Stadt Zürich
Tiefbauamt

Strassenbauprojekt Klusplatz

Bericht zu den Einwendungen

Abschnitt
Asyl-, Berg- und Witikonerstrasse

Bau Nr. 22077

Auflageexemplar
Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, September 2026 / tazgla

Inhalt

1 Vorbemerkung 3
1.1 Mitwirkung der Bevölkerung 3
1.2 Projektbeschreibung 3

2 Einwendungen 4
2.1 Gesamtprojektvorhaben 4
2.2 Verkehrsführung 5
2.3 Veloverkehr 10
2.4 Fussverkehr 14
2.5 Signalisierte Geschwindigkeit 16
2.6 Begegnungszone Hegibachstrasse 17
2.7 Parkierung und Taxistandplätze 19
2.8 Warte- und Wendelogistik öffentlicher Verkehr 20
2.9 Haltestellen öffentlicher Verkehr inklusive Gestaltung Wendeschlaufe 22
2.10 Bepflanzung und Hitzeminderung 26
2.11 Diverses 27

3 Schlussbemerkungen 29

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 Klusplatz mit der geplanten Neugestaltung des Strassenraums und der Tramwendeschlaufe wurde vom 9. Januar bis 9. Februar 2026 im Sinne des § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 143 Einwendungen eingegangen, davon 58 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als eine Einwendung gezählt). Von den somit 86 vorliegenden Einwendungen werden 9 Einwendungen ganz und 27 Einwendungen teilweise berücksichtigt. 50 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:

- Wendeschlaufe Klusplatz: Vergrösserung Tramwendeschlaufe aufgrund hindernisfreien Ausbaus und teilweise Neuanordnung von Tram- und Bushaltekanten, neue Platzgestaltung und Hitzeminderungsmassnahmen, Verbesserungen für Veloinfrastruktur
- Witikonerstrasse: Neue abgesetzte Radwege (beidseitig) und neue Baumreihe (Südwestseite), Anpassung von Schutzinseln und Fussgängerstreifen
- Asylstrasse: Anpassung Strassenquerschnitt zugunsten neuer abgesetzter Radwege (beidseitig) und Tramtrassee
- Jupiterstrasse: Fahrstreifenabbau zugunsten neuem Wartebereich für Regionalbusse, Anpassung Einmündungsbereiche (Seitenstrassen)
- Bergstrasse: Beidseitige Trottoirverbreiterung, neue Baumreihe (Südseite); neuer abgesetzter Radweg bergwärts; Aufhebung/Anpassung von Verkehrs- und Mittelinseln, Umsetzung Lichtsignalanlage (LSA) bei der Verzweigung der Jupiterstrasse zugunsten Verkehrssicherheit
- Hegibachstrasse: Errichtung Begegnungszone; Umgestaltung Strassenraum mit Hitzeminderungsmassnahmen, Baumpflanzungen, Sitzbänken und Brunnen
- Sempacherstrasse: Unterbindung Ein-/ Ausfahrt MIV in Witikonerstrasse zugunsten hindernisfreiem Ausbau in Wendeschlaufe Klusplatz, Verbesserung Veloanbindung an Witikonerstrasse
- Veilchen-/Fichtenstrasse: Umkehrung Fahrtrichtung zugunsten Verkehrssicherheit in Jupiterstrasse

2 Einwendungen

2.1 Gesamtprojektvorhaben

Einwendung 1: Der Umbau des Klusplatzes sei in der dargestellten Form abzulehnen, da er zu Stau führe, keine Sicherheit für Fussgänger biete, Parkplätze für Zulieferer und Kundschaft fehlten und die Ästhetik mangelhaft sei. Die vorgeschlagene Variante 0+f sei weiter eine klare Verschlechterung sowohl für Passagiere als auch für das Fahrpersonal des ÖV.
Stellungnahme: Sämtliche untersuchten Varianten haben Vor- und Nachteile; sie wurden mittels eines qualitativen und quantitativen Variantenvergleichs einander gegenübergestellt. Aufgrund der Vorteile für den öffentlichen Verkehr bei gleichzeitiger Erfüllung der übrigen Projektziele wurde die Variante 0+f als Bestvariante vertieft. Die Leistungsfähigkeit des MIV sowie die Reisezeitverlängerung des ÖV wurden mittels dynamischer Verkehrssimulation (VISSIM) untersucht und nachgewiesen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 2: Das gesamte Vorhaben sei abzulehnen, da die Leistungsfähigkeit des MIV auf den kantonal klassierten Regionalen Verbindungsstrassen (Asyl-, Berg-, Jupiterstrasse zwischen Bergstrasse und Asylstrasse, Witikonerstrasse) nach der Kantonsverfassung (Art. 104) nicht reduziert werden dürfe und der beabsichtigte Spurabbau dem Vorhaben diametral entgegenstehe; zudem seien diese Strassenabschnitte bereits jetzt ohne Spurabbau sehr staubelastet, und die geplante Bushaltestelle in der Witikonerstrasse, die nicht umfahren werden könne, erhöhe das Staupotenzial noch erheblich.
Stellungnahme: Die Leistungsfähigkeit des MIV sowie die Reisezeitverlängerung des ÖV der Projektlösung wurden mittels einer dynamischen Verkehrssimulation (VISSIM) untersucht und nachgewiesen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 3: Das Projekt verfehle die vordringliche Aufgabe einer Verbesserung der Verkehrssituation und «verschlimmbessere» die einem Nadelöhr gleichkommende Ausgangslage mit abzulehnenden Eingriffen. Insbesondere würden folgende Punkte kritisiert: ÖV-Knoten im allgemeinen, zusätzliche Strassenquerungen, Lage und Ausbildung Bushaltestelle stadteinwärts und daraus resultierender Verkehrsstau in Stosszeiten ohne dass verfassungsrechtliche Vorgabe der Kapazitätserhaltung für MIV eingehalten werde, unverhältnismässige Massnahmen für Veloverkehr, Aufhebung öffentlicher Parkplätze, Aufhebung von Abbiegebeziehungen führten zu Ausweichverkehr in Quartiere und Aufenthaltsqualität werde in Wendeschlaufe keine erzielt. Das Projektvorhaben trage den Projektierungsgrundsätzen § 14 StrG insbesondere in den Aspekten «Sicherheit» und «sparsame Landbeanspruchung» sowie dem verfassungsrechtlichen Verbot einer Kapazitätsreduktion für den MIV ungenügend Rechnung.

Stellungnahme: Die Leistungsfähigkeit inklusive Rückstaulängen des MIV sowie die Reisezeitverlängerung des ÖV der Projektlösung wurden mittels dynamischer Verkehrssimulation (VISSIM) nachgewiesen. Die Verkehrssicherheit steht bei sämtlichen Projekten des städtischen Tiefbauamts im Vordergrund, wobei die markierten und durch LSA gesicherten Fussgängerstreifen auf den Wunschlinien liegen. Diese wurden im Rahmen der informellen Partizipation mit Vertreter*innen aus dem Quartier gespiegelt, wobei - wo möglich - auf spezifische Wünsche, insbesondere zur Schulwegsicherheit, eingegangen wurde. Die Gestaltung der Wendeschlaufe sowie der Hegibachstrasse (Begegnungszone) erfolgte im selben Verfahren. Der Lösungsansatz entspricht – wo möglich – den Bedürfnissen aus dem Quartier und trägt gleichermassen übergeordneten Vorgaben Rechnung. Schlussendlich ist für das Strassenbauprojekt Klusplatz kein Landerwerb nötig (Stand Planauflage §13 StrG).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 4: Das geplante Strassenbauprojekt sei so abzuändern, dass es der Norm VSS 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» und den entsprechenden Merkblättern und Richtlinien sowie der Verordnung über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs entspreche.
Stellungnahme: Das Strassenbauprojekt wurde im Rahmen eines partnerschaftlichen Austausches mit Vertreter*innen der Behindertenkonferenz Kanton Zürich am 04.09.2025 vorgestellt, und technisch machbare Verbesserungen – wo möglich - wurden durchgeführt. Die Projektierungskaskade zur allgemeinverträglichen Lösung ist im Erläuternden Bericht zur Planauflage beschrieben. Im Rahmen des Bauprojekts erfolgen weitere Optimierungen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

2.2 Verkehrsführung

Einwendung 5: Für den MIV und den linksabbiegenden Trolleybus 31 solle eine separate Spur realisiert werden (keine zusätzlichen Verflechtungen gegenüber dem Bestand), die primär dem MIV stadteinwärts in die Asylstrasse sowie dem linksabbiegenden Trolleybus 31 zur Hegibachstrasse dient.
Stellungnahme: Die Leistungsfähigkeit des MIV sowie die Reisezeitverlängerung des ÖV der Projektlösung wurden mittels einer dynamischen Verkehrssimulation (VISSIM) untersucht und nachgewiesen. Mit zwei MIV-Spuren stadteinwärts könnte keine behindertengerechte Kissenlösung in der Wendeschleife umgesetzt werden sowie weitere Ziele bezüglich Hitzeminderung, Aufenthaltsqualität und Veloinfrastruktur erreicht werden

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 6: Die Umsteigezeiten zwischen Regionalbussen und Trams müssten verkürzt werden, da sie durch das Projekt gegenüber dem Bestand verlängern würden.
Stellungnahme: Die Umsteigezeiten bleiben in einem angemessenen Rahmen; stadtauswärts werden die Umsteigewege deutlich verkürzt und stadteinwärts wird eine zusätzliche Querung zu Gunsten eines hindernisfreien Ausstiegs angeboten. Der heute zu bewältigende Niveauunterschied von der Haltekante in der Sempacherstrasse zur Wendeschlaufe Klusplatz entfällt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 7: Die Tramwendeschleife solle im Gegenuhrzeigersinn befahren werden, um das Kreuzen der ein- bzw. ausfahrenden Trams zu eliminieren und die Radien der Gleise grosszügig zu vergrössern.
Stellungnahme: Im Rahmen des Variantenstudiums wurde dieser Ansatz untersucht, jedoch aufgrund der Interessensabwägung zugunsten grosszügiger Fussgängerbereiche und ohne deswegen nötige Vergrösserung der Wendeschlaufe verworfen. Weiter können aus geometrischen und betriebstechnischen Gründen bei einer Lösung im Gegenuhrzeigersinn ohne Gebäudeabbrüche auf der Südseite der Wendeschlaufe keine Haltekanten (Ein-/Ausstieg) realisiert werden (Türen sind bei Trams immer rechts angeordnet). Eine Wendeschlaufe im Gegenuhrzeigersinn würde zudem zu einer schlechteren Zugänglichkeit der Haltekanten führen und bräuchte Richtung Stützmauer ein zusätzliches Aussenperron.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 8: Der ÖV stadteinwärts müsse optimiert werden, indem der MIV in den beiden neuen Spuren vor der Kantonalbank so gesteuert werde, dass er zügig abfliessen könne und es zu keinen Rückstausituationen bis zur Tiefgarageneinfahrt des Coop komme; zudem solle bei der Tiefgaragenzufahrt ein Lichtsignal den Zufluss steuern.
Stellungnahme: Die Leistungsfähigkeit des MIV sowie die Reisezeitverlängerung des ÖV der Projektlösung wurden mittels einer dynamischen Verkehrssimulation (VISSIM) untersucht und nachgewiesen. Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage für eine private Garagenausfahrt würde ein Baugesuch seitens Eigentümerschaft erfordern, wofür die Stadt nicht zuständig ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 9: Es solle eine Einbahnführung der Titlisstrasse stadtauswärts (Bergstrasse bis Sonnenbergstrasse) sowie ein Linksabbiegeverbot von der Sonnenbergstrasse in die Titlisstrasse eingeführt werden, da die Titlisstrasse für die Funktion als Zubringer ungeeignet sei.
Stellungnahme: Die Titlisstrasse liegt ausserhalb des Projektperimeters und ist nicht Projektbestandteil. Jedoch können Auswirkungen des Projekts auf die Titlisstrasse nicht vollständig ausgeschlossen werden. Die Titlisstrasse soll weiter nicht als Einbahn

signalisiert werden, da sie neu einen Teil der Quartiererschliessung übernimmt. Im Rahmen des vorgängig zum Projekt Klusplatz aufgehobenen Linksabbiegers von der Asylstrasse in die Hegibachstrasse sind Verkehrsmessungen für ein Monitoring durch die Dienstabteilung Verkehr bereits aufgegleist.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 10: Es solle ein Rechtsabbiegeverbot von der Witikonerstrasse stadteinwärts in den Rübenweg eingeführt werden, allenfalls zeitlich gesteuert in Spitzenstunden, um Ausweichverkehr in das Quartier zu verhindern.
Stellungnahme: Der Rübenweg liegt ausserhalb des Projektperimeters und ist nicht Projektbestandteil. Jedoch können Auswirkung des Projekts auf den Rübenweg nicht vollständig ausgeschlossen werden. Im Rahmen des vorgängig zum Projekt Klusplatz aufgehobenen Linksabbiegers von der Asylstrasse in die Hegibachstrasse sind Verkehrsmessungen für ein Monitoring durch die Dienstabteilung Verkehr bereits aufgegleist.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 11: Es solle das Linksabbiegen von der Witikonerstrasse stadtauswärts in die Biberlinstrasse zugelassen und die Lichtsignalanlage entsprechend angepasst werden, um Umwegfahrten durch das Quartier zu vermeiden.
Stellungnahme: Die Leistungsfähigkeit des MIV sowie die Reisezeitverlängerung des ÖV der Projektlösung wurden mittels einer dynamischen Verkehrssimulation (VISSIM) untersucht und nachgewiesen. Aufgrund der Knotenauslastung Hofacker-/ Witikonerstrasse ist das Linksabbiegen an dieser Lage nicht möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 12: Die Abbiegebeziehung von der Hegibach- in die Bergstrasse sei beizubehalten oder es sei eine gleichwertige, kurzzeitige und sichere Umfahrungsmöglichkeit mit minimalem Mehraufwand für Anwohnende und Gewerbe sicherzustellen. Zudem sei eine genaue Darstellung und Begründung zu liefern, weshalb die Abbiegebeziehung für den MIV entfallen solle, für den Trolleybus Linie 33 aber bestehen bleibe; die fünf Parkplätze an der Bergstrasse seien zu erhalten oder durch eine Ladezone zu ersetzen; es seien zusätzliche verkehrsberuhigende Massnahmen in der Bergstrasse, insbesondere eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h bis Fluntern, umzusetzen.

Stellungnahme: Das Linksabbiegen von der Hegibach- in die Bergstrasse ist mit dem vorliegenden Projektvorhaben weiterhin erlaubt. Die Umwidmung der fünf Parkplätze in der Bergstrasse erfolgt zu Gunsten der neuen Veloinfrastruktur, breiteren Trottoirs und schlussendlich den Zielen der städtischen Strategie Stadtraum und Mobilität (SuM). Die Stadt strebt die Einführung von Tempo 30 zugunsten der Lärmsanierung in der gesamten Bergstrasse an. Die Kompetenz für Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung liegt jedoch verbindlich beim Kanton.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 13: Die Strassenkreuzung Asyl-, Witikoner-, Hegibach- und Bergstrasse sei so zu gestalten, dass die Regionalbusse wenden können und die Kreuzung nur mit Tempo 30 befahren werde könne, auch ohne signalisierte Höchstgeschwindigkeit.
Stellungnahme: Ein Wenden im Bereich des Knotens würde die bereits hohe Auslastung beziehungsweise Leistungsfähigkeit negativ beeinträchtigen, die Wartezeiten der anderen Verkehrsteilnehmenden inklusive Tramverkehr würden zu hoch. Zudem ist ein Wenden im Knotenbereich aus geometrischen Gründen nicht möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 14: Es seien verkehrstechnische Nachweise (VISSIM) zu erbringen. Zudem seien eine belastbare Abschätzung der Verlagerung in Quartierstrassen, eine Lärm- und Luftschadstoffabschätzung, eine Schulwegsicherheitsanalyse, ein Betriebskonzept Regionalbusse sowie ein Monitoring- und Korrekturmechanismus nach Inbetriebnahme zu erstellen.
Stellungnahme: Die Verkehrssicherheit steht bei sämtlichen Projekten des städtischen Tiefbauamts im Vordergrund, insbesondere die Schulwegsicherheit. Die Leistungsfähigkeit inklusive Rückstaulängen des MIV sowie die Reisezeitverlängerung des ÖV der Projektlösung wurden mittels einer dynamischen Verkehrssimulation (VISSIM) inkl. Verlagerungen auf benachbarte Strassenabschnitte untersucht. Die Leistungsfähigkeit ist weiterhin sichergestellt und es wurden keine signifikanten Verlagerungseffekte festgestellt. Für die Planauflage §§ 16/17 wird ein Lärmgutachten erstellt. Da mit dem Projektvorhaben kein Mehrverkehr induziert wird, ist keine Luftschadstoffabschätzung erforderlich. Allfällige Wirkungskontrollen werden nach Projektumsetzung durch die zuständigen Dienststellen geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 15: Für den Abschnitt der Witikonerstrasse zwischen dem Knoten Hofackerstrasse und Witikonerstrasse 55 seien weitergehende Ansätze zu prüfen, insbesondere eine vortrittsgeregelte Ausgestaltung des Knotens Hofackerstrasse, eine Aufhebung der Linksabbiegespur mit zeitlich getrennten Grünphasen oder eine Einkürzung und Verschmälerung der Linksabbiegespur.
Stellungnahme: Die Knotenlösung und -steuerung Witikoner-/ Hofackerstrasse wurde im Rahmen der Projektentwicklung im Detail geprüft. Es wurde festgestellt, dass ohne eine Verkehrsabnahme des MIV von rund 25 Prozent die Aufhebung des separaten Linksabbiegestreifens beziehungsweise weitergehender Massnahmen wie Schutzinseln oder Mehrzweckstreifen an diesem Knoten nicht möglich sind. Weiter sind Eingriffe in das Privateigentum unter Berücksichtigung der Topografie an dieser Lage unverhältnismässig; der Querschnitt wird so ausgelegt, dass bei allfälliger zukünftiger Abnahme des MIV eine Aufhebung des Linksabbiegestreifens ohne bauliche Massnahmen zugunsten Veloverkehr und ggf. Baumpflanzungen möglich ist. Die Steuerung der LSA wird in der nächsten Projektphase weiter vertieft und ggf. ein Vorgrün für Velos geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 16: Die Sempacherstrasse dürfe in Richtung Witikonerstrasse nicht geschlossen werden, da Blaulichtorganisationen in der Sempacherstrasse nicht wenden könnten, weil diese zu eng sei. Fahrzeuge müssten ungehindert in Richtung Witikonerstrasse ausgefahren können.
Stellungnahme: Die Schliessung der Sempacherstrasse für den motorisierten Verkehr ist aufgrund der Vergrösserung der Wendeschlaufe zwingend nötig. Zudem dient die Schliessung für den motorisierten Verkehr der Verkehrsberuhigung im Quartier und stellt in keiner Weise ein Hindernis für Blaulichtorganisationen, Ver- und Entsorgungsorganisationen dar. Die Wendemöglichkeit wird mit dem Projektvorhaben sichergestellt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 17: Es sei zu klären, wie die MIV-Situation an der Jupiterstrasse zukünftig sein soll, ob es nur eine Spur für alle Fahrtrichtungen geben werde, wie Rückstau und Schleichverkehr verhindert werden sollen, wie der MIV von der Bergstrasse nach Witikon komme und ob die Anwohnenden zu den Massnahmen in der Jupiterstrasse befragt wurden resp. was die Auswirkungen auf die umliegenden Geschäfte seien.
Stellungnahme: Die Leistungsfähigkeit des MIV sowie die Reisezeitverlängerung des ÖV wurden mittels VISSIM untersucht und nachgewiesen. In der Jupiterstrasse wird es neu nur noch eine Spur für alle Fahrtrichtungen geben. Von der Bergstrasse Richtung Witikon kann wie anhin via Jupiterstrasse und Witikonerstrasse gefahren werden.
Die Bedürfnisse aus der Bevölkerung wurden im Rahmen der informellen Partizipation durch Vertreter*innen aus dem Quartier erhoben und – wo möglich – in das Projektvorhaben integriert. Weitere Rückmeldungen aus der Bevölkerung und von Geschäftinhaber*innen sind im Rahmen der formellen Planauflage § 13 StrG

eingegangen. Das Tiefbauamt nimmt diesbezüglich mit diesem Bericht gesamthaft Stellung.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 18: Bezüglich der neu geplanten Haltestellen für die Überlandbusse sei zu klären, ob es sich um eine Kaphaltestelle handle, wie mit dem erwarteten Rückstau umgegangen werde und wie die Rotlichter für die Fussgängerüberquerung getaktet werden. Zudem sei sicherzustellen, dass die Wartedauer für Taxis nicht übermässig lang sei, und es sei zu klären, ob die Strassenkapazitäten insgesamt reduziert werden.
Stellungnahme: Die Leistungsfähigkeit des MIV sowie die Reisezeitverlängerung des ÖV wurden mittels VISSIM inkl. Signalphasen untersucht und nachgewiesen. Die Anforderungen der Kantonsverfassung Art. 104 bis sind erfüllt. Eine detaillierte Ampelsteuerung wird in einer späteren Projektphase geklärt. Bei der Haltekante der Regionalbusse stadteinwärts handelt es sich um eine nicht überholbare Fahrbahnhaltestelle wobei die Haltestelle stadtauswärts für die Buslinien überholbar ausgestaltet ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.3 Veloverkehr

Einwendung 19: Es sei eine durchgehende, abgesetzte Veloinfrastruktur auf allen Velohauptrouten im Projektperimeter zu schaffen, insbesondere auf der Witikonerstrasse und im Knotenbereich, mit einer Mindestbreite von B = 1.80 m und baulichem Schutz vor dem motorisierten Individualverkehr. Die Veloführung solle konsequent abgesetzt zwischen Strasse und Gehweg erfolgen und bei Strassenquerungen seien mit Lichtsignal geschützte Radstreifen analog den Fussgängerstreifen vorzusehen.
Stellungnahme: Eine konsequent abgesetzte Veloführung ist aufgrund der erforderlichen Schleppkurven beziehungsweise Lichtraumprofile geometrisch nicht möglich. Innerhalb lichtsignalgesteuerter Bereiche sind Velowege unzulässig. Die Projektlösung entspricht den geltenden Velostandards. Markierungsmassnahmen und eine allfällige Roteinfärbung sowie ein Vorgrün für Velos werden im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 20: Es solle ein besserer Schutz für Velofahrende beim Übergang vom Trottoir auf die Strasse vor der Witikonerstrasse 54 bergwärts geschaffen werden.
Stellungnahme: Die geplante Signalisation lautet «Velo auf Gehweg gestattet» (keine Benützungspflicht) und soll den unsicheren Velofahrenden als Übergangslösung dienen. Ohne eine Verkehrsabnahme des MIV von rund 25 Prozent ist die Aufhebung des separaten Linksabbiegestreifens an diesem Knoten nicht möglich resp. sind Eingriffe in

das Privateigentum (Versetzung Stützmauer, Aufhebung Tankstelle, Landerwerb etc.) an dieser Lage unverhältnismässig.
Markierungsmassnahmen und die Veloführung werden im Bauprojekt im Detail geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 21: Im Bereich der neuen Tram-/Bushaltestelle solle das Velo stadtauswärts hinter der Haltestelle geführt werden.
Stellungnahme: Die Tramhaltestelle liegt im Bereich der bestehenden Tramwendeschlaufe Klusplatz (Variante 0+). Im Rahmen des Variantenstudiums wurde dieser Ansatz geprüft, jedoch aufgrund der Interessensabwägung zugunsten Platzsituation und möglichem Sicherheitsdefizit einer hohen Haltekante in Kombination mit Tramschienen verworfen. Die Veloführung auf Fahrbahnniveau durch die Bushaltestelle im Mischverkehr mit dem Busverkehr (kombinierte Busspur) entspricht den städtischen Velostandards.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 22: Im Bereich der neuen Tram-/Bushaltestelle in der Witikonerstrasse solle das Velo stadteinwärts lichtsignalgesteuert über den Perron der Haltestelle geführt werden.
Stellungnahme: Markierungs- und Signalisationsmassnahmen bezüglich Veloführung werden im Bauprojekt im Detail geprüft. Eine konsequent abgesetzte Veloführung ist an dieser Lage aus geometrischen Gründen, aufgrund des Personenaufkommens und im Rahmen der Interessenabwägung nach § 14 StrG «sparsame Landbeanspruchung» nicht zielführend.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 23: Die Veloführung im Bereich der Bushaltestelle Klusplatz solle nicht in Mittellage erfolgen; stattdessen solle die Haltestelle mehr in die Strassenmitte verschoben werden und dabei den Platz des Velostreifens einnehmen, wofür die Haltestelle mit einer Veloumfahrung oder -überfahrung auszustatten sei, die direkt an den Radweg in der Witikonerstrasse stadtauswärts anschliessen solle.
Stellungnahme: Die südliche Bushaltestelle kann aus geometrischen Gründen (Buslänge) und aufgrund der Tramtrasseelage nicht weiter in die Strassenmitte verschoben werden. Zudem erlaubt die Überholbarkeit der Bushaltestelle stadtauswärts durch den motorisierten Individualverkehr ein kurzes Abwarten der Standzeit für den Busbetrieb.
Weiter ist eine Überfahrt des Velowegs rückwärtig zur nordseitigen Bushaltestelle aus Platzgründen und aufgrund des Fussverkehrsaufkommens inklusive der Hauszugänge an dieser Lage unerwünscht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 24: Auf allen Velohauptrouten solle das Minimalmass von 1.80 m eingehalten werden.
Stellungnahme: Markierungsmassnahmen und die Veloführung werden im Bauprojekt geprüft, jedoch ist eine durchgehende Veloführung mit einer Breite von 1.80 m aufgrund erforderlichen Lichtraumprofile MIV/ÖV ausgeschlossen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 25: Für den Veloverkehr solle ein indirekter Linksabbieger von der Witikoner- in die Sempacherstrasse eingeführt werden.
Stellungnahme: Markierungsmassnahmen und die Veloführung werden im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 26: Der indirekte Linksabbieger (Witikonerstrasse–Klusplatz–Bergstrasse–Asylstrasse) solle auch von der Hegibachstrasse (bergseitig) erreicht und für eine indirekte Geradeausfahrt genutzt werden können, weshalb das Velopiktogramm vor der Asylstrasse 144 um einen Spurpfeil nach rechts ergänzt werden müsse.
Stellungnahme: Der Rechtspfeil im vorderen Velosack Asyl-/Hegibachstrasse wird ergänzt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 27: Die Velofurt in der Spitze zwischen Berg- und Asylstrasse solle das rechts abbiegen in die Asylstrasse ermöglichen.
Stellungnahme: Diese Lösung ist mit der Signalisation “Rechtsabbiegen bei Rot” (RABR) bereits eingeplant.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 28: Der Projektperimeter solle in die Bergstrasse erweitert werden, damit südlich der Bushaltestelle Hölderlinsteig eine Veloweiche erstellt werden könne, eventualiter solle der Veloverkehr auf der Rechtsabbiegespur geführt und beim Knoten Berg-/ Jupiterstrasse ein sicheres Angebot zum Geradeausfahren angeboten werden.
Stellungnahme: Nach dem Bauprojekt Bergstrasse wurde im Jahr 2025 bereits ein Velopiktogramm auf der Busspur inklusive zusätzlicher Signalisierung umgesetzt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 29: Die Führung des Veloverkehrs von der Bergstrasse zur Asylstrasse beziehungsweise zum Klusplatz sei zu vereinfachen, besser verständlich zu signalisieren und direkt zu führen.
Stellungnahme: Die Veloführung an dieser Lage wird im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 30: Der Radstreifen von der Asylstrasse in den Klusplatz (bei der Asylstrasse 144) sei zu breit, weshalb die Wartelinie aus der Hegibachstrasse weiter in den Klusplatz verschoben werden solle, damit die Proportionen üblicher und die Führung besser verständlich werden.
Stellungnahme: Markierungsmassnahmen und das Potenzial der Veloführung für eine verbesserte Verkehrsführung werden im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 31: Es solle kein Spurabbau, sondern eine andere Veloführung auf der Asyl-/ Witikonerstrasse vor dem Klusplatz erfolgen, indem der geplante Velostreifen auf das Trottoir als kombinierter Fuss-/Veloweg mit Vorrang für Fussgänger verlegt werde.
Stellungnahme: Aufgrund der inhomogenen Geschwindigkeiten werden für Fuss- und Veloverkehr, wo geometrisch und verkehrstechnisch möglich, und insbesondere an hochfrequentierten Lagen im Quartierzentrum, aus Sicherheitsgründen separate Verkehrsinfrastrukturen angeboten. Die Leistungsfähigkeit der Projektlösung wurde mittels einer dynamischen Verkehrssimulation (VISSIM) untersucht und nachgewiesen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 32: Es seien Massnahmen zur sicheren Veloführung von der Witikoner- in die Asylstrasse – bspw. via Berg- und Jupiterstrasse - vorzusehen.
Stellungnahme: Die Roteinfärbung des Velostreifens ist bereits geplant, weitere Markierungsmassnahmen werden im Bauprojekt geprüft - zusätzlich soll ein Vorgrün für Velos geprüft werden. Weiter sind bereits zwei indirekte Möglichkeiten für den Veloverkehr projektiert. Bauliche Anpassungen sind aufgrund der Lichtraumprofile MIV/ÖV ausgeschlossen.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 33: Der Güterumschlagplatz vor dem Coop solle an den Strassenrand verschoben werden, und der Veloweg dabei dahinter herumgeführt werden.
Stellungnahme: Der Güterumschlagplatz muss aus Sicherheitsgründen einen horizontalen Strassenabstand von mindestens 30 Zentimetern aufweisen. Eine Überfahrt des Velowegs rückwärtig zur Bushaltestelle ist aus Platzgründen und aufgrund des Fussverkehrsaufkommens inklusive der Hauszugänge an dieser Lage ungeeignet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 34: Die Veloführung stadteinwärts solle nach der Bushaltestelle Klusplatz im Kreuzungsbereich auf Velowegen erfolgen, getrennt vom MIV und mit seitlichem Abstand zur Strasse und vortrittsberechtigt. Weiter solle die Aus- und Einfahrt der nördlichen Hegibachstrasse als Trottoirüberfahrt ausgestaltet werden. Mandelförmige Schutzinseln sollten vor geschnittenen Kurven sowie rechtsabbiegendem Verkehr schützen.
Stellungnahme: Trottoirüberfahrten sind in lichtsignalgesteuerten Knoten aus rechtlichen Gründen unzulässig, diesbezüglich sind auch abgesetzte Velowege an dieser Lage nicht umsetzbar. Im Bauprojekt wird geprüft, ob die Möglichkeit besteht, den Veloverkehr mit einem Vorgrün dem MIV gegenüber zu priorisieren und das Rechtsabbiegen bei Rot (RABR) zu gestatten.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 35: Die Jupiterstrasse (seewärts der Asylstrasse, zwischen Asylstrasse 114 und Jupiterstrasse 42) sei mit einer Trottoirüberfahrt zu versehen, und der abgesetzte Veloweg bergwärts sei entsprechend über die Kreuzung durchgehend zu ziehen.
Stellungnahme: Trottoirüberfahrten sind in lichtsignalgesteuerten Knoten aus rechtlichen Gründen unzulässig, diesbezüglich sind auch abgesetzte Velowege an dieser Lage nicht umsetzbar.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.4 Fussverkehr

Einwendung 36: Bei den Fussgängerstreifen in Kurven von Einmündungstrichtern seien die Fussgängerstreifen und Einmündungstrichter so anzulegen, dass Personen, die sich für die Strassenquerung rechtwinklig zum Fahrbahnrand ausrichten, auch bei einer Abweichung von der Gehrichtung bis plus/minus 10 Grad innerhalb des Fussgängerstreifens das gegenüberliegende Trottoir erreichen. Insbesondere sei der Fussgängerstreifen Witikonerstrasse mit der Fussgängerschutzinsel in Richtung Gleis-Weiche zu verschieben.
Stellungnahme: Das Strassenbauprojekt wurde im Rahmen eines partnerschaftlichen Austausches mit Vertreter*innen der Behindertenkonferenz Kanton Zürich am 04.09.2025 vorgestellt. Technisch machbare Verbesserungen wurden – wo möglich – durchgeführt; insbesondere wurde der Winkel dieser Fussgängerquerung optimiert. Die Radien werden im Bauprojekt nochmals geprüft, wobei Schleppkurven und Lichtraumprofile einzuhalten sind.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 37: Die Verlegung des Fussgängerüberwegs in der Hegibachstrasse hin zur Kreuzung sei rückgängig zu machen, da es so zu noch grösserem Rückstau auf der Asylstrasse führe.
Stellungnahme: Die Leistungsfähigkeit der Projektlösung wurde mittels einer dynamischen Verkehrssimulation (VISSIM) untersucht und nachgewiesen. Im Speziellen wurde am Knoten Klusplatz der querende Schulwegverkehr geprüft. Die neue Lage des Fussgängerstreifens liegt besser in der Wunschlinie des Fussverkehrs und der Wartebereich ist besser einsehbar.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 38: An der Fussgängerquerung Witikonerstrasse südöstlich der Biberlin-/ Hofackerstrasse seien die Lichtsignalanlagen-Masten mit den Signalgebern für Fussgänger axial des Fussgängerstreifens anzuordnen.
Stellungnahme: Markierungsmassnahmen und die Signalisation werden im Bauprojekt geprüft, wobei die Erschliessung der Garage gewährleistet sein muss.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 39: Es brauche nördlich der Witikonerstrasse (parallel zur Hegibachstrasse) keinen Fussgängerstreifen, da dieser mit einer kombinierten Bus-Haltestelle nicht mehr benötigt werde.
Stellungnahme: Die Verkehrssicherheit steht bei sämtlichen Projekten des städtischen Tiefbauamts im Vordergrund. Die Fussgängerstreifen liegen auf den Wunschlinien und wurden im Rahmen der informellen Partizipation mit Vertreter*innen aus dem Quartier gespiegelt. Strassenquerungen sind nicht nur auf ÖV-Passagiere auszurichten, sondern auf die Bedürfnisse des gesamten Fussverkehrs inkl. Schulwege.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 40: In der Witikonerstrasse sei ein zusätzlicher Fussgängerstreifen zwischen den bestehenden und geplanten Fussgängerstreifen zu erstellen, wozu der Fussgängerstreifen beim Coop Pronto stadtauswärts verschoben werden könne.
Stellungnahme: Die Verkehrssicherheit steht bei sämtlichen Projekten des städtischen Tiefbauamts im Vordergrund; die Fussgängerstreifen liegen auf den Wunschlinien und wurden im Rahmen der informellen Partizipation mit Vertreter*innen aus dem Quartier gespiegelt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 41: Das Teppichhaus sei um mindestens 3 Meter zu verschieben, da es eine stark limitierende Randbedingung für das Projekt darstelle und die Trottoirbreite auf nur noch B= 1.30 m einschränke.

Stellungnahme: Die punktuelle Engstelle ist entsprechend einschlägigen Normen zulässig. Weiter ist das Grundstück HI-4845 in Privateigentum diesbezüglich obliegt auch die bauliche Entwicklung der Parzelle der Eigentümerschaft.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 42: Die Engstelle auf dem Trottoir vor der Hegibachstrasse 90 sei durch eine Arkade zu eliminieren, da die Verbreiterung des Trottoirs durch eine Arkade im Erdgeschossbereich möglich wäre.
Stellungnahme: Das Grundstück HI-4506 ist Privateigentum, diesbezüglich obliegt auch die bauliche Entwicklung der Parzelle der Eigentümerschaft. Die Engstelle wird an dieser Lage mit dem Projektvorhaben entschärft, da die Trottoirbreite vor dem Coiffeur mehr als verdoppelt wird.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.5 Signalisierte Geschwindigkeit

Einwendung 43: Auf die Festsetzung von Tempo 30 auf diesen kantonalen Strassen sei zu verzichten. Gemäss § 104.2 der Kantonsverfassung und/oder dem Volksentscheid zur Mobilitätsinitiative liege die Hoheit darüber beim Kanton.
Stellungnahme: Die Kompetenz für Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung liegt verbindlich beim Kanton. Eine definitive Einordnung zum vorliegenden Projektvorhaben liegt noch nicht vor.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 44: Die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h am Klusplatz werde begrüsst und als Voraussetzung für die Umsetzung des Projekts verstanden. Falls dies nicht bewilligt werde, seien bauliche Massnahmen umzusetzen, die eine Befahrung der Kreuzung mit mehr als 30 km/h verhinderten.
Stellungnahme: Die Kompetenz für Geschwindigkeitsanordnungen auf Staatsstrassen und Strassen mit überkommunaler Bedeutung liegt verbindlich beim Kanton. Eine definitive Einordnung zum vorliegenden Projektvorhaben liegt noch nicht vor. Bauliche Massnahmen im Kreuzungsbereich sind aufgrund der Schleppkurven nicht umsetzbar.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 45: Es sei Tempo 50 zu signalisieren, wobei die Lärmreduktion mittels Flüsterbelägen erreicht werden könne.
Stellungnahme: Der Strassenlärmsanierung 3. Etappe ist stets Rechnung zu tragen. Die Vorgabe aus dem Bundesgesetz und die städtische Kaskade bezüglich

Lärmschutzmassnahmen lautet wie folgt: Reduktion an der Quelle (Umsetzung Tempo 30 und gegebenenfalls zusätzlich lärmarme Beläge), auf dem Ausbreitungsweg sowie schlussendlich am Einwirkungsort (Lärmschutzfenster). Im Rahmen des Bauprojekts werden entsprechende Lärmschutzmassnahmen geprüft.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

2.6 Begegnungszone Hegibachstrasse

Einwendung 46: Auf die Errichtung einer Begegnungszone in der oberen Hegibachstrasse sei zu verzichten, mindestens aber auf den Abschnitt Witikonerstrasse bis vor die Einmündungen Sonnenbergstrasse und Klusstrasse zu begrenzen. Die Begegnungszone beeinträchtige das Gewerbe, sei wegen des Gefälles ungeeignet und führe zu Gefahren für den Zulieferverkehr.
Stellungnahme: Die Gestaltung der Hegibachstrasse erfolgte in einem informellen partizipativen Verfahren mit Vertreter*innen aus dem Quartier. Der Lösungsansatz ist das verabschiedete Produkt aus diesen Workshops und entspricht den Bedürfnissen aus dem Quartier. Die Gewerbefreundlichkeit ist der Stadtverwaltung ein grosses Anliegen, und Ein- und Ausladen für Anlieferung ist in der Begegnungszone erlaubt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 47: Die Begegnungszone in der oberen Hegibachstrasse sei hinsichtlich der Gefahren durch private Parkplätze und der Querung der Hegibachstrasse beim Übergang zur Klusstrasse zu verbessern. Die Übergänge aus den zuführenden Strassen müssten eine klare Signaletik aufweisen.
Stellungnahme: Für bestehende Parkplätze auf Privatgrund besteht Besitzstandsgarantie. Weiter beplant die Stadtverwaltung keine Privatgrundstücke. Die Übergänge in die Begegnungszone werden gemäss Signalisationsverordnung und der Verordnung über Begegnungszonen klar signalisiert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 48: Auf den Einbau von Belagsrampen sei zu verzichten.
Stellungnahme: Die Anrampung im Bereich der Begegnungszone Hegibachstrasse verdeutlicht den Regimewechsel.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 49: Die Begegnungszone solle auf den Römerhofplatz verlegt und dieser entsprechend aufgewertet werden.

Stellungnahme: Unter Berücksichtigung übergeordneter Aufträge bietet sich die Chance, den Stadtraum im Bereich des Klusplatzes neu zu verteilen und den Lebensraum attraktiver und nachhaltiger zu gestalten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 50: Die Querung der Hegibachstrasse beim Übergang zur Klusstrasse sei nach wie vor gefährlich, und es sei nicht nötig, dass sich dort Fahrzeuge kreuzen könnten, weshalb eine Einengung der Fahrbahn in diesem Bereich eine Verbesserung bringen würde. Der gepflasterte Bereich könne verbreitert werden, was sowohl für Passant*innen wie auch Fahrzeuglenkende und Velofahrende eine höhere Übersichtlichkeit erlauben würde.
Stellungnahme: Die Übergänge in die Begegnungszone werden gemäss Signalisationsverordnung und der Verordnung über Begegnungszonen klar signalisiert. Das Kreuzen ist aufgrund des Verkehrsablaufs mit Rechtsvortritt nötig und würde ansonsten via die Pflasterfläche erfolgen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 51: Die geplante Begegnungszone am Anfang der Sonnenbergstrasse in der Hegibachstrasse werde dazu führen, dass die Bäckerei, der kleine Familienbetrieb «Käseladeli», der Metzger, die Apotheke und weitere Geschäfte geschlossen würden, weil keine Zulieferung mehr möglich sei und die Läden Kunden verlören, da der Zugang erschwert sei. Die geplanten Veränderungen würden genau das Gegenteil der Idee einer Begegnungszone bewirken, denn sie würde die Begegnungen erschweren. Die Anwohnenden träfen sich regelmässig beim Bäcker, wo man auch draussen sitzen und Kaffee trinken könne, und man sehe sich beim Einkaufen und unterhalte sich miteinander. Die geplante Begegnungszone sei auch nicht geeignet für einen Ort, wo Kinder spielen könnten, da die Hegibachstrasse zu steil sei und es zudem in dem Bereich kaum kleine Kinder in den benachbarten Wohnungen gebe.
Stellungnahme: Die geplante Begegnungszone weist nicht die Funktion einer Spielstrasse in einem Wohnquartier auf. Sie wandelt den Strassenraum von einer reinen Verkehrsfläche in einen belebten Lebens-, Wirtschafts- und Aufenthaltsraum um. Sie fördert das Miteinander durch Tempo 20 und Vortritt für Fussgänger*innen. Die Gewerbefreundlichkeit ist der Stadtverwaltung ein grosses Anliegen, und Ein- und Ausladen für Anlieferung ist in der Begegnungszone erlaubt. Für bestehende Parkplätze auf Privatgrund besteht Besitzstandsgarantie. Weiter wurden die Bedürfnisse aus der Bevölkerung im Rahmen der informellen Partizipation durch Vertreter*innen aus dem Quartier erhoben und – wo möglich – in das Projektvorhaben integriert. Weitere Rückmeldungen aus der Bevölkerung und Geschäftinhaber*innen sind im Rahmen der formellen Planauflage § 13 StrG eingegangen. Das Tiefbauamt nimmt diesbezüglich mit diesem Bericht gesamthaft Stellung.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 52: Es sei zu prüfen, ob eine Begegnungszone an der oberen Hegibachstrasse notwendig sei, insbesondere in Anbetracht des hohen Gefälles, des fehlenden Güterumschlagplatzes, des fehlenden Behindertenparkplatzes, der Abfallentsorgung und des Lärmschutzes sowie des naheliegenden Waldes als Naherholungsgebiet.
Stellungnahme: Die Gewerbefreundlichkeit ist der Stadtverwaltung ein grosses Anliegen, und Ein- und Ausladen für Anlieferung ist in der Begegnungszone erlaubt. Die Gestaltung der Hegibachstrasse erfolgte in einem informellen partizipativen Verfahren mit Vertreter*innen aus dem Quartier. Grundsätzlich muss die Parkierung auf Privatgrund gelöst werden. Begegnungszonen mit Aufenthaltsbereichen in Geschäftsbereichen tragen zur Belebung des Stadtraumes bei.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 53: Die Pflästerung in der Hegibachstrasse sei in einer maschinellen Bearbeitung (gefräst und geflammt) auszuführen, welche der Norm VSS SN 640 075, entspricht. Die entsprechenden Anforderungen seien bereits in der Projektfestsetzung rechtsverbindlich festzulegen.
Stellungnahme: Das Strassenbauprojekt wurde im Rahmen eines partnerschaftlichen Austausches mit Vertreter*innen der Behindertenkonferenz Kanton Zürich am 04.09.2025 vorgestellt, und technisch machbare Verbesserungen wurden durchgeführt; die definitive Materialisierung wird im Bauprojekt geprüft und definiert.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

2.7 Parkierung und Taxistandplätze

Einwendung 54: Die heutige Anzahl der weissen und blauen Parkplätze im Projektperimeter sei beizubehalten, da diese die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigten jedoch für das örtliche Gewerbe und die Kundschaft dringend benötigt würden. Zudem sei ein gesichertes Anlieferungsfeld zu schaffen.
Stellungnahme: Mit dem Projektvorhaben werden sieben Parkplätze (blau/weiss) umgewidmet. Die fünf weissen Parkplätze in der Bergstrasse werden zugunsten grosszügigerer Fussbereiche, Baumpflanzungen und Veloförderung und die zwei Parkplätze in der Fichtenstrasse zugunsten der Verkehrssicherheit umgewidmet.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 55: Es sollten mindestens 50 zusätzliche Veloabstellplätze (VAP) um den Klusplatz eingeplant werden, da viele Geschäfte keine eigenen VAP anbieten und die Gebäude bis an die Parzellengrenze gebaut sind.
Stellungnahme: Im Rahmen des Grundlagenstudiums wurden durch das Tiefbauamt Erhebungen zur Veloparkierung durchgeführt. Die Untersuchung der Auslastung der

bestehenden Veloabstellplätze sowie der Wildparkierung zeigte, dass die geplante Anzahl ausreichend ist. Das Angebot wird im Bauprojekt geprüft und gegebenenfalls erweitert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 56: Im Projektperimeter sei mindestens ein rollstuhlgerechter Parkplatz, möglichst dem Quartierzentrum und der Tram-Wendeschleife Klusplatz naheliegend, auszuweisen, dimensioniert und mit Oberflächenbeschaffenheit gemäss VSS Norm.
Stellungnahme: Grundsätzlich muss die Parkierung auf Privatgrund gelöst werden. Es ist die Aufgabe des Gewerbes entsprechende Möglichkeiten zu schaffen. Innerhalb der Begegnungszone ist mit einer gültigen Behindertenparkkarte ein Parkieren, ausserhalb von markierten Parkfeldern, erlaubt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 57: Es seien zwei Taxistandplätze im Projektperimeter aufrechtzuerhalten, da das Quartier eine markante Höhendifferenz aufweise. Ein erheblicher Anteil der Bewohnenden in fortgeschrittenem Alter und das Alterszentrum Kluspark sei auf ein rasch verfügbares Taxiangebot angewiesen.
Stellungnahme: Die Taxistellplatzauslastung am Klusplatz wurde durch das Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit einem Taxianbieter im Grundlagenstudium erhoben. Es zeigte sich, dass ein Standplatz den Anforderungen Rechnung trägt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.8 Warte- und Wendelogistik öffentlicher Verkehr

Einwendung 58: Die Busse 701, 703 und 704 sollten weiterhin am Klusplatz wenden und warten, da es an der Jupiterstrasse weder WC-Möglichkeiten noch einen Kiosk mit Kaffeeangebot gebe und die Fahrgäste bei schlechtem Wetter nicht im Freien warten müssten.
Stellungnahme: Die Tram- und Bushaltestelle liegt im Bereich der bestehenden Tramwendeschlaufe Klusplatz (Variante 0+f), wo auch das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste erfolgt. An der Warteposition in der Jupiterstrasse (Fahrplanausgleichszeit) wird für das Fahrpersonal in der näheren Umgebung eine entsprechende WC-Infrastruktur zur Verfügung gestellt.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 59: Die Warte-/ Wendelogistik der Regionalbusse sei zu überprüfen und zu optimieren. Weiter sei die Verträglichkeit anhand von Simulationen und Sicherheitsnachweisen für den Veloverkehr zu belegen.

Stellungnahme: Die Leistungsfähigkeit inklusive Rückstaulängen des MIV sowie die Reisezeitverlängerung des ÖV wurden mittels dynamischer Verkehrssimulation (VISSIM) untersucht und nachgewiesen. Eine weitergehende Anordnung der Warte- und Wendelogistik ausserhalb des Bereichs Klusplatz / Jupiterstrasse ist aus betrieblichen Gründen nicht kosteneffizient. Im Rahmen des Variantenstudiums wurde dieser Ansatz geprüft und qualitativ verworfen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 60: Die Buswarteflächen in der Jupiterstrasse sollen so markiert oder signalisiert werden, dass man mit dem Velo diese Flächen nutzen darf, sofern dort keine Busse warten.
Stellungnahme: Eine auf die Busspur überlagerte Velo-Markierung ist unüblich (Busblitz). Die Markierung und Signalisation wird im Bauprojekt geprüft. Ein Befahren der Buswarteflächen mit dem Velo ist erlaubt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 61: Die zweigleisige Wendeschleife sei als Warteposition für die Trams und ohne Perron zu betreiben, da es in der Wendeschleife keine ein- oder aussteigenden Personen mehr gebe und schmale Dienstperrons für das Fahrpersonal ausreichten.
Stellungnahme: Die zweigleisige Wendeanlage ist aus betrieblicher Sicht zwingend erforderlich (Überholbarkeit von Trams resp. Wendemöglichkeit Doppelgelenkbus) und diesbezüglich sind auch bei sämtlichen Haltekanten behindertengerechte Ein- und Ausstiege anzubieten.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 62: Das Projekt sei so zu überarbeiten, dass die Regionalbusse auf der Seite der Tramwendeschlaufe zum Ein- und Aussteigen und zum Warten anhalten können.
Stellungnahme: Im Rahmen des Variantenstudiums wurde dieser Ansatz aus geometrischen Gründen verworfen. Bezüglich Zusatzfahrten für die Regionalbusse via Bergstrasse–Jupiterstrasse–Asylstrasse überwiegt der betriebliche Mehrnutzen von zwei unabhängig anfahrbaren Standpositionen gegenüber den unproduktiven Zusatzfahrten. Nur dank diesen Zusatzfahrten wird die ausgearbeitete Lösung am Klusplatz überhaupt möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 63: Statt einer Endschleife der Tram sei eine Verlängerung über die Sempacherstrasse zur Burgwies oder zum Balgrist zu prüfen.
Stellungnahme: Im Rahmen des Variantenstudiums wurde dieser Ansatz untersucht, jedoch aufgrund der Netzentwicklungsstrategie der VBZ frühzeitig verworfen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.9 Haltestellen öffentlicher Verkehr inklusive Gestaltung Wendeschlaufe

Einwendung 64: Die projektierte bergseitige Anordnung der Endhaltestellen der Regionalbusse bedinge gegenüber heute sehr viele Fussgängerquerungen, weshalb alle Bushalte gebündelt auf der Talseite der Witikonerstrasse angeordnet werden sollten. Bei der Platzgestaltung in der Wendeschlaufe solle zudem ein grösserer Bau anvisiert werden, und die Ausstattung solle nicht nur mit Rundbänken um die Bäume, sondern auch mit frei nutzbaren Stühlen und Tischen bestückt werden.
Stellungnahme: Sämtliche untersuchten Varianten haben Vor- und Nachteile; sie wurden mittels eines qualitativen und quantitativen Variantenvergleichs einander gegenübergestellt. Aufgrund der Vorteile für den öffentlichen Verkehr bei gleichzeitiger Erfüllung der übrigen Projektziele wurde die Variante 0+f als Bestvariante vertieft. Die Gestaltung der Wendeschlaufe erfolgte in einem informellen partizipativen Verfahren mit Vertreter*innen aus dem Quartier, und der Lösungsansatz ist das verabschiedete Produkt aus diesen drei Workshops und entspricht den Bedürfnissen aus dem Quartier, wobei der Klusplatz ein Verkehrs- und Umsteigeknotenpunkt bleibt. Die Detailprojektierung des Gebäudes innerhalb der Wendeschlaufe erfolgt zeitgleich zum Bauprojekt durch die Eigentümerschaft (VBZ) wobei das Zusammenspiel von Wendeschlaufe und Gebäude dabei ein zentrales Thema darstellt.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 65: Die Ausstiegshaltestelle der Tramlinien 2 und 3 sei in der Asylstrasse neben dem Gesundheitszentrum anzuordnen und als kombinierte Haltestelle mit der Einstiegshaltestelle der Regionalbuslinien 701, 703 und 704 auszubilden.
Stellungnahme: Sämtliche untersuchten Varianten haben Vor- und Nachteile; sie wurden mittels eines qualitativen und quantitativen Variantenvergleichs einander gegenübergestellt. Aufgrund der Vorteile für den öffentlichen Verkehr bei gleichzeitiger Erfüllung der übrigen Projektziele wurde die Variante 0+f als Bestvariante vertieft. Weiter wurde im Rahmen des Variantenstudiums dieser Ansatz aufgrund der Interessensabwägung zugunsten des Denkmalschutzobjekts des Gebäudes auf dem Grundstück HI-4847 (Vorgartenbereich) verworfen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 66: Der Klusplatz sei so zu gestalten, dass ÖV-Benutzende an der Tram-Wendeschleife ein- und aussteigen können, ohne die Strasse überqueren zu müssen; nötigenfalls sei die bisherige Haltestelle Sempacherstrasse für die Busse 703 und 704 zu belassen.
Stellungnahme: Aufgrund der Vergrösserung der Wendeschleife zugunsten des Behindertengleichstellungsgesetzes kann die Regionalbushaltestelle Sempacherstrasse nicht weiter betrieben werden. Bezüglich der Zusatzfahrten für die Regionalbusse überwiegt der betriebliche Mehrnutzen von zwei unabhängig anfahrbaren Standpositionen und dem hindernisfreien Ausbau der Regionalbushaltestellen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 67: Auf die Fahrbahnhaltestelle der Regionalbusse stadteinwärts sei zu verzichten; stattdessen sei eine vollwertige Busbucht mit Überholmöglichkeit oder eine Verlegung der Haltestellen im Bereich der Wendeschleife zu erstellen.
Stellungnahme: Im Rahmen des Variantenstudiums wurde dieser Ansatz, aufgrund der Interessensabwägung beziehungsweise des Raumbedarfs für eine vollständige Busbucht, verworfen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 68: Für die Trolleybuslinie 31 sei in der Witikonerstrasse vor Nummer 23 eine Ausstiegshaltestelle zu realisieren.
Stellungnahme: Im Rahmen des Variantenstudiums wurde dieser Ansatz aufgrund der Interessensabwägung verworfen; die Haltekanten der Linie 31 bleiben aus betrieblichen Gründen und zur verbesserten Verteilung der Fussgängerströme wie heute in der Hegibachstrasse bestehen. Eine zusätzliche Ausstiegskante ist aus Platz- und Sicherheitsgründen nicht möglich. Ein Umsteigen von der Linie 31 auf das Tramnetz ist mit kürzeren Wegen andernorts (z. B. Haltestelle Signaustrasse) möglich.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 69: Die Einstiegshaltestelle der Tramlinien 2 und 3 sei in der Witikonerstrasse neben der Kantonalbank und dem Restaurant anzuordnen und als kombinierte Haltestelle mit der Ausstiegshaltestelle der Regionalbuslinien 701, 703 und 704 auszubilden.
Stellungnahme: Im Rahmen des Variantenstudiums wurde dieser Ansatz geprüft jedoch aufgrund der Interessensabwägung zugunsten Platzsituation, Wartepositionen Bus und möglichem Sicherheitsdefizit verworfen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 70: Es sei sicherzustellen, dass die Passagier*innen nach Ankunft der Busse die Witikonerstrasse ohne Wartezeit sicher und zügig überqueren könnten, wozu die Lichtsignalanlagensteuerung auf die Ankunft der Busse abzustimmen und die Grünphasen genügend lang einzustellen seien, damit auch langsam gehende Personen die ganze Strasse queren könnten.
Stellungnahme: Die definitive Lichtsignalanlagen-Phasenausgestaltung wird im Bauprojekt geprüft.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 71: Der Schotterrasen in der Tram-Wendeschleife müsse in der Beschaffenheit entsprechend des Leitfadens behindertengerechte Architektur «Spielplätze für Alle» entsprechen. Dies sei bereits in der Projektfestsetzung rechtsverbindlich festzulegen.
Stellungnahme: Die Wendeschlaufe Klusplatz bleibt auch mit Umsetzung des Projektvorhabens ein ÖV- und Verkehrsknotenpunkt. Es soll jedoch die Aufenthaltsqualität des Platzes erhöht und für alle zugänglich gemacht werden. Die genaue Materialisierung wird im Rahmen des Bauprojekts geklärt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 72: Der Randabschluss zwischen den Fussgängerstreifen Witikonerstrasse und Hegibachstrasse südwestlich des Knotens sei mit mindestens 6 cm Randsteinhöhe zu erstellen, damit punktuelle Querungsstellen mit 3 cm Randsteinhöhe taktil wahrnehmbar seien.
Stellungnahme: Die Detailkotierung und genaue Lage der Randsteintypen wird im Bauprojekt geklärt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 73: Es seien Entsiegelung und Baumpflanzungen durchzuführen, jedoch sei auf eine zusätzliche Nutzungsintensivierung als Aufenthaltsfläche und auf den Pavillon zu verzichten; die freiwerdenden Flächen seien zur betrieblich sauberen Haltestellenlösung zu nutzen.
Stellungnahme: Die Gestaltung der Wendeschlaufe erfolgte in einem informellen partizipativen Verfahren mit Vertreter*innen aus dem Quartier, der Lösungsansatz ist das verabschiedete Produkt aus diesen drei Workshops. Der Klusplatz bleibt ein Verkehrs- und Umsteigeknotenpunkt und der Bereich der Wendeschlaufe ist als Zentrumsgebiet ausgewiesen, weshalb eine monofunktional verkehrliche Gestaltung den richtplanerischen Vorgaben widerspricht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 74: Die Tramwendeschleife sei so anzuordnen, dass auch der im Projekt noch bestehende Grünstreifen zwischen Platzbegrenzung und Tramspur nutzbare

Platzfläche werde. Weiter seien die Bäume so anzuordnen, dass der Platz vielfältig genutzt werden könne. Auf dem Wendeplatz sei ein Hochbau mit Café, Restaurant, WC und Kiosk im Erdgeschoss sowie Wohnungen in den Obergeschossen zu erstellen.
Stellungnahme: Die Detailprojektierung des Gebäudes innerhalb der Wendeschlaufe erfolgt zeitgleich zum Bauprojekt durch die Eigentümerschaft (VBZ). Das Zusammenspiel von Wendeschlaufe und Gebäude ist dabei ein zentrales Thema. Voraussichtlich soll jedoch kein mehrstöckiger Hochbau angedacht werden, da aus städtebaulicher Sicht ein turmartiger Hochbau im Quartierzentrum Klusplatz nicht naheliegend und grundsätzlich auch nicht wünschenswert ist. Der Grünstreifen zwischen Platzbegrenzung und Tramspur ist aufgrund der peripheren Lage und durch die Warteposition stehender Trams nur für Begrünung nutzbar.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 75: Für den Innenraum der Wendeschleife sei die quartierbezogene Nutzung und die städtebauliche Gestaltung zu klären, gegebenenfalls sei ein städtebaulicher Wettbewerb durchzuführen.
Stellungnahme: Die Detailprojektierung des Innenraums der Wendeschlaufe erfolgt zeitgleich zum Bauprojekt. Das für den Hochbau (Kioskhäuschen) massgebende Verfahren wird durch das Amt für Hochbauten (AHB) aufgrund der Bestellung durch die Eigentümerschaft (VBZ) definiert.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 76: Der Durchmesser der Tramwendeschleife sei durch Landerwerb von der Witikonerstrasse 24 zu vergrössern.
Stellungnahme: Die neue Wendeschlaufe wurde den Minimalanforderungen bezüglich des Behindertengleichstellungsgesetzes optimiert. Das Grundstück HI-3859 ist in Privateigentum. Schlussendlich ist für das Strassenbauprojekt Klusplatz kein Landerwerb nötig (Stand Planauflage §13 StrG).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 77: Der Gestaltung des Gebäudes auf dem Platz komme eine zentrale Bedeutung zu, und dieses Gebäude sowie die darin eingerichteten Angebote seien mit der für einen Quartierplatz gebotenen Grosszügigkeit auszustatten; die Bäume seien so anzuordnen, dass der Platz vielfältig genutzt werden könne, und als Ausstattung seien nicht nur Rundbänke, sondern auch frei nutzbare Stühle und Tische vorzusehen.
Stellungnahme: Die Detailprojektierung des Gebäudes innerhalb der Wendeschlaufe erfolgt zeitgleich zum Bauprojekt durch die Eigentümerschaft (VBZ). Das Zusammenspiel von Wendeschlaufe und Gebäude ist dabei ein zentrales Thema.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.

Einwendung 78: Von der Sempacherstrasse solle ein kurzer Aufgang (Treppe) zu den Tram-Haltestellen erstellt werden, da dies erheblich kürzer sei als die Rampe.
Stellungnahme: Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist ein zusätzliches Kreuzen von Fussgängern von der möglichen Treppe innerhalb der Wendeschleife nicht erwünscht.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 79: Der Durchgang zwischen der Sempacherstrasse und der Witikonerstrasse sei zu verbreitern, da die geplante Breite von B = 3.0 m für den Fuss- und Veloverkehr im Gegenverkehr zu schmal sei und nicht den städtischen Velostandards entspreche.
Stellungnahme: Die neue Wendeschlaufe wurde den Minimalanforderungen bezüglich des Behindertengleichstellungsgesetzes optimiert. Das Grundstück HI-3859 ist in Privateigentum. Die projektierte Durchgangsbreite ist in Abwägung der Randbedingungen vertretbar. Schlussendlich ist für das Strassenbauprojekt Klusplatz kein Landerwerb nötig (Stand Planauflage §13 StrG). Die definitive Signalisation wird im Bauprojekt definiert (bspw. Fahrverbot ausgenommen Velo oder gemeinsamer Velo-/ Fussweg).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 80: Der bestehende Pavillon innerhalb der Wendeschlaufe solle bestehen bleiben und nicht an die Witikonerstrasse geschoben werden.
Stellungnahme: Die Detailprojektierung des Gebäudes innerhalb der Wendeschlaufe erfolgt zeitgleich zum Bauprojekt durch die Eigentümerschaft (VBZ). Das Zusammenspiel von Wendeschlaufe und Gebäude ist dabei ein zentrales Thema. Der bestehende Pavillon kann aufgrund der neuen Gleislage nicht bestehen bleiben. Aus denkmalpflegerischer Sicht ist der bestehende Pavillon nicht schutzwürdig.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.10 Bepflanzung und Hitzeminderung

Einwendung 81: Die geplante Baumpflanzung vor der Liegenschaft Asylstrasse 144 sei aufzuheben oder an einen alternativen Standort zu verlegen, da die Verkehrssicherheit nicht nachgewiesen sei und der Baum ein Sichthindernis darstelle.
Stellungnahme: Die Detailprojektierung an dieser Lage hat ergeben, dass der geplante Baum aufgrund von zusätzlichen Werkleitungsbedürfnissen entfällt.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 82: Entlang der Asylstrasse seien zwischen Trottoir und Veloweg Bäume zu pflanzen, da das Fehlen von Bäumen auf der langen, geraden Strasse wie ein Fehler wirke und zur Hitzeminderung beitrage.
Stellungnahme: Aufgrund des knappen Strassenquerschnitts in der Asylstrasse sind an dieser Lage keine Baumpflanzungen möglich (Lichtraumprofile).

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 83: Auf Hitzeminderungsmassnahmen sei zugunsten von Kälteminderungsmassnahmen zu verzichten, da die erhöhte Lage des Platzes zu einer kälteren Umgebung in den Wintermonaten führe.
Stellungnahme: Der Klusplatz befindet sich im Massnahmengebiet 1 bezüglich Hitzeminderungsmassnahmen – deshalb besteht eine Umsetzungspflicht von Hitzeminderungsmassnahmen. Die Wärmebelastung sowie der Wärmeinseleffekt auf dem Klusplatz sind am Tag und in der Nacht stark bis sehr stark, weshalb eine Verbesserung der bioklimatischen Situation notwendig ist.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

Einwendung 84: Auf den kleinen Grünstreifen in der Witikonerstrasse auf der Höhe des Klusplatzes sei zu verzichten, da die beabsichtigte Verschönerung und klimatische Aufwertung durch den zunehmenden Verkehrsstau neutralisiert werden.
Stellungnahme: Die Schutzinsel zwischen den Fahrstreifen stadteinwärts und stadtauswärts dient der Verkehrssicherheit im Bereich der Tramwendeschlaufe, wo das Tram im Gegenrichtungsverkehr fährt. Die Begrünung dient der zusätzlichen Entsiegelung im Perimeter und es wird im gleichen Schritt ein ökologisch wertvoller Lebensraum geschaffen.

Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.

2.11 Diverses

Einwendung 85: Die Bauarbeiten sollten so ausgeführt werden, dass alle Gewerbebetriebe jederzeit erreichbar sind, ohne dass es zu Umsatzeinbussen kommt. Zudem sei die Bedeutung von LSA (Lichtsignalanlage) zu erläutern.
Stellungnahme: Während dem Bau sind die Zugänge zu den Liegenschaften stets gewährleistet. Geänderte Zufahrten werden frühzeitig durch die Bauleitung kommuniziert.
Lichtsignalanlagen (LSA) – umgangssprachlich Ampeln genannt – greifen unmittelbar in das Verkehrsgeschehen ein und müssen deshalb als wichtige Sicherheitseinrichtungen im Strassenverkehr und zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs eingestuft werden.

Die Einwendung wird berücksichtigt.

Einwendung 86: Es seien die zu erwartenden Kosten für die Umbaupläne, der Anteil an notwendigen Ausgaben versus Kosmetik, die Definitivität der Kostenschätzung, die Notwendigkeit einer Volksabstimmung und die Kostengünstigkeit der vorliegenden Variante offenzulegen.
Stellungnahme: Die für das Vorhaben nötige Kostenschätzung erfolgt am Ende des Vorprojekts mit einer Genauigkeit von +/-20%. Es kann davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben dem Volk zur Abstimmung vorzulegen ist. Mit der Projektlösung (Variante 0+f) beziehungsweise dem Ausbau des Bestands wird die kostengünstigste Lösung weiterverfolgt.

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 (Planauflage- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.

Direktorin

Digital signiert von Rangosch Simone
DN: cn=Rangosch Simone, email=Simone.Rangosch@zuerich.ch
Datum: 2026.09.28 10:40:03 +02'00'

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