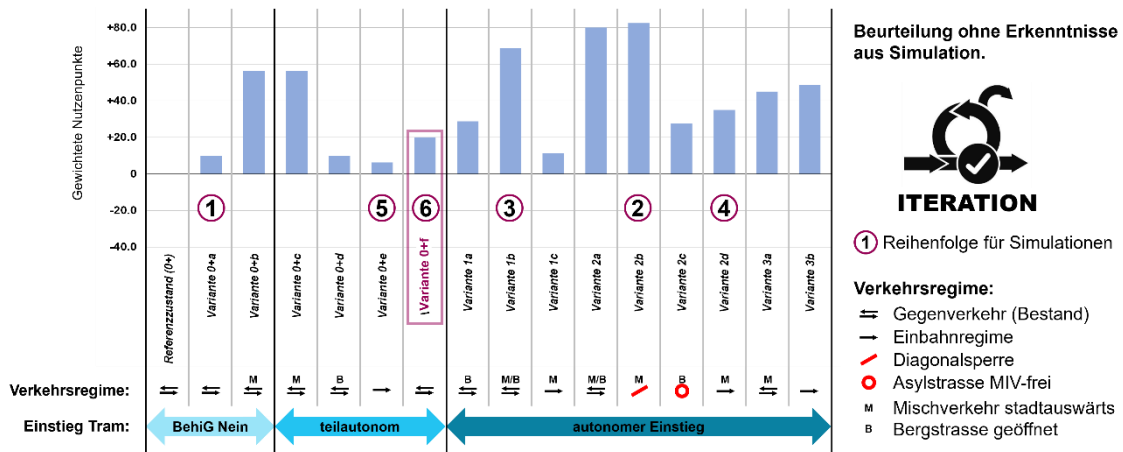


Abbildung 4: Städtebauliche Beurteilung des Variantenfächer nach SE (qualitative Beurteilung)

Anschliessend wurden die Varianten entsprechend dieser Rangfolge für die Reihenfolge der Verkehrssimulation bestimmt. Ziel dieses Vorgehens war es, die städtebaulich bestgeeignete Variante (qualitative Beurteilung) als erste auf ihre verkehrstechnische Leistungsfähigkeit zu untersuchen (quantitative Beurteilung). Daraus gewonnene Erkenntnisse/Analogien konnten für die weiteren Untersuchungsschritte resp. Iterationen abgeleitet werden und so der Untersuchungsaufwand, respektive die Anzahl der nötigen Verkehrssimulationen, reduziert werden.

Die nun überlagerten qualitativen und quantitativen Erkenntnisse sind in untenstehender Grafik abgebildet. Obwohl diverse Varianten höhere gewichtete Nutzenpunkte aufweisen können diese zu grossen Reisezeitverlusten seitens öffentlichen Verkehrs (rot/braun) führen und/oder die geforderte Leistungsfähigkeit seitens des motorisierten Individualverkehrs nicht bewerkstelligen und sind deshalb für den Klusplatz nicht umsetzbar.

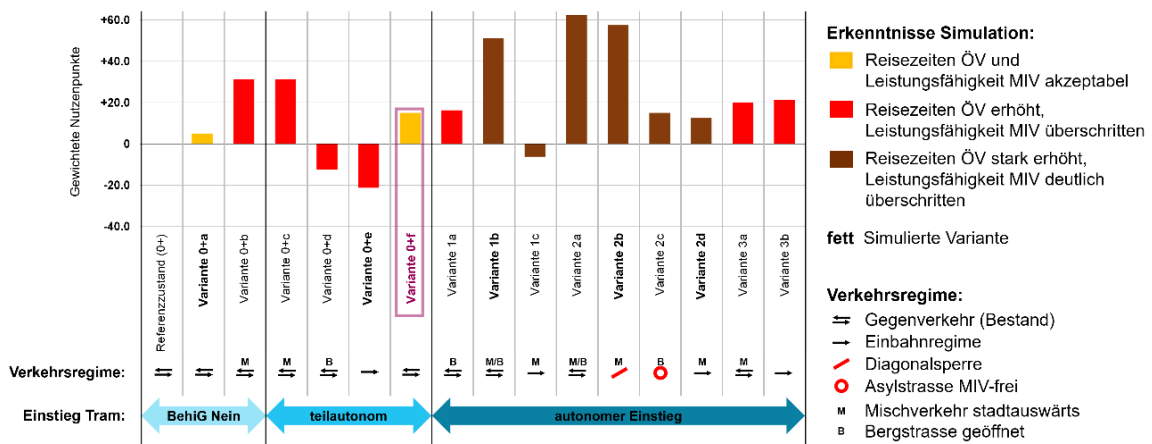


Abbildung 5: Städtebauliche Beurteilung des Variantenfächers mit VISSIM (quantitative Beurteilung)

4.4 Entscheid

Die **Variante 0+f** schneidet in obenstehendem Variantenvergleich aus den folgenden Gründen und unter Berücksichtigung der Zielformulierungen am besten ab:

- Aufwertung der stadträumlichen Gestaltung sowie der Aufenthaltsqualität am Klusplatz, unter Berücksichtigung der Interessen des Quartiers, möglich
- Stadt- und grünräumliche Verbesserungen gegenüber dem Bestand
- Erhöhung der Verkehrssicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmenden und insbesondere der Schulwege
- Anforderungen an Behindertengleichstellungsgesetz bezüglich Strassenraum und Zugängen zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des Möglichen umgesetzt
- Reisezeitverluste des öffentlichen Verkehrs innerhalb des Projektperimeters akzeptabel
- Anforderungen an die Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der KV Art. 104^{bis} erfüllt

Die **Variante 0+f** wird durch sämtliche beteiligte Departemente und Dienstabteilungen der Stadt Zürich gestützt und trägt den stadträumlich und verkehrstechnisch komplexen Anforderungen am Klusplatz Rechnung.

5 Bestvariante

5.1 Konzept und motorisierter Verkehr

Mit dem geplanten Verkehrsregime, welches sich am Bestand orientiert, lassen sich die verkehrlichen Anforderungen von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr im Projektperimeter am besten bewältigen.

Durch die Flächenumverteilungen in der Asylstrasse (Fahrstreifenreduktion MIV stadteinwärts zugunsten Veloverkehrsführung) sowie dem daraus folgenden Verzicht auf die Fahrstreifenverflechtung in Richtung Witikon, kann das Quartierzentrum zugunsten Fuss- und Veloverkehr mit entsprechender Aufenthaltsqualität im Strassenraum und der Wendeschleife massgeblich gestärkt werden. Die Jupiterstrasse dient künftig als Wendemöglichkeit und Warteposition für die drei Regionalbuslinien. Der dafür erforderliche Platz wird durch eine Fahrstreifenreduktion des MIVs zugunsten des öffentlichen Verkehrs gewonnen.

Durch den Ausbau von behindertengerechten Zustiegen in der Wendeschleife (Kissenlösung) wird die Sempacherstrasse für den MIV als Sackgasse mit Wendemöglichkeit umgewidmet und die Lage der Stützmauer aufgrund der neuen Gleisgeometrie angepasst. Dies führt zu einer Verkehrsberuhigung des MIVs in der Quartierstrasse, wobei die Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr geöffnet bleibt.

Die Hegibachstrasse wird nördlich der Witikonerstrasse einem Quartierzentrum entsprechend aufgewertet und als Begegnungszone signalisiert. Die Geschwindigkeit wird damit auf 20 km/h reduziert und die Fussgänger*innen geniessen ganzflächig Vortritt. In einem Elementstreifen werden auf der Westseite der Hegibachstrasse Bäume, Veloabstellplätze und Sitzgelegenheiten sowie ein Brunnen platziert.

Dem vorliegenden Projekt zeitlich vorgezogen werden die Linksabbiegemöglichkeiten für den MIV von der Asylstrasse in die Hegibach- und Bergstrasse sowie von der Hegibach- in die Bergstrasse aufgehoben.

Für das Projekt ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

5.2 Öffentlicher Verkehr

Die Tramhaltekanten in der Wendeschleife werden für einen teilautonomen Einstieg (Kissenlösung) ausgebaut. Die beiden Trolleybuslinien 31 und 33 bleiben in ihrer Linienführung unverändert. Die Haltestelle in der Hegibachstrasse wurde bereits im Jahr 2023 behindertengerecht ausgebaut. Die Umsteigebeziehung zwischen Tram und Buslinie 31 hat am Klusplatz eine untergeordnete Bedeutung, da diese andernorts bereits gewährleistet ist. Zudem kann das Zentrum in Witikon mit den Regionalbuslinien gleichwertig erreicht werden.

Die Haltestellen der Regionalbuslinien 701, 703 und 704 befinden sich neu beidseits in der Witikonerstrasse auf Höhe der Wendeschleife. Das Wendemanöver erfolgt via Jupiterstrasse, wo zwei Standplätze für das Abwarten von Wendezeiten vorgesehen sind. Die Haltestelle stadteinwärts wird für den MIV als nicht überholbare Fahrbahnhaltestelle ausgestaltet. Die Haltestelle stadtauswärts kann umfahren werden (halbe Busbucht) und dient dem Zeitausgleich für die Regionalbuslinie (dritter Standplatz).

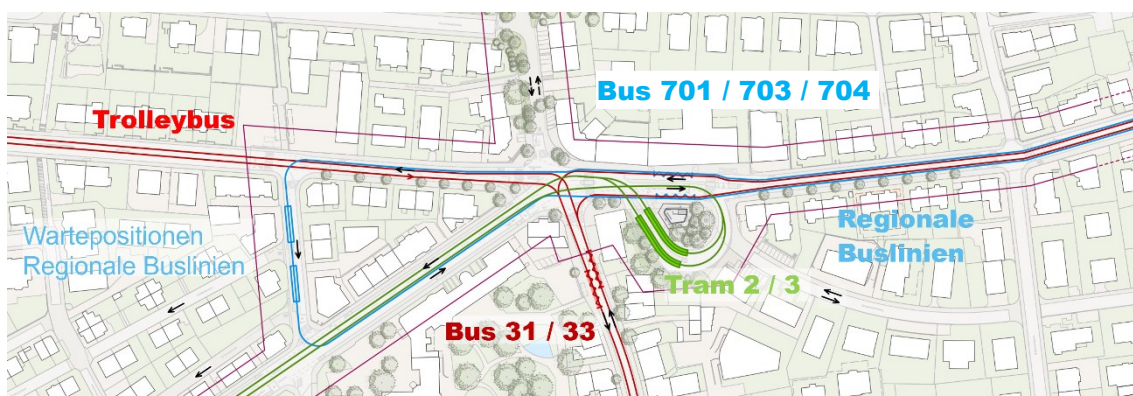


Abbildung 6: Übersicht Linienführung ÖV und Haltestellenlage

5.3 Velo-, Fussverkehr und Schulwege

Der Veloverkehr verfügt künftig auf allen Hauptachsen über eine eigene Infrastruktur. In der Asyl-, Witikoner- und der Bergstrasse stadteinwärts sind dies abgesetzte Radwege. Aufgrund der fehlenden Überholmöglichkeit Velo-Velo werden die Randsteine zur Fahrbahn überfahrbar ausgebildet. In der Bergstrasse Richtung Klusplatz bleibt die Umweltspur mit Bus und Velo unverändert. Die Flächen für den Fussverkehr nehmen insbesondere im Quartierzentrum deutlich zu. In der Witikonerstrasse werden die Trottoirflächen zu Gunsten einer Baumreihe auf der Südseite umverteilt. Die Fahrbahnquerungen werden im Allgemeinen kürzer. Alle Fussgängerstreifen bleiben erhalten und werden aus Sicht Verkehrssicherheit verbessert – insbesondere die Schulwegübergänge am Klusplatz. In der Hegibachstrasse nördlich der Witikonerstrasse

wird im westlichen Elementstreifen mit Bänken/Brunnen/Bäumen auch ein separater Gehbereich abseits des befahrbaren Bereichs angeboten.

5.4 Blau-Grüne-Infrastruktur

Mit den geplanten Baumreihen in der Berg- und der Witikonerstrasse sowie den geplanten Einzelbäumen im Knotenbereich kann die Kronenfläche im Projektperimeter deutlich vergrössert werden.



Abbildung 7: Zukunftsperspektive Wendeschleife, Aufenthalt im «Park»

In der Wendeschleife und der nördlichen Hegibachstrasse sind grössere entsiegelte Flächen geplant. Innerhalb dieser Flächen wird lokal Regenwasser versickert. Zusammen mit den geplanten Bäumen werden diese Bereiche künftig deutlich grüner. Ergänzt wird das Grün mit je einem Trinkbrunnen in der Hegibachstrasse und der Wendeschleife.

Baum-Bilanz	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Asylstrasse	0	0	2	2	+2
Bergstrasse	1	0	7	8	+7
Jupiterstrasse	0	0	0	0	0
Witikonerstrasse	0	0	11	11	+11
Hegibachstrasse	0	0	17	17	+17
Wendeschleife Klusplatz	3	3	13	13	+10
Total	4	3	50	51	+47
Baumersatz Privatgrund	-	0	0	0	-

5.5 Parkierung

Die öffentlichen Parkplätze des MIVs in der Bergstrasse werden aufgehoben. Die Veloabstellplätze in der Wendeschleife werden wieder angeboten, wobei das Angebot in der nördlichen Hegibachstrasse reduziert wird. Der Standort von ZüriVelo wird neu vis-à-vis Witikonerstrasse 3 angeordnet. In der Wendeschleife wird zukünftig nur noch ein Taxi-Standplatz angeboten.

Parkplatz-Bilanz	P weiss			P "Blau"			Velo-P			Güterumschlag			Taxi-P		
	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.
Asylstrasse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bergstrasse	5	0	-5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jupiterstrasse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Witikonerstrasse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Hegibachstrasse	0	0	0	4	4	0	18	6	-12	1	0	-1	0	0	0
Fichtenstrasse	0	0	0	4	2	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Veilchenstrasse	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wendeschleife Klusplatz	0	0	0	0	0	0	14	14	0	0	0	0	2	1	-1
Total	5	0	-5	13	11	-2	32	20	-12	2	1	-1	2	1	-1

5.6 Anlieferung und Entsorgung

Das Güterumschlagsfeld für die Anlieferung vor dem Coop an der Witikonerstrasse 15 bleibt unverändert. Das Güterumschlagsfeld auf öffentlichem Grund in der Ecke Berg-/Hegibachstrasse wird aufgehoben. Gemäss Rückmeldung von ansässigen Gewerbetreibenden erfolgt die Anlieferung bereits heute auf Privatgrund.

Leiter Planung + Projektierung

Thomas Jesel

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