

8. Februar 2004

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger
 Gemäss Artikel 10 und 12 der Gemeindeordnung werden Ihnen die unten stehenden Vorlagen zur Abstimmung unterbreitet.
 Zürich, 3. Dezember 2003

Im Namen des Stadtrates:
 Stadtpräsident Dr. Elmar Ledergerber
 Stadtschreiber Dr. Martin Brunner

1 | 2004 **ABSTIMMUNGSVORLAGEN**

Die Resultate finden Sie auch im Internet: www.stadt-zuerich.ch/abstimmungen

1 | **Definitive und flächendeckende Einführung von Schulleitungen an der Volksschule der Stadt Zürich ab Schuljahr 2005/2006 (Änderung der Gemeindeordnung)**

2 | **Neufestsetzung des kommunalen Verkehrsplans der Stadt Zürich**

In Kürze, worum es geht

1 | **Definitive und flächendeckende Einführung von Schulleitungen an der Volksschule der Stadt Zürich ab Schuljahr 2005/2006 (Änderung der Gemeindeordnung)**

Die Schule als wertschöpfende Institution braucht eine zeitgemässe Leitungsstruktur auf Schulhausebene. Geleitete Schulen sind das zentrale Element in der dringend notwendigen strukturellen und qualitativen Anpassung der Volksschule an die gesellschaftlichen Bedürfnisse und Verhältnisse. Es braucht Schulleitungen, welche die immer grösser werdenden Führungs-, Organisations- und Koordinationsaufgaben in den einzelnen Schuleinheiten wahrnehmen. Die Umwandlung aller Schulen in geleitete Schulen dient ihrer gezielten Qualitätssicherung und -entwicklung.

Seit dem Schuljahr 1995/96 läuft in der Stadt Zürich der Versuch mit Schulleitungen an den «Quartierschulen», von denen es mittlerweile 23 gibt. Im Schuljahr 2002/03 ist sodann das Projekt «Reforum» gestartet worden, das durch den Aufbau einer zweckmässigen

Projektorganisation auf die Vorbereitung der flächendeckenden Einführung der Schulleitungen an der Volksschule der Stadt Zürich abzielt. Die städtischen Erfahrungen mit den versuchsweise geführten geleiteten Schulen sind positiv und sprechen klar für die definitive flächendeckende Einführung von Schulleitungen. Auch wissenschaftliche Untersuchungen bestätigen die Wirksamkeit von Schulleitungen und die Zufriedenheit der Eltern damit. Die Einführung von Schulleitungen gilt heute als unumstrittenes Element der Schulreformen, das auch im Vorfeld der Abstimmung über die Vorlage für ein neues Volksschulgesetz vom November letzten Jahres kaum in Frage gestellt wurde.

Schulleitungen sind zur Stärkung der Personalführung und Teambildung notwendig. Die Zahl der von den Schulpräsidentinnen und -präsidenten zu führen-

den Lehrpersonen ist in den letzten Jahren angestiegen. Zurzeit sind einer Schulpräsidentin oder einem Schulpräsidenten im städtischen Durchschnitt ca. 400 Lehrpersonen direkt unterstellt.

Für die Qualitätssicherung und Qualitätsentwicklung der Schulen braucht es Schulleitungen, die zusammen mit ihren Schulteams gemeinsame Leitideen erarbeiten, Zielschwerpunkte setzen und gemeinsame Erziehungsgrundsätze festlegen. Schulleitungen übernehmen schliesslich im Schulhaus anfallende organisatorische Aufgaben, die zunehmend grösser geworden sind und in Zukunft noch an Komplexität gewinnen werden. Dazu tragen namentlich Änderungen in der Lehrerausbildung bei, wonach Lehrpersonen nicht mehr über alle Fächer ausgebildet werden, was im Schulhaus, in dem nach wie vor alle Fächer unterrichtet werden müs-

sen, zu einem Mehraufwand bei der Organisation des Unterrichts und der Zusammensetzung des Teams führen wird.

Schulleitungen sind nicht gratis zu haben, sondern werden im Endausbau in der Stadt Zürich voraussichtlich rund 10 Mio. Franken im Jahr kosten. Es handelt sich dabei aber um gut investiertes Geld für unsere Schule. Der grösste Teil dieser Kosten entsteht dadurch, dass die betreffenden Lehrpersonen, welche die Schulleitungsfunktion übernehmen, von der Erteilung von Schullektionen zugunsten ihrer Leitungs- und Administrativaufgaben notwendigerweise entlastet werden müssen. Durch die teilweise Entlastung von der Unterrichtstätigkeit gewinnen die Schulleiterinnen und Schulleiter erst die erforderliche Zeit, um sich um die Organisation, die Teamentwicklung, den Kontakt mit Eltern usw. zu kümmern. Ein weiterer Kostenfaktor ist die erforderliche Ausbildung der Schulleitungen, denn die Schule braucht gut vorbereitete und qualifizierte Leitungspersonen, damit die neue Leitungsstruktur sich nachhaltig auf die Schulqualität auswirken vermag.

Gestützt auf die positiven Erfahrungen mit den geleiteten Quartierschulen und im Rahmen des Aufbauprojekts «Reforum» sollen nunmehr auf das Schuljahr 2005/06 die Schulleitungen an der Volksschule der Stadt Zürich definitiv und flächendeckend eingeführt werden. Da dieses wichtige Reformelement infolge der Ablehnung eines neuen Volksschulgesetzes in der kantonalen Volksabstimmung den Gemeinden jedenfalls einstweilen vom Kanton nicht vorgeschrieben wird, ist es notwendig, die Schulleitungen in der Stadt Zürich auf kommunaler Rechtsgrundlage zu etablieren. Das erfordert eine Ergänzung der Gemeindeordnung. Damit wird es rechtlich möglich, einzelne Entscheidungskompetenzen, die bisher von den Schulbehörden ausgeübt werden, aber zweckmässigerweise auf Schulhausbene anzusiedeln sind, auf die Schulleitungen zu übertragen. Mit der Verankerung der Schulleitungen in der Gemeinde-

ordnung wird der Gemeinderat ermächtigt, die nähere Ausgestaltung der Organisation, Aufgaben und Kompetenzen der Schulleitungen festzulegen sowie deren Entschädigung/Entlastung und Ausbildung zu regeln. Die Kosten leiten sich aus diesen vom Gemeinderat zu treffenden Bestimmungen ab und werden von Jahr zu Jahr dem voraussichtlichen Bedarf entsprechend budgetiert.

■ Antrag

1. Die Gemeindeordnung der Stadt Zürich vom 26. April 1970 wird wie folgt geändert:

Art. 83 Abs. 3

Vertretungen der Lehrpersonen und der Schulleitungen haben in den Sitzungen der Schulbehörden beratende Stimme.

Art. 88^{bis}

¹ Den obligatorischen Volksschulen (unter Einschluss von Kindergärten und Betreuungseinrichtungen) und den gemeindeeigenen Schulen stehen Schulleitungen vor. Der Gemeinderat regelt in einer Verordnung die Organisation und Aufgaben der Schulleitungen; dabei kann er ihnen die selbständige Besorgung bestimmter Aufgaben und die damit verbundenen Verfügungs- und Ausgabenbefugnisse übertragen. Im Weiteren erlässt der Gemeinderat Bestimmungen über die Entschädigung und Entlastung sowie die Ausbildung der Schulleitungen und die Fortbildung der Schulteams.

² Innert 30 Tagen nach der Mitteilung kann gegenüber Anordnungen der Schulleitungen der Schulen der Schulkreise bei einem Ausschuss der Kreisschulpflege und gegenüber Anordnungen der Schulleitungen der gesamtstädtischen gemeindeeigenen Schulen bei der Präsidentinnen- und Präsidentenkonferenz die Überprüfung verlangt werden.

Art. 89 Abs. 3

Der Gemeinderat regelt die Vertretung der Lehrpersonen und der Schulleitungen an den Sitzungen der Kreisschulpflegen.

Art. 91 Abs. 1 und 2

¹ Die Kreisschulpflegen beaufsichtigen und leiten die Volksschule und den Kindergarten ihres Schulkreises, soweit dafür nicht ein anderes Organ zuständig ist.

² Es obliegen ihnen insbesondere:

- a) Anstellung der Lehrpersonen und der Schulleitungen ihres Schulkreises nach Massgabe des Lehrpersonalgesetzes und der Vorschriften des Gemeinderates
- b) aufgehoben
- c) aufgehoben
- lit. d, e und f unverändert

Art. 94 Abs. 2 lit. f

Anstellung der Schulleitungen der gesamtstädtischen Schulen nach Massgabe der Vorschriften des Gemeinderates.

Art. 96 Abs. 3

Die Büromitglieder des Stadtkonvents, die Präsidentinnen und Präsidenten der Stadtkonferenzen und die Vertretungen der Schulleitungen nach Massgabe der Vorschriften des Gemeinderates nehmen an den Sitzungen der Zentralschulpflege mit beratender Stimme teil.

2. Der Stadtrat setzt diese Änderungen der Gemeindeordnung nach Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.

■ **Stadtrat und Gemeinderat empfehlen Annahme der Vorlage.**

(Gemeinderatsbeschluss vom 5. November 2003)

2 | Neufestsetzung des kommunalen Verkehrsplans der Stadt Zürich

Der Verkehrsplan legt unter anderem fest, wo Strassen, Parkhäuser, Tram- und Buslinien möglich sind. Er ist für die Behörden verbindlich und koordiniert die Tätigkeiten der verschiedenen am Verkehr beteiligten Stellen. Der kommunale Verkehrsplan der Stadt Zürich ist dem kantonalen und dem regionalen Verkehrsplan untergeordnet.

Die Behörden richten sich nach den Grundsätzen des Verkehrsplans. Die Verwaltung sorgt bei ihren Planungen dafür, dass sich alles, was im Verkehrsplan steht, umsetzen lässt. Was tatsächlich realisiert wird und wann, ist damit noch nicht beschlossen.

Der revidierte kommunale Verkehrsplan für die Stadt Zürich nimmt Entwicklungen und Bedürfnisse der letzten 10 Jahre auf und wird für die kommenden rund 10 Jahre gültig sein. So legt er unter anderem die Standorte neuer Parkhäuser, Alternativen zum Bus-Parkplatz Sihlquai, ein vollständiges Veloroutennetz sowie Auf-

wertungsmassnahmen fest, die dem Detailhandel zugute kommen. Das Gewerbe soll durch attraktive Quartierzentren unterstützt werden, wobei die nötigen Zufahrten gewährleistet bleiben. Die Langstrasse wird nicht mehr als «durchgängige Quartierstrasse» klassiert, was Verbesserungen für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger ermöglicht.

Keine grosse Wirkung entfaltet der kommunale Verkehrsplan auf den öffentlichen Verkehr. Alle Bahn-, Tram- und die meisten Buslinien sind bereits in den kantonalen und regionalen Richtplänen festgesetzt. Über diese wird nicht abgestimmt.

Wird der revidierte kommunale Verkehrsplan in der Volksabstimmung abgelehnt, bleibt bis auf Weiteres der bisherige Verkehrsplan von 1990 gültig. Nachteil dieses «alten» Plans: Er trägt den Entwicklungen in Gesellschaft, Wirtschaft und Technologie nicht Rechnung. So fehlt zum Beispiel jegliche Aussage über den gewerb-

lichen Berufsverkehr. Der revidierte Plan hingegen bekundet ausdrücklich den Willen, bessere Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsverkehr zu schaffen, zum Beispiel beim Parkieren und bei der Güterverteilung.

In dieser Abstimmungszeitung befinden sich Pläne. Die darin blau dargestellten Strassen, Wege, Parkierungsanlagen usw. sind bereits in den übergeordneten Plänen festgelegt, über die nicht abgestimmt wird. In der Volksabstimmung geht es nur um die kommunalen Festlegungen. Diese sind in den Plänen rot dargestellt.

■ Antrag

Der kommunale Verkehrsplan samt Bericht wird festgesetzt. Der Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen ist Bestandteil der Vorlage.

■ **Gemeinderat und Stadtrat empfehlen Annahme der Vorlage.**

(Gemeinderatsbeschluss vom 1. Oktober 2003).

1 | Definitive und flächendeckende Einführung von Schulleitungen an der Volksschule der Stadt Zürich ab Schuljahr 2005/2006 (Änderung der Gemeindeordnung)

A. Ausgangslage

Eine gute Volksschule als Ziel moderner Schulführung

Geleitete Schulen bilden das organisatorische, strukturelle und pädagogische Fundament zur Modernisierung und Führung der Volksschulen. Andere Reformelemente wie Lernen am Computer, später voraussichtlich Englisch an der Primarstufe, bauen auf ihnen auf. Den Schulleitungen kommt dabei eine besondere Rolle in den bevorstehenden Veränderungsprozessen zu. Sie geben den Entwicklungsvorhaben in der schulischen

Vorgeschichte

Im Zentrum der Diskussion um die Verbesserung der Schule steht seit Beginn der Neunzigerjahre die Frage, wieweit Schulleitungen Anteil an der Qualitätssteigerung einer Schule haben. Untersuchungen zeigten, dass sich wirksame Schulen unter anderem durch eine gute Führung und Organisation auszeichnen. Diesen Erkenntnissen folgend, bewilligte der Gemeinderat am 20. Dezember 1995 eine Vorlage für einen Schulversuch mit sieben geleiteten Quartierschulen mit erweitertem Handlungs- und Entscheidungsspielraum zunächst für drei Jahre. Das Interesse an dieser neuen

seinerseits hat beschlossen, das Projekt der Teilautonomen Volksschulen in den Schuljahren 2003/04 und 2004/05 weiterzuführen.

B. Gründe und Argumente für geleitete Schulen

Wissenschaftliche Untersuchungen sprechen für die Schulleitungen

Die Resultate einer 1997 an der Universität Zürich durchgeführten Untersuchung der Quartierschulen bestätigten die Aussage der Schulentwicklungsforschung, wonach Schulleitungen für die Güte einer Schule sehr bedeutsam sind. Weitere Untersuchungen zum kantonalen Versuch mit teilautonomen Volksschulen kamen zu gleichen Schlüssen. Im Schuljahr 1999/00 führte der Forschungsbereich Schulqualität & Schulentwicklung des pädagogischen Instituts der Universität Zürich im Auftrag der Bildungsdirektion eine Elternumfrage durch («TaV Schulen aus Elternsicht»), die das positive Fazit zog: Die Zufriedenheit der Eltern mit «ihrer» TaV-Schule ist in fast allen Themenbereichen deutlich höher als bei den übrigen Eltern. Grundsätzlich belegen die durchgeführten Untersuchungen, dass Schulleitungen eine zweckmässige und zeitgemässe Grundlage für die strukturelle und pädagogische Weiterentwicklung der Volksschule darstellen.



Im Zentrum steht der Unterricht mit den Schülerinnen und Schülern.

Organisation den gebührenden Platz und übernehmen eine ständige Vermittlungsaufgabe zwischen den verschiedenen Interessen. Eine definitive und flächendeckende Einrichtung von Schulleitungen hat daher höchste Priorität. In der Stadt Zürich läuft bereits seit Schuljahr 1995/96 der Versuch mit geleiteten Quartierschulen. Dieser wurde seither kontinuierlich ausgebaut. Aufgrund der positiven Erfahrung mit den Quartierschulen wurde im Schuljahr 2002/03 sodann das Projekt «Reforum» zur Vorbereitung der flächendeckenden Einführung von Schulleitungen in Angriff genommen. Auf Schuljahr 2005/06 soll nun die definitive und flächendeckende Einführung der Schulleitungen an der Volksschule der Stadt Zürich erfolgen. Da dieses für das gute Funktionieren unserer Schulen wichtige Reformelement nach der Verwerfung eines neuen Volksschulgesetzes den Gemeinden kantonal nicht vorgegeben wird, ist es notwendig, die Schulleitungen auf kommunaler Rechtsgrundlage zu verankern, was eine Ergänzung der Gemeindeordnung erfordert.

Schulorganisation stieg, und zu Beginn 1997 folgte der Kanton und lancierte das Projekt der «Teilautonomen Volksschule» (TaV), welches die gleichen Ziele wie der städtische Versuch mit den Quartierschulen verfolgt.

Die in der kantonalen Volksabstimmung abgelehnte Vorlage für ein neues Volksschulgesetz hätte unter anderem die geleiteten Schulen als betriebliche und pädagogische Einheiten, wie sie im Quartierschulversuch erfolgreich erprobt worden sind, als obligatorische neue Organisationsform der Schulen den Gemeinden verbindlich vorgeschrieben. Vor dem Hintergrund des deutlichen Ja-Stimmenanteils von 58% der Stadtzürcher Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zum verworfenen Volksschulgesetz bewilligte der Gemeinderat am 2. April 2003 zwei weitere Objektkredite zur Weiterführung des Quartierschulversuchs und des Projekts «Reforum» bis und mit Schuljahr 2004/05. Die Einführung von Schulleitungen gilt heute als unumstrittenes Element der Schulreformen, das auch im Vorfeld der Abstimmung über die Vorlage für ein neues Volksschulgesetz vom November letzten Jahres kaum in Frage gestellt wurde. Der Kanton

Schulleitungen sorgen für Nachhaltigkeit

Eine kooperative, deutlich wahrgenommene Schulleitung hat wesentlichen Anteil an der Wirksamkeit einer guten Schule. Die Schulleitungen sorgen für:

- Professionelle Schulstrukturen und Projektmanagement
Bessere Arbeitsstrukturen und -prozesse vermindern Leerläufe. Die Effizienz wird gesteigert und der Informationsfluss verbessert.
- Aufbau und Pflege einer Schulidentität
Die Schuleinheiten entwickeln mehr Identität. Dadurch verbessert sich das Image der Schule, und Innovation wird möglich.
- Verstärkte Personalführung
Es erfolgt mehr Koordination und effizienterer Einsatz der Ressourcen (z. B. bessere Zusammenarbeit mit Fachlehrkräften).
- Mehr Eigenverantwortung
Mit einem gemeinsamen Auftrag auf Schuleinheitsebene entsteht mehr Mitverantwortung. Daraus folgen engere Kooperation und mehr Identität.
- Aufbau einer institutionalisierten Qualitätssicherung und -entwicklung

Mit Qualitätsevaluierungen, Weiterbildungen und Schulentwicklung mit Blick auf Lehren und Lernen steigt die Wirksamkeit.

Weitere zentrale Gründe

Die Zahl der von den Schulpräsidentinnen und -präsidenten zu führenden Lehrpersonen ist gross und ist in den letzten Jahren, bedingt durch die zunehmende Personalfuktuation und die Zunahme von Teilzeitstellen, noch angestiegen. Zurzeit sind einer Schulpräsidentin oder einem Schulpräsidenten im städtischen Durchschnitt ca. 400 Lehrpersonen direkt unterstellt. Es liegt auf der Hand, dass die Personalführung unter diesen Umständen erschwert ist und sinnvollerweise eine weitere Hierarchiestufe eingeführt werden muss. Die Volksschule der Stadt Zürich braucht den heutigen Bedürfnissen angepasste Strukturen, die ein Führen nach dem Subsidiaritätsprinzip zulassen.

Hausvorstehende in den Schulhäusern stossen an die Grenzen der Belastbarkeit. Bedingt durch Veränderungen auf allen Ebenen (auf Schulhausebene, auf Behördenebene, Zusammenarbeit mit den Eltern usw.), verbunden mit einem grossen Koordinations- und Informationsaufwand infolge zunehmender Personalfuktuationen, ständig wachsender Teamgrössen durch Teilzeitstellen und Teamteaching, ist es zunehmend schwierig, Lehrpersonen für die Übernahme des Hausvorstandsamtes zu gewinnen.

An der Pädagogischen Hochschule erfolgt die Primarlehrerausbildung nach Massgabe der für die interkantonale Diplom-Anerkennung ausschlaggebenden Rahmenbedingungen nur noch über sieben Fächer und nicht mehr über 11 Fächer. Da indessen nach wie vor alle 11 Fächer unterrichtet werden müssen, bedarf es für die Organisation des Unterrichts und die Leitung/Zusammensetzung des Teams im Schulhaus auch deshalb einer Schulleitung, die diese Führungsaufgabe übernimmt.

C. Aufbau und Organisation der geleiteten Schulen

Neues Grundverständnis der geleiteten Schulen

Alle Lehrpersonen einer Schule müssen bereit sein, über ihren Unterricht hinaus bei der Entwicklung ihrer Schule mitzuwirken. Nur so ist es möglich, dass sich die Schule pädagogisch und führungsmässig laufend verbessert und gesellschaftlichen Entwicklungen anpasst. Damit dies gelingt, sollen die Schuleinheiten gegenüber heute grössere Gestaltungsräume erhalten und so die Möglichkeit, pädagogische und organisatorische Schwerpunkte zu setzen und nach aussen verstärkt als Einheit aufzutreten. Dazu erhält die Schulleitung Kompetenzen und Zeit zur Förderung der Schul- und Unterrichtsqualität in der Schuleinheit, zur Vertiefung der dazu nötigen Zusammenarbeit im Team, zur Unterstützung der Lehrpersonen und zur effizienten Organisation und Kommunikation der Schule intern und mit ihrer Umwelt. Innerhalb definierter Finanzbereiche erhalten die Schuleinheiten mehr Spielraum zur Gestaltung des Schulbetriebes. Als Leitschnur wird in Ergänzung zum ursprünglichen Grundverständnis «Ich und meine Klasse» nun auch der Gedanke des «Wir und unsere Schule» an Gestalt und Bedeutung gewinnen und

so die Weiterentwicklung der Qualität der Schule als Ganzes ermöglichen.

Ein Organisationsstatut gibt den Rahmen vor

Wie bisher regelt grundsätzlich der kantonale Lehrplan die Unterrichtsziele und -inhalte. Verbindlich bleiben selbstverständlich auch andere kantonale Vorgaben wie insbesondere die Lektionentafel. Darüber hinaus bedarf es kommunaler Rahmenbedingungen, welche den Auftrag, die Organisation und Aufgaben der geleiteten Schulen regeln. Diese werden vom Gemeinderat in einer Verordnung erlassen werden, welche die Führungsmittel und Grundsätze (Finanzen, Organisationsaufbau, Auftrag der Qualitätssicherung und -entwicklung usw.) enthält und den Beteiligten die hauptsächlichen Aufgaben und damit verbundenen Kompetenzen zuweist. Es wird damit ein klarer Rahmen festgesetzt werden, der den Schulkreisen und Schulen auch Gestaltungsräume für schulkreis- und schulhauspezifische Lösungen eröffnen soll.

Neue Aufgaben für die Schulpflegen

Durch die Einführung von Schulleitungen werden unter der Voraussetzung einer klaren Kompetenzabgrenzung die Kreisschulpflegen entlastet. Den Kreisschulpflegen obliegt wie bisher sowohl eine Aufsichts- wie auch eine leitende Funktion. Neben ihren Kernaufgaben im Aufsichtsbereich und der Verantwortung für die wesentlichen Personalbelange übernehmen sie zukünftig auch Kontroll- und Genehmigungsaufgaben im Zusammenhang mit der Qualitätssicherung und -entwicklung. Sie werden auch zur Rechtsmittelinstanz gegenüber anfechtbaren Anordnungen der Schulleitungen. Gesamthaft erfahren die Aufgaben der Kreisschulpflegen eine qualitative Bereicherung.

Die Kernaufgaben der Schulleitung

Die Schulleitung übernimmt Führungsaufgaben im administrativen, personellen und finanziellen Bereich. Zusammen mit dem Team ist sie für die pädagogische Entwicklung der Schuleinheit verantwortlich und vertritt diese gegen aussen. Die vom Gemeinderat unter Beachtung auch des übergeordneten Rechts zu regelnden Aufgabenfelder sind:

- Verantwortung für die Steuerung des Qualitätsprozesses (Entwicklungsplan bzw. Schulprogramm, Jahresprogramm, Qualitätsbericht)
- Administrative und personelle Führung der Schule
- Mitwirkung bei Personalgeschäften der Kreisschulpflege
- Förderung und Koordination der Weiterbildung der Teammitglieder
- Verwaltung der der Schule zugeteilten Mittel
- Leitung der Schulkonferenz
- Unter Mitwirkung des Teams: Selbstevaluation der Schule
- Unter Mitwirkung des Teams: Festlegen von besonderen Unterrichts- und Organisationsformen wie Projektwochen, Klassenlager, Exkursionen usw.

Qualitätssicherung und -entwicklung als Auftrag der geleiteten Schulen

Schulen, die einen institutionalisierten Umgang mit

Qualitätsfragen (Was wollen wir bewirken? Wie sind wir organisiert? Wie handeln wir?) pflegen, erzielen in Untersuchungen klar bessere Ergebnisse. Dies erfordert Lehrpersonen, die gemeinsame Leitideen erarbeiten, sich Zielschwerpunkte setzen, gemeinsame Erziehungsgrundsätze festlegen, und Schulleitungen, die all dies professionell koordinieren und moderieren. Die Kernelemente der Qualitätssicherung sind:

- *Ein Betriebskonzept*: Es regelt die Alltagsorganisation, die Zusammenarbeit und die Führungsaufgaben.
- *Ein Leitbild*: Es definiert die Grundhaltungen, Ziele und Visionen. Es beschreibt das Profil der betreffenden Schule und steht damit im Zentrum der Diskussion für die pädagogische Arbeit.
- *Ein Entwicklungsplan (Schulprogramm)*: Darin werden die im Leitbild formulierten Ziele an die Handlungsebene angepasst. Er dient vor allem zur Planung.
- *Ein Jahresprogramm*: Darin werden die pädagogischen Ziele für das kommende Jahr, deren Umsetzung und die schulischen Veranstaltungen beschrieben und festgelegt.
- *Ein Qualitätsbericht*: Die Schulleitung erstellt jährlich zuhanden der Behörden einen kurz gefassten Bericht, der über die Zielerreichung informiert.

D. Umsetzung

In Etappen zu geleiteten Schulen

Eine flächendeckende Einsetzung von Schulleitungen ist ein herausforderndes Entwicklungsvorhaben. Sowohl die personelle Zusammensetzung der Schulleitungen, die Führungsformen wie auch die Frage nach der Rollengestaltung bedingen Unterstützungsleistungen und Geduld für einen längeren Akzeptanz- und Entwicklungsprozess in den Schulteams. Von Planungsbeginn an war deshalb klar, dass flächendeckend Schulleitungen nur etappiert eingeführt werden können. Im Projekt «Reforum» sollen die Schulleitungen über vier Jahre in ihre neue Funktion eingeführt und dabei begleitet werden. Sie werden für die Ausübung ihrer neuen Tätigkeit an der pädagogischen Hochschule und am Institut Unterstrass ausgebildet. Im Verlaufe dieser Einführung werden ihre Kompetenzen, ihre Aufgabengebiete erweitert, und entsprechend wird auch ihre Entlastung vom Schulunterricht erhöht.

Entlastungsmodell für die Schulleitung

Schulleitungen müssen für ihre Leitungstätigkeit von der Unterrichtsverpflichtung entlastet werden. Erst durch eine teilweise Entlastung von der Unterrichtstätigkeit ist es möglich, dass sich die Schulleiterinnen und Schulleiter um die Organisation, die Teamentwicklung, den Kontakt mit Eltern usw. kümmern können. Die Entlastung der Schulleitung richtet sich nach der Grösse der Schuleinheit, das heisst der Anzahl Abteilungen (Klassen, Kindergärten und Horte), die diese aufweist. Geplant ist, die Schulleitungen ab Schuljahr 2005/06 mit zwei Lektionen pro drei Abteilungen und dann im Endausbau ab Schuljahr 2006/07 mit einer Lektion pro Abteilung vom Unterricht zu entlasten.



In einer modernen Schule wird die Zusammenarbeit gepflegt.

Entwicklungsschritte

Die vorgesehenen Entwicklungsschritte werden die Qualitätssicherung mit der Erarbeitung von Leitbild und Entwicklungsplan/Schulprogramm, die Einführung des Globalkredits und eine verstärkte Personalbetreuung sein. Im Schuljahr 2006/07 sollen aus den Bereichen Personalführung/-beurteilung, Elternmitwirkung und Schülerpartizipation weitere Aufgaben dazukommen.

einer kantonalen Kostenbeteiligung an den Schulleitungen gerechnet werden.

Diese wiederkehrenden Kosten bedürfen neben der Gemeindeordnungsergänzung keines besonderen Ausgabenbeschlusses der Gemeinde, sondern sie werden vom Gemeinderat gestützt auf die Ermächtigung in der Gemeindeordnung über die von ihm zu erlassenden Bestimmungen betr. die Entschädigung, Entlastung und Aus-

«Reform» 1. Etappe	«Reform» 2. Etappe	«Reform» 3. Etappe
Entlastung 1/3 Lektion/Abteilung 2003/04 und 2004/05	Definitive Führung von Schulleitungen Entlastung 2/3 Lektion/Abteilung 2005/06 –	Entlastung 1 Lektion/Abteilung 2006/07 –
<ul style="list-style-type: none"> – Organisationsstruktur festigen – Projektorganisation aufbauen – Schulleitungen einführen/ausbilden 	<ul style="list-style-type: none"> – Qualitätssicherung/-entwicklung – Globalkredit/-budget – Personalbetreuung – Ausbildung 	<ul style="list-style-type: none"> – Personalführung – Kinder/Elterneinbezug – Evaluationen

In Etappen zu geleiteten Schulen

E. Kosten

Schulleitungen bedeuten eine Investition und können nicht kostenneutral eingeführt werden. Für den geplanten Endausbau von rund 100 geleiteten Volksschulen, inklusive Quartierschulen, ergibt sich nach heutigem Stand ab Schuljahr 2006/07 voraussichtlich ein Finanzbedarf von insgesamt ca. 10,7 Mio. Franken jährlich. Der grösste Teil dieser Kosten entsteht dadurch, dass die betreffenden Lehrpersonen, welche die Schulleitungsfunktion übernehmen, von der Erteilung von Schullektionen zugunsten ihrer Leitungs- und Administrativaufgaben notwendigerweise entlastet werden müssen. Die Löhne für die Lehrpersonen, welche diese Unterrichtslektionen der teilweise entlasteten Schulleitungen übernehmen, machen ca. 8,9 Mio. Franken oder 83 Prozent des Gesamtaufwandes aus. Weiter fallen unter anderem die Kosten für die Entschädigung der Schulleitungen (ca. 550 000 Franken) sowie – was sehr wichtig ist – für deren Ausbildung und die damit zusammenhängende Behördenausbildung und Teamfortbildung (ca. 850 000 Franken) an. Abgesehen von den TaV-Beiträgen beteiligt sich der Kanton nicht an den Kosten; sollten dereinst die Schulleitungen kantonalgesetzlich eingeführt werden, könnte dazumal mit

bildung der Schulleitungen usw. festgelegt und werden von Jahr zu Jahr dem voraussichtlichen Bedarf entsprechend budgetiert. Für die Projektorganisation und Unterstützungsmassnahmen von «Reform», das auch nach der rechtlichen Verankerung der Schulleitungen zur Vollendung von deren Aufbau in den Schuljahren 2005/06 und 2006/07 noch weitergeführt werden muss, hat der Gemeinderat unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Gemeinde zur vorliegenden Gemeindeordnungsänderung bereits am 5. November 2003 einen zusätzlichen Objektkredit von rund 1,85 Mio. Franken bewilligt.

F. Rechtliches

Kommunaler Gestaltungsspielraum zur Schaffung von Schulleitungen

Die Vorlage für ein neues Volksschulgesetz hätte die Grundlage für die obligatorische Einführung der Schulleitungen in allen Gemeinden gebracht. Nach der Ablehnung dieser kantonalen Gesetzesvorlage ergibt sich die Notwendigkeit, die begonnene Schulleitungsreform in der Stadt Zürich auf kommunaler Basis zu vollenden und entsprechend die Schulleitungen als Organe der Schulorganisation im kommunalen Recht definitiv zu verankern. Es ist den Gemeinden ungeachtet der Ableh-

nung des neuen Volksschulgesetzes durch eine Ergänzung ihrer Gemeindeordnung möglich, Schulleitungen an ihren Volksschulen zu etablieren, auf die in gültiger Weise bisher von den Schulpflegern ausgeübte Kompetenzen übertragen werden können. Neben der allen Gemeinden offen stehenden Möglichkeit, geleitete Schulen als befristetes Projekt der wirkungsorientierten Verwaltungsführung in die Gemeindeordnung nach § 164 Gemeindegesetz aufzunehmen, haben dabei Parlamentsgemeinden wie die Stadt Zürich die spezielle Möglichkeit, Schulleitungen in der Gemeindeordnung gestützt auf § 115a Gemeindegesetz zu verankern. Diese Norm erlaubt es der Gemeindeordnung vorzusehen, dass einzelne Verwaltungsbefugnisse einer Behörde auf «Beamte» (Angestellte) mit besonderer Verantwortlichkeit übertragen werden. Zur konkreten Ausgestaltung einer solchen Delegationsbestimmung bezüglich der Übertragung von Kompetenzen der Schulpflegern auf die Schulleitungen haben die Direktion des Innern (Gemeindeamt) und die Bildungsdirektion (Volksschulamt) gemeinsame Empfehlungen erlassen.

Schulleitungsgrundnorm

in Art. 88^{bis} GO

Gestützt auf diese kantonalen Empfehlungen wird vorliegend in einer Schulleitungs-Grundnorm das Prinzip der geleiteten Schulen und die damit verbundene Delegationsermächtigung in die Gemeindeordnung aufgenommen, wobei der Begriff Schulen hier sowohl die obligatorische Volksschule (inklusive Kindergärten und Betreuungseinrichtungen) als auch die gemeindeeigenen Schulen im Umfeld der Volksschule erfasst. Die nähere Regelung von Organisation, Aufgaben und Kompetenzen der Schulleitungen wird einer tieferen Regelungsstufe zugewiesen, nämlich dem Gemeinderat, der damit den Umfang der Kompetenzübertragung von den Schulbehörden auf die Schulleitungen in einer dem fakultativen Referendum unterliegenden Rechtsverordnung festlegen wird. Dabei wird der Gemeinderat auch ermächtigt, die erforderlichen Bestimmungen über die Entschädigung, Entlastung und Ausbildung der Schulleitungen zu erlassen. Damit bestimmt der Gemeinderat zugleich die Höhe der Ausgaben für die geleiteten Schulen, die entsprechend den festgelegten Ansätzen von Jahr zu Jahr auf Grund des voraussichtlichen Bedarfs zu budgetieren sind.

Rechtsmittel gegen Verfügungen

der Schulleitungen

Die ausdrückliche Regelung in Abs. 2 von Art. 88^{bis}, dass gegen Anordnungen der Schulleitungen innert 30 Tagen seit Mitteilung bei den Schulbehörden die Überprüfung verlangt werden kann, erklärt sich daraus, dass ohne diese Regelung in der Gemeindeordnung aufgrund von § 115a Gemeindegesetz der direkte Rekurs an den Bezirksrat oder eine andere zuständige kantonale Rechtsmittelinstanz möglich wäre. Letzteres wäre aber nicht sinnvoll, da die Schulleitungen klar unter der Aufsicht der Schulpflegern stehen sollen. Bei den Kreisschulpflegern erscheint es dabei als angemessen, dass ein Ausschuss und nicht die ganze, über 40 Mitglieder umfassende und lediglich ca. dreimal im Schuljahr tagende Gesamtbehörde die Rechtsmittelentscheide trifft.

Die Regelung der Überprüfbarkeit in Art. 88^{bis} Abs. 2 GO bedeutet im Übrigen nicht, dass damit sämtliches Handeln der Schulleitungen rechtlich angefochten werden könnte. Auf dem Rechtsmittelweg anfechtbar sind nach den allgemeinen rechtsstaatlichen Grundsätzen der Verwaltungsrechtspflege die Entscheide der Schulleitungen mit Verfügungscharakter, welche die Schulleitungen in Ausübung der neu auf sie übertragenen Entscheidungskompetenzen der Schulbehörden treffen. Im Rahmen des übergeordneten Rechts soll dabei das Verfahren möglichst einfach und unkompliziert ausgestaltet werden.

Ergänzungen weiterer GO-Artikel

Aus der Schulleitungsgrundnorm von Art. 88^{bis} GO folgen weitere Änderungen bzw. Ergänzungen der Gemeindeordnung. Namentlich muss die Regelung der

Vertretung der Schulleitungen in den Schulbehörden festgelegt sowie auch bestimmt werden, wer die Schulleitungen anstellt. Im Einzelnen geht es um folgende Bestimmungen:

In Art. 83 Abs. 3 GO (Art der Mitwirkung der Lehrpersonen in Sitzungen der Schulbehörden) sind neu auch die Vertretungen der Schulleitungen zu erwähnen. Analog sind auch in Art. 89 Abs. 3 GO (Regelung der Vertretung der Lehrpersonen in den Kreisschulpflegen) und in Art. 96 Abs. 3 GO (Regelung der Vertretung der Lehrpersonen in der Zentralschulpflege) neu die Schulleitungen aufzuführen. Die neu zu erwähnende Kompetenz der Kreisschulpflegen zur Bestimmung der Schulleitungen der Schulen ihres Schulkreises wird in die Enumeration der Kompetenzen der Kreisschulpflegen von Art. 91 GO aufgenommen unter Streichung der hier den Kreisschulpflegen noch zugeschriebenen, aufgrund

des geänderten Lehrpersonalrechts aber überholten Wahl- und Disziplinarbefugnisse. In Abgrenzung dazu ist schliesslich in Art. 94 Abs. 2 lit. f GO zu präzisieren, dass die Kompetenz der Präsidentinnen- und Präsidentenkonferenz zur Anstellung von Schulleitungen sich auf die gesamtstädtischen Schulen bezieht.

Die vorliegende Gemeindeordnungsänderung beschränkt sich im Übrigen bewusst auf die Verankerung der Schulleitungen. Die generelle Überarbeitung des Kapitels «Schule und Schulbehörden» der Gemeindeordnung soll erst im Rahmen der Schulbehördenreorganisation erfolgen, die im Sinne einer Etappierung des Vorgehens zugunsten der Schulleitungsvorlage vorübergehend zurückgestellt worden ist.

■ **Der Gemeinderat stimmte der Vorlage am 5. November 2003 mit 83 gegen 30 Stimmen zu.**

2 | Neufestsetzung des kommunalen Verkehrsplans der Stadt Zürich

Der revidierte kommunale Verkehrsplan ist in dieser Abstimmungszeitung enthalten, ebenso der Bericht über die nicht berücksichtigten Einwendungen.

Der heute gültige, «alte» Verkehrsplan von 1990 kann zu Bürozeiten im Amtshaus V am Werdmühleplatz 3, vor dem Büro 326, eingesehen werden.

Der Verkehrsplan ist ein Teil des Richtplans

Siedlungen, Strassen, Stromleitungen, Sportplätze: Solches darf nicht einfach zufällig irgendwo erstellt werden. Der Kanton Zürich und seine Gemeinden sollen sich entwickeln, aber nicht ziel- und planlos. Deshalb gibt es Pläne, die festlegen, was in welchen Gebieten gebaut werden darf. Es handelt sich um so genannte Richtpläne. Die Richtplanung kennt vier Teilpläne:

1. den Siedlungs- und Landschaftsplan
2. den Versorgungsplan
3. den Plan für öffentliche Bauten und Anlagen
4. den Verkehrsplan

Die Richtplanung ist für die Behörden verbindlich und koordiniert die Tätigkeiten der verschiedenen an der Planung beteiligten Amtsstellen. Was in den Richtplänen steht, wird nicht zwingend umgesetzt, aber es muss jederzeit realisierbar sein. Wenn die Richtplanung zum Beispiel einen Landstreifen als Strasse vorsieht, muss diese Strasse nicht unbedingt gebaut werden. Aber es ist verboten, ein Gebäude auf den Landstreifen zu stellen und somit den Bau der eingezeichneten Strasse zu verhindern.

Der Verkehrsplan der Stadt Zürich ist dem kantonalen und dem regionalen Verkehrsplan untergeordnet

Der Verkehrsplan kennt drei Ebenen: den kantonalen, den regionalen und den kommunalen Verkehrsplan. «Kommunal» heisst «auf die Gemeinde bezogen», im vorliegenden Fall also auf die Stadt Zürich. In der Abstimmungsvorlage geht es nur um den kommunalen Verkehrsplan, den Verkehrsplan der Stadt Zürich.

1. Der *kantonale Verkehrsplan* wird vom Kantonsrat festgesetzt und gibt die grossräumige Verkehrerschliessung (Bahnnetz, Nationalstrassen, wichtige kantonale Strassen usw.) vor.

2. Der *regionale Verkehrsplan* für die Stadt Zürich wird von der Kantonsregierung festgesetzt und legt die wichtigsten Verkehrslinien fest, insbesondere das Hauptstrassennetz, Tramlinien und wichtigere Buslinien.

3. Der *kommunale Verkehrsplan* der Stadt Zürich wird vom Gemeinderat festgesetzt. Er regelt die kleinräumige Erschliessung. Dazu gehören unter anderem Quartierbuslinien, Erschliessungsstrassen, Parkierungsanlagen oder Fuss- und Velowege und die Ausgestaltung der Strassen.

Der kommunale Verkehrsplan bildet die Grundlage für den Erlass von Baulinien und Werkplänen und dient damit der Raumsicherung für die Verkehrsanlagen. Er bietet auch Anhaltspunkte für die Festsetzungen der Bau- und Zonenordnung.

Der Verkehrsplan ist für die Behörden verbindlich. Was für die Richtplanung im Allgemeinen gilt, gilt auch für den Verkehrsplan im Besonderen: Die Verwaltung orientiert sich an den Grundsätzen des Verkehrsplans und schafft die planerischen Voraussetzungen (z. B. Landsicherung) für eine spätere Umsetzung von dem, was im Verkehrsplan steht. Über die tatsächliche Verwirklichung der im Plan festgelegten Strassen, Wege, Parkplätze, Buslinien usw. ist damit noch nicht entschieden. Jedes Mal, wenn etwas aus dem kommunalen Verkehrsplan umgesetzt werden soll, braucht es die üblichen demokratischen Prozesse. Die Zuständigkeit für die Genehmigung der notwendigen Kredite richtet sich nach den Bestimmungen über das Finanzreferendum, wie für jedes andere Bauprojekt auch. Der Bericht zum kommunalen Verkehrsplan ist den Plänen in rechtlicher Hinsicht gleichgestellt.

Auf Private hat der kommunale Verkehrsplan keine direkten rechtlichen Auswirkungen.

Der kommunale Verkehrsplan benötigt eine Totalrevision

Der geltende kommunale Verkehrsplan stammt aus dem Jahr 1990. In der Zwischenzeit hat es verschiedene Teilrevisionen gegeben. Sie betreffen zum Beispiel die Fahrberechtigung von Taxis auf Bus- und Tramspuren, den Bau des Parkhauses Gessnerallee, die Befreiung des Limmatquais vom Durchgangsverkehr sowie den so genannten historischen Kompromiss, der das Parkplatzangebot in der Innenstadt auf dem Stand von 1990 stabilisiert.

Im Juni 2000 setzte die Kantonsregierung den regionalen Richtplan der Stadt Zürich neu fest. Nun konnte sich die Stadt Zürich ihrerseits daran machen, ihren kommunalen Verkehrsplan zu revidieren. Im Frühjahr 2001 war es so weit. Der neue kommunale Verkehrsplan wurde zuerst den Nachbargemeinden vorgestellt und danach öffentlich aufgelegt. Diese öffentliche Planaufgabe ergab einige Einwendungen von drei Absendern, wobei die meisten Einwendungen berücksichtigt wurden.

Im November 2001 überwies der Stadtrat den revidierten kommunalen Verkehrsplan dem Gemeinderat. Nach einigen Änderungen setzte schliesslich der Gemeinderat den neuen kommunalen Verkehrsplan am 1. Oktober 2003 fest. Dagegen wurde das Behördenreferendum ergriffen.

Worüber wird nun abgestimmt?

Zu beachten ist stets: Sowohl im beiliegenden Bericht als auch in den Plänen sind immer auch die übergeordneten Festlegungen der kantonalen und der regionalen Stufen erwähnt bzw. eingezeichnet, über die nicht abgestimmt wird. Den Stadtbehörden ist bewusst, dass dies zu Verwirrungen führen kann. Im Folgenden wird deshalb für jedes Sachgebiet dargestellt, worüber auf kommunaler Stufe überhaupt abzustimmen ist. In den Plänen sind die übergeordneten, nicht zur Abstimmung stehenden Festlegungen blau, die kommunalen, zur Abstimmung stehenden rot eingezeichnet.

Zudem gilt: Wird der revidierte kommunale Verkehrsplan in der Volksabstimmung abgelehnt, bleibt bis auf Weiteres der bisherige Verkehrsplan von 1990 (inklusive den seitherigen Teilrevisionen) gültig.

Die Neuerungen des revidierten kommunalen Verkehrsplans

Städtisches Verkehrskonzept (vgl. auch www.mobilitaet-ist-kultur.ch): Der kommunale Verkehrsplan von 1990 basiert noch auf den Grundsätzen des so genannten Blaubuches von 1987, der damaligen Verkehrspolitik des Stadtrats. Der revidierte Verkehrsplan hingegen stützt sich ab auf die neue Mobilitätsstrategie des Stadtrates von 2001, welche einer nachhaltigen Entwicklung der Stadt Zürich verpflichtet ist und das Potenzial und die Bedürfnisse aller Verkehrsträger und aller Verkehrsteilnehmenden gesamtheitlich mit einbezieht.

Der revidierte Verkehrsplan geht zudem auf neue Entwicklungen in Gesellschaft, Wirtschaft und Technologie ein.

Öffentlicher Verkehr: Alle Bahn-, Tram- und die meisten Buslinien sind bereits in den kantonalen und regionalen Richtplänen festgesetzt, über die nicht abgestimmt wird. Auf kommunaler Stufe stehen die im Plan rot eingezeichneten 20 bestehenden und 8 geplanten Busstrecken sowie die zugehörigen Busschlaufen zur Abstimmung.

Wirtschaftsverkehr: Im neuen kommunalen Verkehrsplan wird erstmals in einem Richtplan der gewerbliche Berufsverkehr berücksichtigt. Der revidierte Plan bekundet ausdrücklich den Willen, die Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsverkehr zu verbessern. So legt der Plan zum Beispiel eine Güterumschlagsanlage bei Altstetten fest. Damit sichert er den Landbedarf, um in Zukunft Gütertransporte auf Stadtgebiet zu optimieren (so genannte City-Logistik).

Strassennetz: Der kommunale Verkehrsplan legt die im Plan rot eingezeichneten kommunalen Strassen sowie die durchgängigen Quartierstrassen fest. Was aus Staatsstrassen wird, die der Kanton nicht mehr benötigt, wird ebenfalls bestimmt.

Alle im Plan blau eingezeichneten Strassen sind in den übergeordneten Richtplänen des Kantons bereits festgesetzt und stehen deshalb jetzt nicht zur Abstimmung.

Der kommunale Verkehrsplan macht Aussagen zur Gestaltung von denjenigen Hauptstrassen, die durch Quartierzentren führen. Diese Strassenräume sollen so gestaltet sein, dass sie die Funktion der Quartierzentren als Treffpunkte und Einkaufsorte für die Bevölkerung unterstützen. Die Strassen sollen besser zugänglich und einfacher zu überqueren sein. Der Verkehrssicherheit ist besondere Beachtung zu schenken. Dies alles soll den öffentlichen Raum aufwerten als Raum, wo man sich gerne aufhält. Nebst den Anliegen des durchfahrenden Motorfahrzeugverkehrs sollen also auch andere Bedürfnisse angemessen berücksichtigt werden können.

Parkierung: Der neue kommunale Verkehrsplan legt alle im Plan rot eingezeichneten Parkierungsanlagen fest. Darunter befinden sich auch die folgenden sechs geplanten Parkhäuser: Gessnerallee (bereits im Bau), Opernhaus, Central, Helvetiaplatz, Parkhaus Zürich West, Quartierzentrum Schwamendingen. Im al-

Auswirkungen eines JA zum revidierten kommunalen Verkehrsplan bei der Volksabstimmung vom 8. Februar 2004	Auswirkungen eines NEIN zum revidierten kommunalen Verkehrsplan bei der Volksabstimmung vom 8. Februar 2004
Allgemein Der revidierte, vom Gemeinderat am 1. 10. 2003 beschlossene kommunale Verkehrsplan gilt.	Allgemein Es gilt weiterhin der im Februar 1990 vom Gemeinderat beschlossene Verkehrsplan einschliesslich der Teilrevisionen von 1996, 1997 und 1999.
Verkehrskonzept/-politik Als Basis dient die Mobilitätsstrategie von 2001. Die städtische Verkehrspolitik ist angepasst an die jüngsten Entwicklungen in Gesellschaft, Wirtschaft und Technologie.	Verkehrskonzept/-politik Die Basis bleibt das «Blaubuch» von 1987. Seitherige Entwicklungen fehlen im alten kommunalen Verkehrsplan, abgesehen von den Teilrevisionen.
Öffentlicher Verkehr Einige Buslinien und Busschlaufen werden in den kommunalen Verkehrsplan aufgenommen.	Öffentlicher Verkehr Einige Festlegungen sind nicht mehr aktuell.
Wirtschaftsverkehr Der Wille zur Besserstellung des gewerblichen Berufsverkehrs wird ausdrücklich festgehalten. Als zusätzliches Angebot wird ein Güterumschlagplatz aufgenommen.	Wirtschaftsverkehr Der gewerbliche Berufsverkehr bleibt im kommunalen Verkehrsplan unberücksichtigt.
Strassennetz Die Situation in Quartierzentren für Fussgängerinnen und Fussgänger wird verbessert, zum Beispiel durch die Strassenraumgestaltung. Die Langstrasse wird nicht mehr als «durchgängige Quartierstrasse» klassiert. Dies ermöglicht Verbesserungen für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger. Die aktualisierten Festlegungen in neuen Stadtteilen sind berücksichtigt.	Strassennetz Die Langstrasse bleibt eine durchgängige Quartierstrasse. Verbesserungen für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger sind hier nur beschränkt möglich.
Parkierung Neue Parkhäuser werden festgelegt (Central, Helvetiaplatz u. a.). Es gibt Festlegungen zur Parkierung von Reisedcars als Alternativen zum Carpark Sihlquai. Der «historische Kompromiss» gilt.	Parkierung Es sind keine neuen öffentlich zugänglichen Parkhäuser möglich. Es gibt keine Aussagen zur Car-Parkierung. Der «historische Kompromiss» gilt.
Veloverkehr Es wird ein kommunales Veloroutennetz festgelegt.	Veloverkehr Es gibt kein kommunales Routennetz. Dies erschwert den Bau von geplanten Verbindungen (u. a. fehlende Rechtsgrundlage für neue Baulinien).
Fussverkehr Attraktive Quartierzentren sollen den Detailhandel stärken, z. B. durch Fussgängerbereiche. Diese werden konkret bezeichnet. Das Fusswegnetz wird aktualisiert, vor allem auch in Entwicklungsgebieten. Es werden Qualitätsanforderungen an Fusswege formuliert.	Fussverkehr Es besteht eine generelle Aufforderung zur Schaffung von Fussgängerbereichen ohne Lokalisierung (ausser City, Oerlikon und Altstetten). Es gibt allenfalls Umsetzungsschwierigkeiten bei Verdichtungen des Fusswegnetzes in Entwicklungsgebieten.

ten Verkehrsplan sind mit Ausnahme des Parkhauses Gessnerallee keine geplanten Parkhäuser enthalten.

Neu in den revidierten kommunalen Verkehrsplan aufgenommen ist die Parkierung von Reisedcars. Die Car-Parkierung ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor für die Stadt Zürich.

Veloverkehr: Die im Plan blau eingezeichneten Strecken sind ebenso wie die Veloabstellplätze im übergeordneten regionalen Verkehrsplan bereits bestimmt. Die im Plan rot eingezeichneten Velostrecken sind im neuen kommunalen Verkehrsplan festgelegt. Da die Kantonsregierung bei der Genehmigung des alten kommunalen Verkehrsplans 1990 das Veloroutennetz aufgenommen hatte, bietet der revidierte kommunale Verkehrsplan erstmals auf Richtplanebene ein vollständiges Veloroutennetz für die Stadt Zürich.

Fussverkehr: Der kommunale Verkehrsplan legt die im Plan rot eingezeichneten Fuss- und Wanderwege fest und bezeichnet die wichtigsten Qualitätsanforderungen an diese Wege. Für die so genannten Entwicklungsgebiete – neue Stadtteile wie Zürich-West – passt der revidierte Plan das Fusswegnetz den seitherigen Planungen an. Die blau eingezeichneten Wegstrecken sind bereits kantonal und regional festgelegt.

Mit der Festlegung von fussgängerfreundlichen Bereichen sollen in der Stadt Zürich städtische Qualitäten verbessert werden. An zentralen Orten schaffen sie ein attraktiveres Umfeld für Detailhandel, Dienstleistungsunternehmen, Gastgewerbe und kulturelle Ein-

richtungen. Die Zufahrt für Anstösserinnen und Anstösser, gewerbliche Zubringer und Kurzaufenthalter bleiben gewährleistet wie auch übergeordnete Festlegungen und Funktionen des öffentlichen Verkehrs und des Strassennetzes.

Die Festlegungen über die Fussgängerbereiche hat der Gemeinderat bereits mit einer Teilrevision 1996 beschlossen. Im revidierten kommunalen Verkehrsplan kommt nun lediglich die Lokalisierung der Quartierzentren im Plan hinzu. Diese sind rot eingezeichnet. Die blau eingezeichneten Fussgängerbereiche City, Oerlikon und Altstetten wurden bereits von der Kantonsregierung festgesetzt und stehen deshalb jetzt nicht zur Abstimmung.

Die Folgen der Volksabstimmung im Überblick

Was geschieht, wenn der revidierte kommunale Verkehrsplan angenommen wird? Was, wenn die Stimmentenden ihn ablehnen?

In der oben stehenden Tabelle sind die wichtigsten Auswirkungen aufgeführt.

■ **Der Gemeinderat stimmte der Vorlage am 1. Oktober 2003 mit 66 gegen 48 Stimmen zu.**

■ **Gegen diesen Gemeinderatsbeschluss ist das Begehren um Anordnung der Gemeindeabstimmung gemäss Art. 12 lit. c der Gemeindeordnung (Behördenreferendum) eingereicht worden.**

Bericht zum Kommunalen Verkehrsplan der Stadt Zürich

Neufestsetzung

■ Gemeinderatsbeschluss Nr. 1940 vom 1. Oktober 2003

INHALTSVERZEICHNIS

A	GRUNDSÄTZLICHES	
A1	Planungspflicht, Stufen der Richtplanung	8
A2	Bedeutung des Verkehrsplans	8
A3	Verbindlichkeit, Festsetzungsverfahren	8
A4	Massnahmenplan	8
A5	Inhalt des Verkehrsplans	8
B	STÄDTISCHES VERKEHRSKONZEPT	
B1	Vorgeschichte	8
B2	Grundsätze der städtischen Verkehrspolitik	9
B3	Neue Entwicklungen in der Verkehrsplanung	9
C	ÖFFENTLICHER VERKEHR	
C1	Konzept	11
C2	Kantonale und regionale Festlegungen	11
C3	Kommunale Festlegungen	11
C4	Die Festlegungen im Einzelnen	12
D	WIRTSCHAFTSVERKEHR	
D1	Konzept	12
D2	Kantonale und regionale Festlegungen	13
D3	Kommunale Festlegung	13
E	STRASSENNETZ	
E1	Konzept	13
E2	Kantonale und regionale Festlegungen	13
E3	Kommunale Festlegungen	13
E4	Die Festlegungen im Einzelnen	14
F	PARKIERUNG	
F1	Konzept	16
F2	Kantonale und regionale Festlegungen	17
F3	Kommunale Festlegungen	17
F4	Die Festlegungen im Einzelnen	17
G	VELOVERKEHR	
G1	Konzept	18
G2	Kantonale und regionale Festlegungen	18
G3	Kommunale Festlegungen	18
G4	Die geplanten Festlegungen im Einzelnen	18
H	FUSSVERKEHR	
H1	Konzept	20
H2	Kantonale und regionale Festlegungen	20
H3	Kommunale Festlegungen	20
H4	Die Festlegungen im Einzelnen	22

Tiefbauamt Stadt Zürich
Verkehrsplanung, OTR, FEA, WAU
Oktober 2003

A GRUNDSÄTZLICHES

A1 PLANUNGSPFLICHT, STUFEN DER RICHTPLANUNG

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) verpflichtet Kanton, Regionen und Gemeinden, eine Richtplanung durchzuführen. Der Kantonsrat hat am 31. Januar 1995 die Revision des kantonalen Richtplans von 1978 festgesetzt. Daraufhin wurde die Überarbeitung des regionalen Richtplanes von 1984 durchgeführt; der regionale Richtplan wurde am 7. Juni 2000 vom Regierungsrat festgesetzt. Dieser regionale Richtplan ist Grundlage für die Revision des vorliegenden, vom Gemeinderat 1990 festgesetzten, kommunalen Verkehrsplans der Stadt Zürich.

Kantonaler und regionaler Richtplan gliedern sich nach den Sachbereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr, Versorgung, öffentliche Bauten und Anlagen. Aufgrund der Revision des PBG vom 20. Mai 1984 braucht die Stadt auf der kommunalen Stufe der Richtplanung lediglich einen Verkehrsplan festzusetzen. Dieser ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Verkehrsplans gebunden. Er ergänzt und verfeinert sie.

A2 BEDEUTUNG DES VERKEHRSPANS

Die Bedeutung des Verkehrsplans ist vielfältig. Im engeren Sinne bildet er die Grundlage für den Erlass von Baulinien und Werkplänen und dient damit der Landsicherung für die Verkehrsanlagen. Der Verkehrsplan legt zudem die Zuständigkeit für den Bau und Unterhalt der Strassen und Wege gemäss kantonalem Strassengesetz fest. Der kantonale und der regionale Verkehrsplan bezeichnen die auf Stadtgebiet verlaufenden Staatsstrassen. Alle übrigen Strassen sind Gemeindestrassen. Die Stadt erhält für die im Verkehrsplan festgelegten Strassen Strassenbeiträge an die Bau- und Unterhaltskosten.

Im weiteren Sinne dient der Verkehrsplan der städtischen Verkehrspolitik und der Finanzplanung. Er ist ein Instrument, das die Tätigkeit der verschiedenen am Verkehr beteiligten Stellen koordiniert. Dies gilt insbesondere für bauliche Massnahmen und verkehrspolizeiliche Anordnungen. Der Verkehrsplan bietet auch Anhaltspunkte für die Festsetzungen der Bau- und Zonenordnung, z. B. für besondere Nutzungsanordnungen entlang Hauptverkehrsstrassen.

A3 VERBINDLICHKEIT, FESTSETZUNGSVERFAHREN

Der Verkehrsplan ist für die Behörden verbindlich. Er entfaltet als Richtplan keine Rechtswirkungen auf Private. Daher sind gegen den Verkehrsplan keine Rekurse möglich. Hingegen kann jedermann während der öffentlichen Auflage Einwendungen gegen den Verkehrsplan erheben. Zu den nicht berücksichtigten Einwendungen wird in einem Bericht Stellung genommen.

Der kommunale Verkehrsplan wird vom Gemeinderat festgesetzt und unterliegt dem fakultativen Referendum. Er bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat. Die Revision des kommunalen Verkehrsplans kann auf dem Initiativweg erfolgen.

Der Verkehrsplan schafft als Richtplan die planerischen Voraussetzungen (z. B. Landsicherung) für eine spätere Realisierung. Über die Verwirklichung der im Verkehrsplan festgelegten Strassen, Wege, Parkplätze, Buslinien usw. ist damit noch nicht endgültig entschieden. Die Zuständigkeit für die Genehmigung der notwendigen Kredite richtet sich wie bis anhin nach den Bestimmungen über das Finanzreferendum.

A4 MASSNAHMENPLAN

Eine Beschränkung des kommunalen Verkehrsplans auf Karte und Bericht schöpft die Möglichkeiten des Richtplans als Planungsinstrument nicht aus. Deshalb wird dem kommunalen Verkehrsplan ein Umsetzungsinstrument zugeordnet. Dieser sogenannte Massnahmenplan stützt sich aber nicht nur auf den kommunalen Verkehrsplan, sondern auch auf die übergeordneten Richtpläne. Er hält in der Form von Objektblättern die Koordinationsanweisungen zum weiteren Vorgehen in Bezug auf Raum, Zeit und Verfahren fest und gibt Hinweise zu den beteiligten Stellen usw.

Der Massnahmenplan wird vom Stadtrat festgesetzt.

A5 INHALT DES VERKEHRSPANS

Der kommunale Verkehrsplan besteht aus folgenden Teilen:

- Plan öffentlicher Verkehr, Güterverkehr
- Plan Strassennetz, Parkierung im öffentlichen Interesse
- Plan Veloverkehr
- Plan Fussverkehr

Auf die Festlegung von über den regionalen Richtplan hinausgehenden Reitwegen wird verzichtet.

Zu den Plandarstellungen gehören der vorliegende Bericht sowie der Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen. Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Verkehrsplans sind in den Plänen und im Bericht besonders hervorgehoben. Sie sind für den kommunalen Verkehrsplan verbindlich und deshalb auch nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage. Die kommunalen Festlegungen sind im Kapitel jeweils separat aufgelistet, ausser beim Velo- und Fussverkehr: Hier sind nur die geplanten aufgelistet.

B STÄDTISCHES VERKEHRSKONZEPT

B1 VORGESCHICHTE

Zwei Entscheide prägen das städtische Konzept für den öffentlichen Verkehr. 1973 lehnten die Stimmbürger die U- und S-Bahn-Vorlage ab, 1981 sagten sie Ja zur

S-Bahn. Damit stand fest, dass die Stadt Zürich zur Bewältigung des öffentlichen Verkehrs zusätzlich zur S-Bahn kein neues, vom Strassenverkehr unabhängiges Verkehrsmittel erhält. Daher werden Tram und Bus im Stadtgebiet auch in Zukunft die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs zu tragen haben und müssen den beschränkt verfügbaren Verkehrsraum mit dem übrigen Verkehr, den Autos, Zweirädern sowie Fussgängerinnen und Fussgängern, teilen. Das feinmaschige Tram- und Busnetz ist mit der schnellen und leistungsfähigen, 1990 eröffneten S-Bahn zu einem öffentlichen Verkehrssystem verbunden.

Das Konzept für den Strassenverkehr stützt sich auf das Hauptachsenetz, das die gemeinderätliche Kommission für den Bebauungsplan 1974 verabschiedete. Die damals aufgestellten Zielsetzungen für die städtische Verkehrspolitik (Plafonierung und Kanalisierung des Motorfahrzeugverkehrs sowie Verkehrsmischung) wurden vom Stadtrat 1987 in seinem Bericht «Zur Verkehrspolitik der Stadt Zürich» (sog. Blaubuch) aktualisiert und ergänzt. Die fünf Hauptpfeiler der städtischen Verkehrspolitik lauteten: Die öffentlichen Verkehrsmittel fördern. Den Motorfahrzeugverkehr reduzieren. Den Motorfahrzeugverkehr kanalisieren – die Wohngebiete beruhigen. Das Parkplatzangebot nicht vergrössern, sondern eher reduzieren, namentlich für die Pendler. Umweltfreundliche Mobilität (Velo, Fussgänger) sichern.

Im Jahr 2000 wurde die städtische Verkehrspolitik anhand einer umfassenden Standortbestimmung in einem ämterübergreifenden kooperativen Verfahren und unter der Mitwirkung öffentlicher Gruppierungen neu überarbeitet. Es galt, die durch die Umsetzung der bisherigen Verkehrspolitik erzielten Stadt- und Wohnqualitäten zu erhalten und wo nötig zu verbessern, gleichzeitig aber auch nötige Voraussetzungen für die Entwicklung der Wohn-, Wirtschafts-, Kultur-, Sport- und Tourismusstadt Zürich zu gewährleisten.

B2 GRUNDSÄTZE DER STÄDTISCHEN VERKEHRSPOLITIK

Die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich stützt sich auf eine nachhaltige Entwicklung ab und legt Handlungsschwerpunkte fest.

Entwicklungen benötigen Spielräume, auch im Verkehr. Neue Bedürfnisse müssen aufgenommen, bestehende weiter erfüllt werden. Die Schlüsselfaktoren für eine attraktive Zukunft Zürichs sind eine hohe Wohn- und Lebensqualität, eine wettbewerbsfähige Wirtschaft und der Schutz der natürlichen Umwelt. Deshalb bildet der Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung den übergeordneten Entwicklungsrahmen. Heutige Bedürfnisse sollen so erfüllt werden, dass Möglichkeiten für künftige Generationen offen bleiben. Neben den Entwicklungsaufgaben besteht aber auch ein grosser Reparaturbedarf. Die rasante Zunahme des Verkehrs hat Schäden verursacht, die behoben werden müssen. Die Mobilitätsstrategie muss beide Aufgaben – Entwicklung und Reparatur – erfüllen. Nachhaltiges Handeln ist primär ein Prozess, in dessen Verlauf Mobilitätsprojekte in Bezug auf ihre Auswirkungen auf die Dimensionen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt ganzheitlich betrachtet und diskutiert werden. Konflikte sind zwischen den Interessenbereichen

nicht zu vermeiden. Deshalb gilt: Falls Entscheide getroffen werden müssen, die für die Entwicklung in einer Dimension negativ sind, werden die Nachteile nur akzeptiert, wenn der Nutzen für eine andere Dimension diese Nachteile überwiegt oder diese durch andere Massnahmen kompensiert werden. Diese Abwägung darf nicht systematisch zu Lasten der gleichen Dimension gehen.

Die Instrumente und Grundsätze zur Erfüllung der Mobilitätsstrategie sind in fünf Handlungsschwerpunkten formuliert:

Bestehendes optimieren und vernetzen

Ziel: Mit aktivem Mobilitätsmanagement das Gesamtverkehrssystem effizient, umweltschonend und sicher betreiben.

Innovationen entwickeln und fördern

Ziel: Potenziale neuer Entwicklungen für die effiziente Gestaltung des Mobilitätsangebotes aktiv nutzen.

Infrastrukturen gezielt ergänzen

Ziel: Durch sinnvolle und nachhaltige Infrastrukturerweiterungen das komplexe Gesamtverkehrssystem leistungsfähig erhalten und untragbare Belastungen in Stadtquartieren abbauen.

Kostenwahrheit anstreben und Finanzierung flexibilisieren

Ziel: Kostentransparenz erhöhen und Kostenwahrheit dort verwirklichen, wo dies der nachhaltigen und effizienten Mobilität dient.

Horizonte für eine stadtgerechte Mobilität öffnen

Ziel: Zusammen mit Bevölkerung und Wirtschaft eine zukunftsorientierte und eigenverantwortliche Mobilitätskultur entwickeln.

Die Konkretisierung der Handlungsschwerpunkte erfolgt in noch zu erarbeitenden Teilstrategien. Sie gehören zum ganzheitlichen Ansatz der Mobilitätsstrategie, sind untereinander vernetzt und entfalten ihre Wirkung vor allem in der kombinierten und abgestimmten Umsetzung.

Im Übrigen gelten auf kommunaler Stufe auch die im Kapitel 2.2.4. Verkehr im regionalen Richtplan festgelegten Ziele.

B3 NEUE ENTWICKLUNGEN IN DER VERKEHRSPOLITIK

B3.1 Mobilitätsmanagement und Verkehrstelematik

Mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements und der Verkehrstelematik kann die Wahl der Geschwindigkeit, des Verkehrsmittels, der Routen und des Zeitpunkts einer Fahrt beeinflusst werden. Mittels solcher elektronischer Systeme werden Informationen verbreitet und die Kommunikation zwischen allen Verkehrsteilnehmenden ermöglicht. Sie dienen der Steuerung und Beeinflussung sowohl des fliessenden als auch des ruhenden Verkehrs und haben somit einen Einfluss auf die Verkehrserzeugung.

Im Sinn der Mobilitätsberatung werden benutzer-gerechte Informationen vor und während der Fahrt zur Verkehrssituation, den Störungen, Alternativen und Auswirkungen des Verkehrs zur Verfügung gestellt und dadurch ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement gefördert und gewährleistet.

Das Dienstleistungsangebot des Verkehrsmanagements und der Verkehrstelematik wird eingesetzt, um eine möglichst hohe Gesamteffizienz (Personen pro

Querschnitt), Zuverlässigkeit und Umweltverträglichkeit, den bestmöglichen Zugang zum Verkehrssystem und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Gruppen von Verkehrsteilnehmenden zu erreichen. Dabei soll prinzipiell eine situative Wahlmöglichkeit des Verkehrsmittels gewährleistet bleiben, zudem gilt der Grundsatz der Verhältnis- und Zweckmässigkeit.

Die Stadt unterstützt den Aufbau und die Inbetriebsetzung von Verkehrstelematiksystemen im kommerziellen Bereich, sucht Partnerschaften mit privaten Anbietern (Public-Private-Partnerships) und arbeitet bei der kostengerechten Bereitstellung von Daten mit (Konzessionen und Auflagen). Bei Massnahmen, die nicht rein empfehlenden Charakter aufweisen, sondern obligatorisch Vorschriften verbreiten (wie z. B. bei einem Road Pricing) ist eine staatliche Aufsicht und Regie zwingend nötig, insbesondere sind die rechtlichen Rahmenbedingungen zu klären.

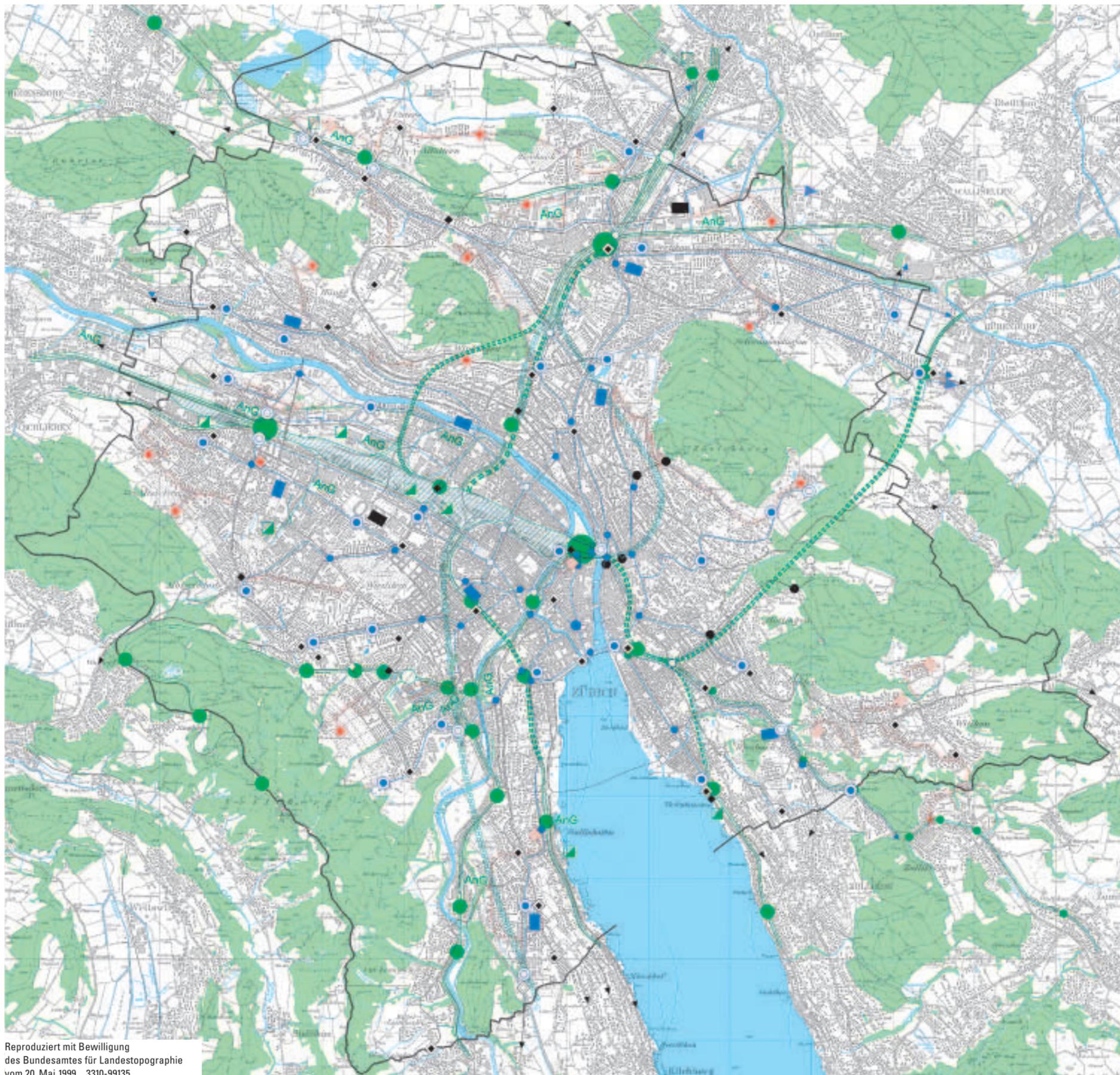
B3.2 Einkaufs- und Freizeitverkehr

In allen schweizerischen Siedlungsgebieten nimmt der Einkaufs- und Freizeitverkehr überproportional zu. Der Anteil am Gesamtverkehr in der Stadt Zürich liegt bereits bei rund 60% (Personenkilometer und Anzahl Wege). Die gestiegene Freizeitbedeutung der Stadt ist zu einem Grossteil in den Abend- und Nachtstunden und an Wochenenden spürbar.

Als geeignete Massnahme zur umweltgerechten Bewältigung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs betreibt die öffentliche Hand eine aktive nachhaltige Standortpolitik bei der Entwicklung weiterer publikumsintensiver Einrichtungen wie Stadion, Kasino, Fachmärkte, Multiplexkinos usw. Im Hinblick auf Grossveranstaltungen (Sport, Feste, Zoo usw.) werden zusammen mit den Privaten Betriebskonzepte und Verkehrsmanagementsysteme erarbeitet. Das Verkehrsaufkommen der Freizeiteinrichtungen soll so weit als möglich über den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr abgewickelt werden (kurze Wege, zeitgerechte Erschliessung; vgl. Abschnitt Entwicklungsgebiete), dabei können auch Taxis in Randstunden neben Nachtbussen gewisse Bedienungsfunktionen übernehmen. Um die negativen Auswirkungen auf Wohn- und Lebensqualität zu minimieren, müssen auch Massnahmen wie Information durch Marketing, Kontingentierung bzw. Plafonierung von Ein- und Ausfahrten an Parkieranlagen, Handlungsanreize, Knapphaltung der MIV-Infrastruktur und monetäre Massnahmen (Parkplatzbewirtschaftung) zur Anwendung gelangen.

B3.3 Kombinierte Mobilität

Lückenlose Transportketten der verschiedenen Verkehrsmittel können die Umsteigebereitschaft vom individuellen Verkehr nachhaltig fördern und Entlastung vom Strassenverkehr und damit Verbesserung der Lebensqualität bringen. Es ist wichtig, dass die Verkehrsteilnehmenden in der Lage sind, vom ganzen Fächer der Verkehrsmittel Gebrauch zu machen, um je nach Situation und Verkehrszweck das bestgeeignete Verkehrsmittel zu nutzen. Auch ein Wechsel des Fahrzeugs unterwegs (z. B. Umstieg vom Velo auf die Bahn) muss vermehrt möglich sein. Diese Flexibilität im Verkehrsmiteleinsatz ist der Kern der kombinierten Mobilität.



Reproduziert mit Bewilligung
des Bundesamtes für Landestopographie
vom 20. Mai 1999 3310-99135

Kommunaler Verkehrsplan der Stadt Zürich Öffentlicher Verkehr, Güterverkehr

Die Angebote der kombinierten Mobilität erleichtern es, unterschiedliche Verkehrsmittel flexibel und wesensgerecht zu wählen, nämlich dort, wo sich diese (gemäss Nachhaltigkeitskriterien) am besten eignen. Kombinierte Mobilitätsangebote umfassen Infrastrukturen wie z. B. ansprechend gekennzeichnete und gestaltete Orte zum Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf ein anderes, verkehrsträgerübergreifende, zweckmässig aufbereitete Transportinformationen, die den Reisenden an ausgewählten Orten kundenfreundlich verfügbar gemacht werden, und Dienstleistungen wie z. B. die ZVV-Kombikarte mit Car-Sharing. Die wichtigsten Dienstleistungen für die kombinierte Mobilität müssen aus dem Zusammengehen von öffentlichem Verkehr, Velo- und Fussverkehr sowie den Formen des Autoverkehrs mit Nutzungsverträgen auf Zeit (Car-Sharing, Rental Services) entstehen. Die Stadt Zürich fördert die kombinierte Mobilität im Rahmen ihrer Möglichkeiten (z. B. Information, Standortsuche).

B3.4 Entwicklungsgebiete

Ehemalige Industriegebiete an zentraler Lage eröffnen neue Nutzungsmöglichkeiten mit hoher Siedlungsqualität, in denen eine Durchmischung von Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Freizeit und Kultur in Einklang gebracht werden sollen. Ihre Entwicklung ist von einer entsprechenden Realisierung bzw. Festlegung der Erschliessung abhängig. Die erforderliche Sicherstellung dieser Infrastruktur für die Qualität der Nutzung, Bauten und Freiräume ist Bestandteil des Verkehrsplans.

Zur Abdeckung der zusätzlichen und der bestehenden Mobilitätsbedürfnisse stehen die öffentlichen Verkehrsmittel, das Velofahren und das Zufussgehen klar im Vordergrund. Der Anteil mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegter Wege in Entwicklungsgebieten wird durch entsprechende, zeitgerecht bereitgestellte Infrastrukturausbauten, ein eher am Minimalwert der Parkplatzverordnung ausgerichtetes Parkplatzangebot und

Übergeordnete Festlegungen	Kommunale Festlegungen	
bestehend	geplant	bestehend geplant
		Bahnlinie einspurig mit Haltestelle
		Bahnlinie doppel- oder mehrspurig
		Bahntunnel
		Anschlussgleis
		Bahnareal
		Station/Haltestelle
		Aufzuhebende Station/Haltestelle
		Güterumschlag
		Schmalspurbahn mit Haltestelle
		Glattalbahnhof
		Umsteigehaltestelle Tram/Bus
		Tramlinie
		Tramtunnel
		Bergbahn
		Buslinie mit Umsteigehaltestelle
		Schleife Tram/Bus
		Depot, Werkstätte Tram/Garage Bus
		Schiffahrt

eine Parkplatzbewirtschaftungspflicht auf mindestens 50% und der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs durch eine hohe Gebietsdurchlässigkeit auf 20% gesteigert.

Neue Erschliessungsstrassen werden so ins bestehende Netz integriert, dass sie nur Erschliessungsfunktionen übernehmen und möglichst keinen Durchgangsverkehr zulassen. Für die Feinerschliessung stellen Mischflächen mit geringem Autoverkehrsaufkommen ein geeignetes Mittel dar. Die Schaffung und qualitative Aufwertung der Aussenräume, der Fussgängerbereiche und der ÖV-Haltestellen und ein hoher Wohnanteil tragen zur Urbanität und zu einer stadtverträglichen Mobilitätsabwicklung bei.

In der Parkierung sind neue Kooperationskonzepte denkbar wie z. B. dezentrale, mit einem Parkleitsystem verbundene und gemeinsam betriebene Parkhäuser. Auf der Basis der Bedarfsfestlegung nach der Parkplatzverordnung kann ergänzend dazu ein auf die Strassenkapazität und die umweltverträgliche Verkehrsleistung abgestimmtes Fahrtenmodell angewendet werden. Im Weiteren sind Massnahmen zu ergreifen zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs (Car-Sharing, Car-Pooling usw.).

Die in Entwicklungsgebieten festgelegten Fuss- und Veloverbindungen sind im Sinn der flexiblen Reaktion auf neue Gegebenheiten und unter Wahrung der Durchlässigkeit nicht als parzellenscharf zu betrachten, wenn sich in unmittelbarer Umgebung des Eintrags Chancen zur Realisierung bieten.

B3.5 Ganzheitliche Strassenraumgestaltung

Strassen- und Platzräume sind die wichtigsten öffentlichen Bereiche der Stadt. Sie prägen in hohem Masse die Eigenart der Quartiere und das Erlebnis des Umfeldes. Diese Räume dienen nicht nur dem Verkehr, sondern sind auch der Rahmen für vielfältige andere Erscheinungsformen und Bedürfnisse des städtischen Lebens.

Damit diese Räume ihre Attraktivität als Lebens- und Aufenthaltsraum erhalten respektive wieder erlangen können, sind bei deren Gestaltung Lösungen zu suchen, die die Bedürfnisse aller Nutzerinnen und Nutzer ausgewogen einbeziehen. Im Vordergrund steht dabei das Prinzip der Koexistenz: Durch eine geeignete Gestaltung wird ein gleichmässiger Verkehrsfluss auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau angestrebt. Durch angepasste Fahrbahnquerschnitte wird die Trennwirkung der Strasse verringert, und der so gewonnene Platz kann zugunsten anderer Bedürfnisse und Aufwertungsmassnahmen genutzt werden. Solche Lösungen beeinflussen vor allem das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und nur bedingt die Verkehrsmenge. Der Verkehr soll nicht eingeschränkt, sondern in einer vernünftigen Form in das städtische Gefüge integriert werden.

Neu sind zudem in Geschäftsbereichen Begegnungszonen möglich, wodurch bei geeigneten Voraussetzungen die Bewegungsfreiheit der Fussgängerinnen und Fussgänger zusätzlich erhöht werden kann.

Strassenplanung in städtischen Quartieren und vor allem auch in Entwicklungsgebieten ist daher eng mit dem Städtebau verbunden und darf nicht isoliert betrachtet werden. Im Interesse von ganzheitlichen Strassenprojekten sind deshalb bei Kanalbauten, Neu-

trassierungen, Gleissanierungen und anderen Eingriffen im Strassenraum städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen.

B3.6 Verkehrssicherheit und «Vision Zero»

In der Stadt Zürich ereignen sich trotz abnehmender Tendenz immer noch jährlich über 5000 Verkehrsunfälle mit durchschnittlich 12 Todesopfern und rund 1400 verletzten Personen. «Vision Zero» ist die Vision des Bundesrats über einen Strassenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte. Im Zentrum des sicherheitspolitischen Ansatzes steht die Einsicht, dass der Mensch Fehler begeht. Das Paradigma, den Menschen an das System anzupassen, muss daher umgekehrt werden. Die Verkehrsteilnehmenden sollen verstärkt zu einem sicheren Verhalten im Strassenverkehr befähigt und veranlasst werden. Gefährliches Verhalten soll insbesondere durch betriebliche und technische Massnahmen weitgehend verunmöglicht werden. Bauliche und technische Sicherheitsmassnahmen sollen Schutz vor schweren Verletzungen bieten, und eine optimale Rettung soll körperliche Folgen minimieren. Es genügt nicht, lediglich Einzelmassnahmen umzusetzen, vielmehr müssen auch politische Prozesse an der Basis und fachliches Engagement in Gang gesetzt werden.

Die Stadt Zürich unterstützt diesen Ansatz und arbeitet mit Bund, Kanton und sämtlichen sich mit der Verkehrssicherheit befassenden Organisationen und Gremien zusammen. Sie bietet im Rahmen ihrer Tätigkeiten (Verkehrsinstruktion; Prävention; Fachgruppe VSI; Verkehrsplanung; Betriebliche Projektgruppe der Verkehrsbetriebe; Schutz und Rettung) Grundlagen und Know-how, leitet öffentliche Kampagnen (z. B. zu fahrzeugähnlichen Geräten) und Projektumsetzungen auf Gemeindeebene (z. B. mit Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung), macht interne Präventionsschulungen, nimmt ihre polizeilichen Kontrollfunktionen wahr und verbessert den Rettungsablauf.

Die Verkehrssicherheit soll dabei nicht primär auf die Opferebene ausgerichtet, sondern verstärkt auf die Verursacherebene projiziert werden.

C ÖFFENTLICHER VERKEHR

C1 KONZEPT

Seit 1990 bilden die verschiedenen Verkehrsunternehmen im Kanton Zürich zusammen mit der S-Bahn den Zürcher Verkehrsverbund. Damit stehen kantonsweit nach einheitlichen Grundsätzen gestaltete, optimal aufeinander abgestimmte Verkehrsangebote zur Verfügung. Die S-Bahnen verbinden als Grobverteiler zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte des Kantons untereinander, während Tram-/Stadtbahn- und Buslinien als Mittel- und Feinverteiler Verbindungen innerhalb und zwischen einzelnen Regionen und damit die örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs flächendeckend gewährleisten sollen. Um möglichst auch die zeitliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrsangebots sicherstellen zu können, werden über das Stadtgebiet gut verteilt an ausgewählten und geeigneten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs attraktive Standplätze für den Paratransit (Car-Sharing, Zürichmobil vgl. auch Kapitel B3.3) bereitgestellt.

Zur Erfüllung der verkehrspolitischen Grundsätze der Stadt Zürich haben die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ein attraktives Dienstleistungsangebot auf qualitativ hohem Niveau sicherzustellen. Damit ist zu gewährleisten, dass weiterhin die Mehrheit der Stadtbevölkerung mit Tram und Bus statt motorisierten individuellen Verkehrsmitteln ihre Mobilitätsbedürfnisse befriedigen können. Dieser Anteil soll zudem erhöht werden.

Eigentliches Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Zürich bildet das Tram-/Stadtbahnnetz, welches durch das regionale und kommunale Busnetz ergänzt wird. Mit diesen Systemen wird gut 60% des gesamten öffentlichen Verkehrs auf dem Gebiet der Stadt Zürich abgewickelt, während die S-Bahn rund 40% übernimmt. Durch die attraktive Verknüpfung von S-Bahn- und städtischem Tram- und Busnetz wird gewährleistet, dass lückenlose Reiseketten bis in die Aussenquartiere angeboten werden können.

Für das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs gelten folgende Merkmale:

- Das Grundangebot dient allen Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Besucherinnen und Besuchern der Stadt Zürich, die eigenständig den Zugang zu den Verkehrsmitteln finden können;
- Jeder Ort innerhalb des Siedlungsgebiets liegt im 300-m-Umkreis einer Haltestelle. Dies entspricht einer Gehzeit von 5 Minuten. Topografische Erschwernisse sind zu berücksichtigen;
- Jede Haltestelle auf Stadtgebiet sollte von jeder beliebigen anderen Haltestelle innerhalb einer Reisezeit von nicht mehr als 60 Minuten erreichbar sein.

Fahrberechtigung von Taxis auf Bus- und Tramspuren

Den behördlich bewilligten Taxis im Personenverkehr ist zu gestatten, die Fahrspuren von Bus und Tram so weit zu befahren, als dies die Betriebsabläufe der öffentlichen Verkehrsmittel und des Individualverkehrs nicht erheblich einschränkt und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden nicht beeinträchtigt. Fahrberechtigungen von Taxis auf Bus- und Tramspuren sind zu erweitern.

C2 KANTONALE UND REGIONALE FESTLEGUNGEN

Im *kantonalen Verkehrsrichtplan* sind die nationalen Linien der SBB, der überregionalen S-Bahn-Linien der SBB, der SZU und Forchbahn und der Stadtbahn Glatttal festgelegt. Mit dem Verkehrsrichtplan der Region Stadt Zürich sind die Tram- bzw. Stadtbahntrassen und die Busverbindungen von regionaler Bedeutung festgesetzt. Von regionaler Bedeutung sind Verbindungen zwischen städtischen Quartierzentren untereinander und zur Innenstadt sowie vom Stadtgebiet zu den umliegenden Vororten. Der *regionale Verkehrsplan* enthält zudem die Depots, Garagen und Werkstätten der Verkehrsbetriebe Zürich, Bahnhöfe und Haltestellen, die Umsteigehaltestellen von S-Bahn- und städtischem Verkehrsnetz, die Zahnrad- und Seilbahnlinien sowie die Schifffahrtslinien.

C3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

Der kommunale Verkehrsplan enthält in Ergänzung zu den übergeordneten Festlegungen noch jene Busachsen, die das öffentliche Verkehrsnetz so ergänzen,

dass die Feinerschliessung des gesamten bestehenden und geplanten Siedlungsgebiets der Stadt Zürich sichergestellt ist. Hierzu gehören insbesondere die Quartierbuslinien. Die Festlegung dieser Strecken ist mit einer gewissen Unschärfe behaftet, da die Linienführungen flexibel gehandhabt werden müssen, um die Feinerschliessung auf kurzfristige Nachfrageänderungen abstimmen zu können.

Ergänzend zu den regionalen und kantonalen Eintragungen ist auf der Höhe der heutigen VBZ-Tramhaltestelle «Fischerweg» eine S-Bahn-Haltestelle an der Käferberglinie (auf dem Bahnviadukt) vorzusehen.

C3.1 GEPLANTE BUSSTRECKEN

Die geplanten Busstrecken sind wie folgt begründet:

- Die Verbindung *Morgental–Entlisbergstrasse–Paradiesstrasse* dient der Feinerschliessung des Quartiers Entlisberg.
- Die Verbindung *Morgental–Bhf. Wollishofen* bringt eine bessere Verknüpfung des Bussystems mit der S-Bahn.
- Die Busstrecke *Zehntenhausstrasse–Mühlackerstrasse* dient der Erschliessung des Neubaugebiets Ruggächern (Option Verlängerung bis Wehntalerstrasse).
- Die geplante Verbindung von *Glaubtenstrasse über Binzmühlestrasse–Neunbrunnenstrasse–Birchstrasse nach Max-Frisch-Platz* (Bahnhof Oerlikon Nord) soll den nördlichen Teil des neuen Stadtteils «Zentrum Zürich Nord» erschliessen.
- Der Betrieb auf den Strecken *Witikonstrasse–Loorenhalde und Witikonstrasse–Eierbrecht* wurde nach einer einjährigen Testphase mangels genügender Nachfrage vorläufig wieder eingestellt. Diese Strecken bleiben jedoch als geplant weiterhin festgesetzt.
- Die übergeordnet geplante Busverbindung durch den *Uetlibergtunnel* stellt den attraktiven und leistungsfähigen Anschluss des Knonauer Amtes an das öffentliche Verkehrsnetz der Stadt Zürich sicher.

C3.2 FESTLEGUNGEN IN ENTWICKLUNGS- UND NEUBAUGEBIETEN

Durch zeitgerechte Investitionen in den öffentlichen Verkehr ist die Erschliessung von Entwicklungs- und Neubaugebieten zu gewährleisten. Entsprechende Fuss- und Veloverbindungen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ergänzen diesen sinnvoll. All dies ermöglicht eine Entwicklung, welche die Verkehrsbewältigung nachhaltig beeinflusst und steuert. Die Etappierbarkeit der festgesetzten regionalen und kommunalen Bus- und Tramstrecken ist möglichst auszunutzen.

Zur Hauptsache ist die Festlegung geplanter ÖV-Strecken im Richtplan der Region Stadt Zürich erfolgt. Es handelt sich in erster Linie um neue Tram- bzw. Stadtbahnstrecken. Für die Entwicklung dieser Gebiete gilt:

- Die Erschliessung des *Entwicklungsgebiets Binz* ist bereits heute kritisch und wird zukünftig bei Realisierung der möglichen Mehrnutzung nicht mehr genügen. Durch entsprechende Massnahmen im öffentlichen Verkehr (neue Haltestelle Borrweg, Busverbindung in der geplanten Uetlibergtangente) kann die Erschliessung wesentlich verbessert werden.

- Die Festlegung von geplanten regionalen Bus- und Tramstrecken schafft die Voraussetzung für eine optimale Erschliessung des *Entwicklungsgebiets Zürich West*. Bei den geplanten Nutzungen ist sicherzustellen, dass die Kapazitäten und ein ansprechender Komfort des öffentlichen Verkehrs schon früh zur Verfügung stehen.

- Im *Entwicklungsgebiet Ruggächern* ist sicherzustellen, dass die geplante kommunale Route in der Mühlackerstrasse optimal an den Bahnhof Affoltern und die geplante Tramlinie in der Wehntalerstrasse angeschlossen wird.

- Die Busverbindung vom Max-Frisch-Platz (Bahnhof Oerlikon Nord) über Binzmühlestrasse–Birchstrasse–Neunbrunnenstrasse zur Robert Maillart-Strasse erschliesst den nördlichen Teil des neuen Stadtteils «Zentrum Zürich Nord» in einer ersten Etappe. Die Weiterführung von der Robert Maillart-Strasse bis zur Glaubtenstrasse folgt in einer späteren Etappe.

- Auch für die *Stadtbahn Glattal* ist eine direkte Anbindung an den Bahnhof Oerlikon über die Binzmühlestrasse vorgesehen. Aufgrund des damals noch nicht aktuellen Planungsstands fehlt ein entsprechender Eintrag im kantonalen resp. regionalen Richtplan.

- Das *Gebiet Leutschenbach* muss durch die geplante kommunale Route in der Hagenholzstrasse optimal mit dem Zentrum Schwamendingen, dem Bahnhof Oerlikon und dem Zentrum Zürich Nord verbunden werden. Für die bessere Erschliessung des Gebietes ist zusätzlich eine Haltestelle «Oerlikerhus» der Stadtbahn Glattal geplant; dieser fehlt aus denselben Gründen wie im vorigen Abschnitt erwähnt im regionalen/kantonalen Richtplan.

- Die Verbindung Sihlstrasse–Hauptbahnhof als Verlängerung der bestehenden regionalen Strecke Waffenplatz–Sihlstrasse dient der direkten Anbindung des neu zu überbauenden *Hürlimannareals* an den Hauptbahnhof. Falls die neue SZU-Station «Hürlimann» realisiert wird, wird diese Verbindung hinfällig.

- Das Neubaugebiet Waidhof in Affoltern ist durch eine Verbindung *Waidhof–Seebach* besser zu erschliessen. Diese Erschliessung stellt die direkte Verknüpfung vor allem mit den Schulzentren Staudenbühl und Buhn, Seebach, sicher.

C4 DIE FESTLEGUNGEN IM EINZELNEN

C4.1 Bestehende Strecken des Busnetzes

Im kommunalen Richtplan sind bestehende Busstrecken aufgeführt, die nicht im Richtplan Region Stadt Zürich festgelegt sind. Die Busstrecken ergänzen das regionale Netz des öffentlichen Verkehrs so, dass für das gesamte Siedlungsgebiet der Stadt Zürich das Grundangebot flächendeckend gewährleistet werden kann.

- Manesseplatz–Binz
- Bahnhof Wiedikon–Schmiede Wiedikon
- Schweighof–Friedhof Uetliberg–Zielweg
- Gutstrasse–Altstetterstrasse
- Altstetterstrasse–Dunkelhölzli
- Rautistrasse–Friedhof Eichbühl
- Dunkelhölzli–Farbhof–Lindenplatz–Solidapark
- Europabrücke–Bändliweg
- Regensdorferstrasse–Friedhof Hönggerberg–Schützenhaus Höngg

- Bucheggplatz–Maienweg–Rebhüsli
- Limmattalstrasse–Kürbergstrasse–Waidspital
- Fronwaldstrasse–Waidhof
- Garage Hagenholz–Auzelg
- Zehntenhausplatz–Glaubtenstrasse
- Seebacherstrasse–Höhenring
- Saatlenstrasse–Winterthurerstrasse–Bocklerstrasse
- Schwamendingerplatz–Wallisellenstrasse
- Irchelstrasse–Im Klösterli
- Binzmühlestrasse–Birchstrasse–Neunbrunnenstrasse–Robert Maillart-Strasse
- Buchholz–Zentrum Witikon–Stadtgrenze–Zollikerberg

C4.2 Geplante Strecken des Busnetzes

- Morgental–Entlisbergstrasse–Paradiesstrasse–Albisstrasse
- Morgental–Bahnhof Wollishofen
- Waidhof–Seebacherstrasse
- Zehntenhausstrasse–Mühlackerstrasse–Wehntalerstrasse
- Robert Maillart-Strasse–Neunbrunnenstrasse–Binzmühlestrasse
- Witikonstrasse–Loorenhalde
- Witikonstrasse–Eierbrecht
- Sihlstrasse–Hauptbahnhof

D WIRTSCHAFTSVERKEHR

D1 KONZEPT

Wirtschaftsverkehr wird verstanden als Güterverkehr (Transport von Gütern zu gewerblichen Zwecken) und Dienstleistungs-/Gewerbeverkehr (Geschäftsfahrten sowie Verkehre bei der Erstellung von gewerblichen und sonstigen nicht privaten Dienstleistungen).

Der Güterverkehr nimmt auch im feingliedrigen Wirtschaftsgebiet der Stadt zu. Es liegt im öffentlichen Interesse, damit verbundene räumliche und umweltseitige Konflikte zu mindern. Dieses Ziel wird in Kernstädten wie Zürich mit Massnahmen der Citylogistik umgesetzt.

Solche Massnahmen dienen der Optimierung von Transportketten. Im Vordergrund steht die Bündelung der Warenflüsse durch Kooperationen im Zusammenhang mit verkehrsgünstigen Kompaktumschlagsanlagen mit Bahnanschluss. In Zürich ist das Aufkommen für ein bis zwei solcher Anlagen im Norden und Westen der Stadt gegeben (Schlieren und Affoltern). Diese sollten für einen breiten Kundenkreis offen sein. Sie bieten eine rationelle Umschlagtechnik an und sind verkehrsgünstig am Stadtrand gelegen. Damit liegen sie an der Berührungslinie der Lieferbezirke von Überlandfahrzeugen und neuartigen Stadtlastwagen. Citylogistik ist auf die Zusammenarbeit von privaten und öffentlichen Akteuren angewiesen. Die Trägerschaft dieser Güterumschlagsanlagen bleibt in Zukunft noch zu bestimmen.

Zur Infrastrukturentwicklung gehören auch eine umfassende Überprüfung der lokalen Marktbedingungen durch die betroffenen Wirtschaftskreise, koordinierte Transportleistungen und die Sammlung von Erfahrung im Rahmen innovativer Pilotprojekte.

Der *gewerbliche Berufsverkehr* ist Teil des Gesamtverkehrs der Stadt Zürich und erfüllt wesentliche Aufgaben in der Versorgung der Bevölkerung. Die Stadt Zürich fördert Massnahmen, um diesen sinnvoll und effizient abzuwickeln, und sorgt dafür, dass entsprechende gesetzliche Rahmenbedingungen vorhanden sind. Sie fördert insbesondere Massnahmen, welche die Parkierungsmöglichkeiten für Gewerbetreibende verbessern.

D2 KANTONALE UND REGIONALE FESTLEGUNGEN

Im *kantonalen Verkehrsplan* sind als bestehend der Güterbahnhof (Bahnareal und Güterumschlagstelle) und die Güterumschlagstelle Altstetten aufgeführt, als geplant die Güterumschlagstelle Affoltern.

Im *regionalen Verkehrsplan* sind neben den erforderlichen Anschlussgleisen die bestehenden Güterumschlagstellen Zollfreilager und Engrosmarkt Pfingstweid festgesetzt.

D3 KOMMUNALE FESTLEGUNG

Ergänzend zu den kantonal oder regional festgesetzten Umschlagstandorten Affoltern und Altstetten wird für die Citylogistik neu die Güterumschlaganlage Gaswerk festgelegt. Am gleichen Standort bestehen auf Schlieremer Seite private Umschlaganlagen. Das Lieferaufkommen für die Stadt Zürich ist dort zu gegebener Zeit im Sinne der Citylogistik zu koordinieren.

E STRASSENNETZ

E1 KONZEPT

Gemäss den von den übergeordneten Instanzen bereits festgelegten kantonalen und regionalen Richtplänen werden die auf die Stadt zuführenden Nationalstrassen durch eine Stadtumfahrung miteinander verbunden. Innerhalb der Stadt werden die Autobahnen durch ein Expressstrassennetz verknüpft und weiträumige Bewegungen über ein Staatsstrassennetz geführt. Der innerstädtische Verkehr ist mit Ausnahme einzelner Abschnitte in Entwicklungsgebieten auf dem heute bestehenden Strassennetz abzuwickeln. Dieses kommunale Netz dient der Groberschliessung und kleinräumigen Verbindung.

Auch entlang von stark belasteten Strassen – im folgenden Hauptstrassen genannt – soll der Verkehr möglichst stadtverträglich abgewickelt werden, damit diese einen attraktiven Rahmen für nicht verkehrliche Nutzungen bieten. Es sollen grössere Gebiete ohne quartierfremden, motorisierten Verkehr entstehen. Der Strassenraum hat generell eine soziale und städtebauliche Bedeutung. Konkret sind deshalb bei der Organisation und Gestaltung von Hauptstrassen alle örtlichen Bedürfnisse ausgewogen zu berücksichtigen und ein stetiger, langsamer und damit emissionsarmer Fluss des motorisierten Verkehrs anzustreben. Insbesondere sind die Hauptstrassenräume in Quartierzentren in diesem Sinn anzugehen. Damit werden auch die verkehrlichen Voraussetzungen für die Realisierung der kommunalen Fussgängerbereiche geschaffen.

Durch Grossprojekte (wie z. B. unterirdische Verlängerung der Birchstrasse) sollen prinzipiell keine zusätzlichen Kapazitätsangebote geschaffen werden. Deshalb sind im Zusammenhang mit ihrer Verwirklichung auch auf dem Staatsstrassennetz entspre-

chende Kapazitätsausgleiche anzuordnen. Diese dürfen aber nicht in einem derartigen Umfang ausfallen, dass dadurch Ausweichverkehr in die Wohngebiete entsteht. Verursachen Grossprojekte (wie z. B. Westumfahrung Zürich) nebst einer Entlastung in gewissen Gebieten auch einen grossen Verkehrsdruck auf umliegende Quartiere, sind im Sinn der Verkehrsberuhigung konkrete flankierende Massnahmen für die entsprechenden Wohngebiete zu treffen (Tempo-30-Zonen o. ä.).

E2 KANTONALE UND REGIONALE FESTLEGUNGEN

Im *kantonalen Verkehrsplan* sind die Nationalstrassen und die wichtigsten kantonalen Einfallachsen (Forch, rechtes Seeufer, Sihltal, Wehntal, Unterland) enthalten. Überdies sind verschiedene bestehende Strassenabschnitte auf Stadtgebiet vorübergehend in den kantonalen Verkehrsplan aufgenommen worden (z. B. Westtangente, Forchstrasse). Sie sollen im Regelfall auf regionale Bedeutung umklassiert werden, sobald die zu ihrem Ersatz geplanten Abschnitte des Hochleistungsstrassennetzes realisiert sind.

Der *regionale Verkehrsplan* enthält jene Strassenzüge, die zusammen mit den Strassen des kantonalen Verkehrsplans das städtische Hauptachsennetz bilden. Es setzt sich weitgehend aus bestehenden Strassen zusammen. Zur Entlastung von Wohnquartieren vom Durchgangsverkehr und zur Kapazitätsbereitstellung in Entwicklungsgebieten sind einige neue Strassen vorgesehen (z. B. Uetlibergtangente, unterirdische Verlängerung der Birchstrasse, Verlängerung der Glatthalstrasse). Neue Strassenbauten entlasten zum Teil auch bestehende Strassen zugunsten des öffentlichen Verkehrs (z. B. neue Verbindung Langstrasse–Hohlstrasse). Auch im regionalen Verkehrsplan sind einige Strassenabschnitte «als zur Umklassierung vorgesehen» dargestellt. Die jeweilige Umklassierung oder Streichung kann erfolgen, sobald die geplanten Ergänzungen des Strassennetzes realisiert sind.

E3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

E3.1 Allgemeine Festlegungen

Der kommunale Verkehrsplan enthält jene Strassen, welche in Ergänzung zu dem auf kantonaler und regionaler Stufe festgelegten Strassennetz die Groberschliessung des Stadtgebiets sicherstellen. Es handelt sich um bestehende Strassen. Beim städtischen Strassennetz lässt sich nicht überall eindeutig bestimmen, ob eine Strasse eher der Groberschliessung eines Quartiers oder eher der Feinerschliessung der einzelnen Grundstücke dient. Der Übergang zwischen Grob- und Feinerschliessung ist fließend.

Im Prinzip führen keine kommunalen Strassen über die Stadtgrenze. Der in die Stadt einströmende Verkehr soll sich mit Ausnahme der tangential verlaufenden Stelzenstrasse, dem Zwängiweg und der Quartierverbindung Hagenholz-/Opfikonstrasse auf jene Einfallachsen konzentrieren, die als Autobahn und Staatsstrassen klassiert sind. Der grossräumige Durchgangsverkehr ist von den übrigen grenzüberschreitenden Strassen fernzuhalten. Geeignete Massnahmen, um dieses Ziel zu erreichen, sind im Einvernehmen mit den Nachbargemeinden zu treffen.

Strassen, auf denen ein öffentliches Verkehrsmittel zirkuliert, sind nicht zwingend im Teilplan «Strassennetz» enthalten. Für die Tram- und Buslinien ist allein der Teilplan «Öffentlicher Verkehr» massgebend.

Hauptstrassenräume in Quartierzentren stellen besondere Ansprüche an Betrieb und Gestaltung. Sie weisen sich durch eine intensive auf den Strassenraum hin orientierte Nutzung mit hohem Gewerbeanteil, viele Quer- und Abbiegebeziehungen und hohe Ansprüche an die Stadtbildgestaltung aus. Im Sinn der konzeptuellen Erläuterungen sind an diesen Strassenabschnitten insbesondere die Immissionen zu reduzieren, die Überquerbarkeit zu gewährleisten und eine gute Gestaltungsqualität anzustreben (vgl. auch Konzept E1). In Hauptstrassenräumen in Quartierzentren ist im Interesse der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung des Verkehrsflusses eine hinreichende Verkehrstrennung (Fahrbahnen/Fussgängerflächen) zu gewährleisten.

Der Verkehrsplan unterscheidet drei Kategorien von Strassen:

Kommunale Sammelstrassen haben neben ihrer Hauptaufgabe, den Verkehr aus einem Quartier zu sammeln und ihn der nächsten Staatsstrasse zuzuführen, Erschliessungs- und Verbindungsfunktion; zwar nicht grossräumig, aber zwischen benachbarten Quartieren. Sie erfüllen grösstenteils neben den rein verkehrlichen auch städtische Funktionen. In bebauten Gebieten sollen sie eine Anziehungskraft als Lebens-, Arbeits- und Aufenthaltsraum erhalten. (Unterstützende Massnahmen dazu sind Fussgängerstützpunkte, Querungshilfen, ÖV-Haltestellenintegration, Verstetigung des Verkehrs usw.)

Die *übrigen kommunalen Strassen* nehmen eine Mittelstellung zwischen Sammel- und Erschliessungsstrassen ein. Diese Strassen sind durchgehend befahrbar, nicht aber unbedingt in beiden Richtungen. Wo eine kommunale Strasse in der Art einer Sackgasse im Plan festgelegt ist, überwiegt ab einer bestimmten Stelle die Erschliessungsfunktion. Bauliche Aufwertungsmassnahmen in Gebieten mit Zentrumsfunktion bzw. Wohngebieten sind in ein Gesamtkonzept einzubinden.

Jene Strassen, die nicht im Verkehrsplan festgelegt sind, dienen nur der Erschliessung. Es sind *Quartierstrassen*. Für die wenigen noch nicht bestehenden Strassen liegt die Baupflicht aufgrund des Quartierplanrechts bei den Grundeigentümern. Der Betrieb dieser Strassen (Durchgängigkeit, Einbahnregime, Tempo 30 usw.) und ihre Gestaltung haben sich auf die Nutzungsart und die Bedürfnisse der angrenzenden Bebauung, die Quartiererschliessung, evtl. angrenzende Nachbargemeinden und ihre zeitweise kleinräumige Verbindungsfunktion auszurichten. Jene Quartierstrassen, die im Plan das Symbol *-** aufweisen, können ohne vorgehende Änderung des kommunalen Verkehrsplans und damit ohne Bewilligung des Gemeinde- und des Regierungsrats nicht gesperrt bzw. unterbrochen werden.

E3.2 Erläuterungen zu konkreten kommunalen Festlegungen

Zwischen *Wollishofen* und *Enge* wird der Durchgangsverkehr auf Sihlhochstrasse und Mythenquai kanalisiert. Mit geeigneten Massnahmen wird die Attraktivität der Seestrasse, Mutschellenstrasse, Waffenplatzstrasse und der Rieterstrasse für den Durchgangs-

verkehr geschmälert. Im Quartierzentrum Morgental wird dem Fussgänger mehr Platz zur Verfügung gestellt. Im Hinblick auf die Eröffnung der Zürcher Westumfahrung (Uetlibergtunnel) werden die Quartiere Enge und Wollishofen vom zusätzlichen Verkehrsdruck der Autobahn (Ausweich- und Suchverkehr) mit geeigneten Signalisations-, Kanalisierungs- und Beruhigungsmassnahmen geschützt.

Um die Quartiere *Friesenberg und Wiedinghügel* zu entlasten, wird der Durchgangsverkehr auf die geplante Uetlibergtangente verlagert und die Schweighofstrasse zwischen Friesenberg- und Birmensdorferstrasse zu jenem Zeitpunkt für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen.

Die Erschliessung des *Entwicklungsgebiets Binz* ist bereits heute kritisch und wird zukünftig bei Realisierung der möglichen Mehrnutzung nicht mehr genügen. Dieser Mangel kann erst mit der geplanten Uetlibergtangente behoben werden, diese muss deshalb zusätzlich zu ihrer Staatsstrassenfunktion in einem grösseren Ausmass auch Erschliessungsfunktion übernehmen. Des Weiteren sind Massnahmen im öffentlichen Verkehr geplant.

Im *Kreis 4* wird die Langstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet.

Die West-, Sihlfeld- und Bullingerstrasse werden im Zusammenhang mit der Eröffnung der Westumfahrung Zürich (Uetlibergtunnel) abklassiert bzw. nicht mehr klassiert. Die zukünftige Bedeutung für die *Kreise 3 und 4* und die entsprechende Klassierung sind im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung zu überprüfen.

Um den bestehenden Fussgängerbereich in der *City* erweitern zu können, wird der Abschnitt Sihlporte–Sihlbrücke vom Verkehr befreit. Dazu ist die Aufklassierung der Alternativroute über die Selnaustrasse (kommunale Sammelstrasse)/Pelikanstrasse (Quartierstrasse) in regionale Strassenabschnitte mit entsprechender Kapazitätsbereitstellung nötig. Die regionalen bzw. kommunalen Klassierungen bleiben so lange bestehen, bis die Alternativroute funktioniert.

Der *Limmatquai* wird in einen verkehrssarmen fussgängerfreundlichen Bereich umgestaltet und für Velofahrende, Taxi und den öffentlichen Verkehr geöffnet.

Der Waidhaldetunnel im Quartier *Wipkingen* entlastet die Rosengartenstrasse/-brücke vom Durchgangsverkehr. Die Rosengartenstrasse dient nur noch dem Bus-, Langsam- und Erschliessungsverkehr.

Das Entwicklungsgebiet *Zürich West* wird hauptsächlich mit der Verbesserung von Fuss- und Radwegen und Verbindungen des öffentlichen Verkehrs erschlossen. Die Hardturmstrasse West soll gemäss Entwicklungsplanung abklassiert werden und nur noch der Erschliessung dienen. Die Klassierungen der Duttweiler-, Förrlibuck-, Pfingstweidstrasse Ost und Hardturmstrasse Ost sind im Rahmen des laufenden übergeordneten Planungsprozesses und der Zweckmässigkeitsbeurteilung zu einem Waidhaldetunnel (kurz, mittel, lang) zu überprüfen und im Rahmen der Revision des kantonalen Richtplans (1995) anzupassen.

Das Gebiet *Ruggächern* in *Affoltern* wird primär über die teilweise heute schon ausgebaute Mühlackerstrasse erschlossen. Die Blumenfeldstrasse soll nur mi-

nimal als quartierinterne Erschliessung ausgebaut werden und nimmt deshalb keinen Durchgangs- und Ausweichverkehr von der Zehntenhausstrasse auf.

Die Erschliessung des *Zentrums Zürich Nord* wird nebst Massnahmen im öffentlichen und im Langsamverkehr über den Sammelbügel Ruedi Walter-Strasse/Neunbrunnenstrasse und eine neue Verbindung zur Binzmühlestrasse (Robert Maillard-Strasse) gewährleistet. Die Binzmühlestrasse West und Neunbrunnenstrasse West und Ost sollen dann nicht mehr der Zufahrt zum Zentrum Zürich Nord dienen. Eventuell können die unterirdische Verlängerung der Birchstrasse und die geplante Verbindung Wehntaler-/Birchstrasse später der Erschliessung zugute kommen.

Das Zentrum *Oerlikon* soll vom Durchgangsverkehr auf der Schaffhauser-, Fries- und Dörflistrasse befreit werden. Im Bereich der Bahnunterführung ist der Fussgängerbereich auszuweiten und der ÖV-Umsteigeknotenpunkt näher zum Bahnhof Oerlikon zu verschieben. Sobald mit der unterirdischen Birchstrasse Ersatz für die Schaffhauserstrasse vorhanden ist, kann sie im Bereich der Bahnunterführung unterbrochen werden.

Die Erschliessung des Entwicklungsgebiets *Leutschenbach* basiert zwecks Knotenentlastungen auf der Realisierung der Aubruggstrassenverlängerung ausserhalb der Stadtgrenze. Der motorisierte Individualverkehr wird auf die Spange Aubrugg, Thurgauer- und Hagenholzstrasse konzentriert. Die Leutschenbachstrasse wird in diesem Verkehrskonzept keinen Durchgangsverkehr mehr aufweisen. Des Weiteren sind Massnahmen im öffentlichen und im Langsamverkehr geplant.

Im *Kreis 8* übernimmt die Verbindung Bellerivestrasse–Hegibachplatz trotz der vorhandenen knappen Strassenquerschnitte und des Quartiercharakters auch regionale Funktionen. Aus städtischer Sicht kann diese Verbindung aber besser über die Hornbach-/Seefeldstrasse statt über die untere Höschgasse gewährleistet werden.

Zu den Festlegungen im Bereich des Strassenverkehrs gehören auch die *Betriebs- und Werkhöfe*. Die Werkstätten der Stadt Zürich in der Aubrugg sind im Verkehrsplan der Region Glatttal enthalten.

E4 DIE FESTLEGUNGEN IM EINZELNEN

E4.1 Kommunale Sammelstrassen

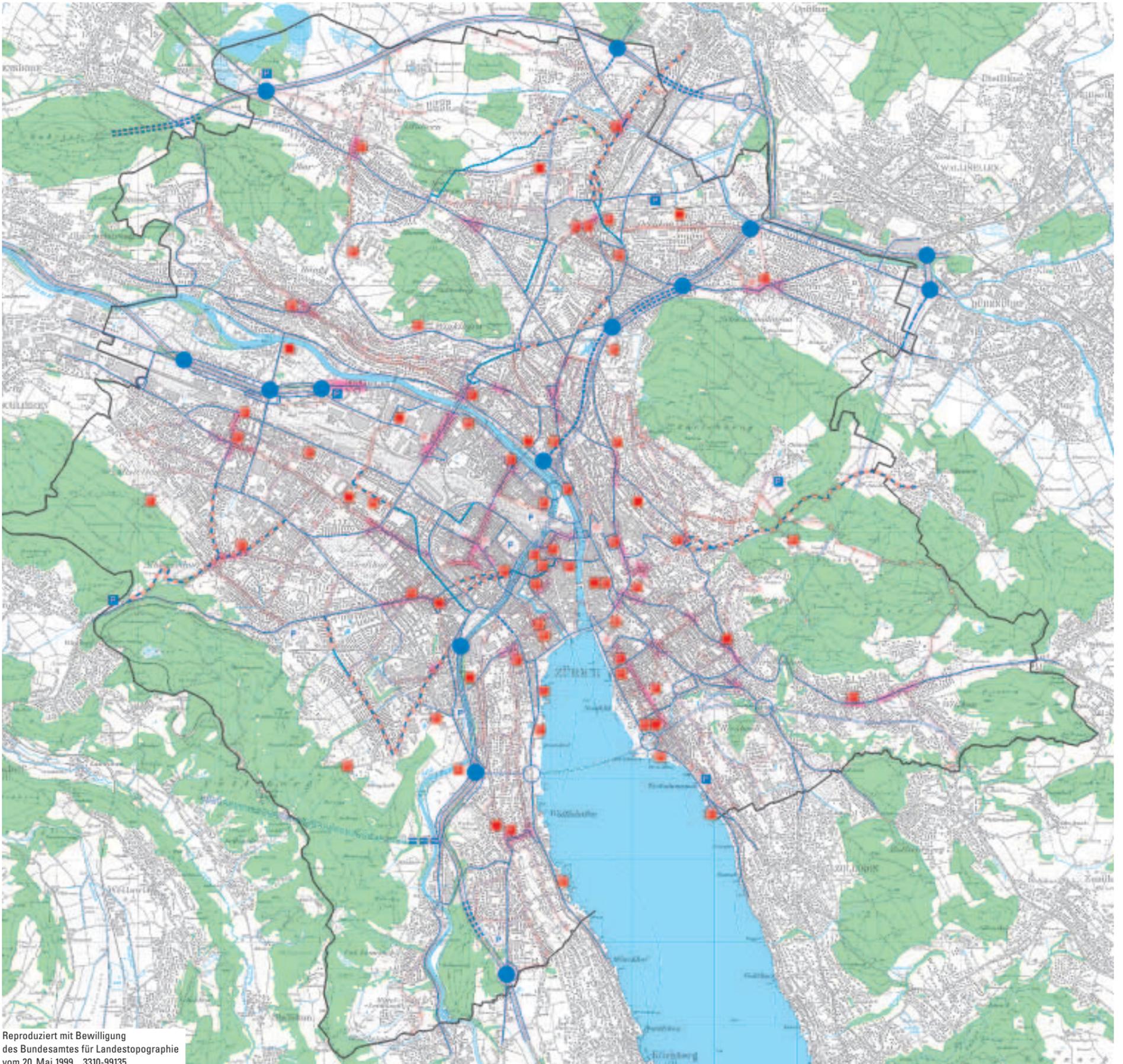
- Stockerstrasse
- Kalkbreite-/Badener-/Ankerstrasse
- Selnaustrasse*
- Badenerstrasse
- Triemli-/Püntstrasse
- Zollstrasse
- Herdernstrasse
- Duttweiler-Brücke
- Schauenbergstrasse
- Högger-/Limmattal-/Regensdorferstrasse
- Hofwiesen-/Franklin-/Schwamendingerstrasse
- Stelzenstrasse
- Saatlen-/Friedrichstrasse
- Wallisellenstrasse
- Rötelstrasse
- Irchelstrasse

- Klosbachstrasse (Forch- bis Asylstrasse)
- Kraft-/Krähbühl-/Dreiwiesenstrasse

* wird zum Zeitpunkt der Aufhebung der Strassenverbindung Sihlbrücke/Sihlporte und deren Umgestaltung zu einem Fussgängerbereich zusammen mit der Pelikanstrasse zwischen Pelikan- und Sihlhölzlistrasse in eine regionale Strasse umklassiert.

E4.2 Übrige kommunale Strassen

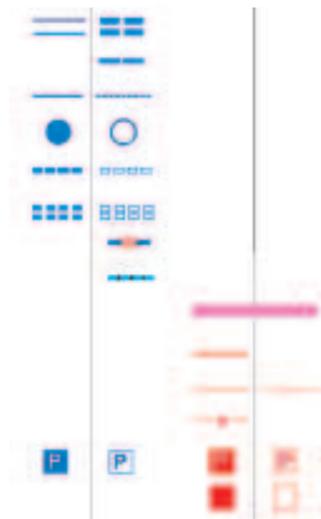
- Zwängiweg
- Leimbachstrasse
- Paradies-/Entlisberg-/Lettenholzstrasse
- Widmer-/Kalchbühlstrasse
- Kilchbergstrasse
- Tannenrauchstrasse
- Mutschellenstrasse
- Seestrasse
- Breitingenstrasse
- Bellariastrasse
- Grubenstrasse
- Steinstrasse
- Haldenstrasse (Uetliberg- bis Binzstrasse)
- Waffenplatzstrasse
- Rierterstrasse
- Brunaustrasse
- Brandschenkestrasse
- Bleicherweg
- Genfer-/Dreikönigstrasse
- Stadthausquai/ Münsterbrücke/Limmatquai
- Limmatquai (beim Central)
- Zeughausstrasse
- Badenerstrasse (Bezirksgebäude)
- Badener-/Feldstrasse
- Ämtlerstrasse
- Friesenbergstrasse
- Fellenbergstrasse
- Letzigraben (Fellenbergstrasse–Hubertus)
- Flurstrasse
- Baslerstrasse
- Hardstrasse
- Rautistrasse West
- Eugen Huber-Strasse
- Karstlern-/Dachslernstrasse
- Aargauerstrasse
- Fabrikstrasse
- Limmat-/Hafnerstrasse
- Nord-/Lehenstrasse
- Nordstrasse
- Zehntenhaus-/Mühlacker-/Bärenbohlstrasse
- Kürbergstrasse
- Binzmühlestrasse
- Wolfswinkel/Schwandenholzstrasse
- Ruedi Walter-Strasse
- Neunbrunnenstrasse
- Köschenrütistrasse
- Robert Maillard-Strasse
- Hagenholz-/Opfikonstrasse
- Käshalden-/Rümlang-/Leimgrübelstrasse
- Luchswiesen-/Hirzenbachstrasse
- Wallisellenstrasse Ost
- Tramstrasse
- Herzogenmühlestrasse



Reproduziert mit Bewilligung
des Bundesamtes für Landestopographie
vom 20. Mai 1999 3310-99135

Kommunaler Verkehrsplan der Stadt Zürich Strassennetz, Parkierung im öffentlichen Interesse

Übergeordnete Festlegungen bestehend
Kommunale Festlegungen bestehend geplant



Autobahn
Autostrasse
Staatsstrasse
Anschlüsse
Tunnel, 1. Röhre
Tunnel, 2. Röhre
zur Umklassierung vorgesehen
zur Streichung vorgesehen
Hauptstrassenräume in Quartierzentren
Sammelstrasse
übrige kommunale Strasse
durchgängige Quartierstrasse
Parkierungsanlage
Werkhof

- Hofwiesenstrasse
 - Regensbergstrasse
 - Weinberg-/Sonneggstrasse
 - Berninastrasse
 - Letzi-/Blümlisalpstrasse
 - Scheuchzerstrasse (Im Eisernen Zeit bis Irchelstrasse)
 - Toblerstrasse
 - Voltastrasse
 - Hadlaubstrasse
 - Freudenbergstrasse
 - Zürichbergstrasse (Zoo)
 - Susenbergstrasse
 - Adlisbergstrasse
 - Kelten-/Ebel-/Kurhausstrasse
 - Klosbachstrasse (Asyl- bis Bergstrasse)
 - Zürichbergstrasse (zwischen Pestalozzi- und Rämistrasse)
 - Sonnenbergstrasse
 - Dolder-/Plattenstrasse
 - Feldegg-/Zollikerstrasse
 - Freiestrasse (Hottingen)
 - Freiestrasse (Klosbach- bis Eidmattstrasse)
 - Zollikerstrasse
 - Hegibachstrasse
 - Bleulerstrasse
 - Seefeldstrasse
 - Süd-/Lenggstrasse
 - Trichtenhauserstrasse
 - Katzenschwanzstrasse
- E4.3 Geplante übrige kommunale Strasse**
- Im Zusammenhang mit der Erschliessung des Quartiers Ruggächern ist folgender Strassenabschnitt anzupassen
- Blumenfeldstrasse

E4.4 Zur Umklassierung vorgesehene

Staatsstrassen

Verschiedene Strassenabschnitte sind temporär in den kantonalen oder regionalen Verkehrsplan aufgenommen worden. Sie sollen im Regelfall in kommunale Sammelstrassen umklassiert werden, sobald die zu ihrem Ersatz geplanten Strassenabschnitte realisiert sind.

- Uetliberg-/Schweighofstrasse
- Birmensdorfer-/Werdstrasse, Strassburg-/Zweierstrasse
- Albisrieder-/Altstetterstrasse
- Seebacherstrasse (Seebach)
- Herdern-/Bullingerstrasse
- Tobelhof-/Kelten-/Schneckenmannstrasse
- Schaffhauser-/Friesstrasse
- Bucheggstrasse

E4.5 Zur Streichung vorgesehene Staatsstrassen

Gewisse Strassenabschnitte, die temporär in den kantonalen oder regionalen Verkehrsplan aufgenommen worden sind, sollen aus dem Verkehrsplan gestrichen werden, sobald die zu ihrem Ersatz geplanten Strassenabschnitte realisiert sind.

- Schweighofstrasse (Döltschi)
- Weststrasse
- Bullinger-/Sihlfeldstrasse
- Hohl-/Feldstrasse
- Sihl-/Bahnhofstrasse
- Rosengartenstrasse/-brücke
- Seebacherstrasse (Neuaffoltern)
- Verbindung Sihlporte/Sihlbrücke (bei funktionierender Alternativroute über Selnau-/Pelikanstrasse wird diese zu einem Fussgängerbereich umgestaltet)
- Schöneggplatz
- Schaffhauser-/Dörflistrasse
- Birchstrasse (Oerlikon)

E4.6 Im Zusammenhang mit Fussgängerbereichen umzuklassierende Quartierstrasse

Folgende Quartierstrasse wird zum Zeitpunkt der Aufhebung der Strassenverbindung Sihlbrücke/Sihlporte und deren Umgestaltung zu einem Fussgängerbereich zu einer regionalen Strasse umklassiert:

- Pelikanstrasse

E4.7 Hauptstrassenräume in Quartierzentren

- Albisstrasse/Morgental
- Tessinerplatz/Bahnhof Enge
- Bleicherweg
- Birmensdorferstrasse/Goldbrunnenplatz/Schmiede Wiedikon
- Halden-/Uetlibergstrasse
- Pelikanplatz
- Bahnhofplatz/Löwenplatz
- Albisriederplatz/Lochergut
- Sihlstrasse/Uraniastrasse/Sihlporte
- Langstrasse/Helvetiaplatz/Limmatplatz/Stauffacher-/Badenerstrasse
- Albisriederstrasse/Zentrum Albisrieden
- Altstetterstrasse/Lindenplatz
- Hardstrasse/Bahnhof Hardbrücke
- Hardturmstrasse

- Nordbrücke
- Wipkingerplatz
- Zehntenhausplatz
- Limmatalstrasse/Meierhofplatz/Zentrum Höngg
- Wehntaler-/Regensbergstrasse
- Hofwiesenstrasse (Bahnhof Oerlikon)
- Schaffhauserstrasse/Zentrum Seebach
- Winterthurerstrasse/Schwamendingerplatz/Zentrum Schwamendingen
- Milchbuck
- Schaffhauserstrasse/Schaffhauserplatz
- Rigiplatz
- Rämistrasse/Hochschulen/Kantonsspital
- Zürichberg-/Freiestrasse
- Hottingerstrasse/Rämistrasse/Heimplatz
- Gladbachstrasse/Bergstrasse/Gloriastrasse/Kirche Fluntern
- Römerhof
- Kreuzplatz
- Forchstrasse/Freie- bis Fröbelstrasse
- Klusplatz
- Witikonerstrasse/Zentrum Witikon
- Witikonerstrasse/Berghaldenstrasse bis Katzenschwanzstrasse
- Seefeldstrasse

- Bärenbohlstrasse
- Binzmühlestrasse
- Käshaldenstrasse
- Querstrasse (zwischen Franklin- und Edisonstrasse)
- Hirzenbachstrasse (Grosswiesen- bis Altwiesenstrasse)
- Altwiesenstrasse (Hirzenbach- bis Dübendorfstrasse)
- Langmauerstrasse
- Hadlaubstrasse
- Germaniastrasse
- Susenbergstrasse
- Weinbergstrasse
- Voltastrasse
- Zürichbergstrasse
- Dreiwiesen-/Katzenschwanzstrasse
- Buchrainstrasse
- Sonnenbergstrasse
- Freiestrasse (Klosbach- bis Steinwiesstrasse)
- Freiestrasse (Hofacker- bis Eidmattstrasse)
- Dufourstrasse
- Seefeldstrasse
- Zollikerstrasse (Neumünster- bis Feldeggstrasse)
- Zollikerstrasse (Stadtgrenze)
- Bleulerstrasse
- Trichtenhausenstrasse

E4.9 Betriebs- und Werkhöfe

Objekt	Standort	Realisierungsstand
■ Betriebshof Nord, Werkhof Bezirk N	Neunbrunnenstrasse	bestehend
■ Werkhof Bezirk O	Riedgrabenweg	bestehend
■ Werkhof Bezirk G	Wasserwerkstrasse	bestehend
■ Betriebshof Ost, Werkhof Bezirk K	Hochstrasse	bestehend
■ Werkhof Bezirk A	Obmannamtsgasse	bestehend
■ Werkhof Bezirk H	Bergstrasse	bestehend
■ Stützpunkt	Baurstrasse	bestehend
■ Betriebshof Süd, Werkhof Bezirk B	Bederstrasse	bestehend
■ Werkhof Bezirk C	Mööslistrasse	bestehend
■ Werkhof Bezirk D	Kehlhofstrasse	bestehend
■ Betriebshof West, Werkhof Bezirk L, Werkhof Bezirk M	Hardhof	bestehend
■ Werkhof Bezirk F	Bienenstrasse	bestehend
■ Lagerbetriebe	Duttweilerstrasse	bestehend

Die Werkstätten des Tiefbauamtes der Stadt Zürich in der Aubrugg sind im regionalen Richtplan Glattal festgelegt.

E4.8 Durchgängige Quartierstrassen (-*- Strassen)

- Kilchbergstrasse
- Nidelbadstrasse
- Leimbachstrasse
- Brandschenkestrasse
- Stauffacherstrasse
- Schaufelbergerstrasse
- Letzigraben (Fellenberg- bis Triemlistrasse)
- Letzigraben (Badener- bis Albisriederstrasse)
- Dennlerstrasse
- Altstetterstrasse
- Eugen Huber-Strasse
- Loogartenstrasse
- Ottenberg-/Nordstrasse

F PARKIERUNG

F1 KONZEPT

Die Parkierungspolitik ist ein wesentlicher Pfeiler der Verkehrspolitik. Sie beinhaltet organisatorische und bauliche Massnahmen. Zu den Ersteren gehört die Parkplatzverordnung. Sie regelt die Erstellungspflicht bzw. das Erstellungsrecht für Parkplätze anhand der Nutzweise, bei Mehrfachnutzung von Parkfeldern und bei Überschreitung der NO₂-Werte im Stadtgebiet gemäss Luftreinhalteverordnung, die Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen und die Ersatzabgabe. Insbesondere in den mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossenen Gebieten soll die Anzahl Parkplätze auf Privatgrund beschränkt

werden. Ferner können bei wichtigen Gründen (z. B. Parkplätze für Elektromobile, Car-Sharing) Abweichungen zu den ermittelten Abstellplatzzahlen bewilligt werden.

Es wird, wo sinnvoll und möglich, eine Mehrfachnutzung von Parkfeldern angestrebt (Nutzung zu unterschiedlichen Tageszeiten je nach Zweck wie Anwohnerinnen/Anwohner, Beschäftigte, Sonderanlässe usw.)

Die Verkehrsbedürfnisse vor allem in *Entwicklungsgebieten und bei grösseren, publikumsintensiven Überbauungen* werden so gering wie möglich gehalten durch eine hohe Velo-, Fussgänger- und ÖV-Attraktivität. In Ergänzung zur Parkplatzverordnung können auf die Strassenkapazität und die umweltverträgliche Verkehrsleistung abgestimmte, arealbezogene Höchstwerte für die Parkierung bzw. zulässige Fahrtenhöchstwerte, so genannte *Fahrtenmodelle*, eingesetzt werden. Durch die Schaffung privater Betriebsgesellschaften werden die Parkierungen in Gemeinschaftsanlagen erstellt. Diese Massnahmen erlauben, die Parkplätze flexibler zu nutzen (z. B. am Tag zur Arbeit, am Abend für Veranstaltungen), sie mit einem Parkleitsystem besser auszulasten und somit den Parkraum, die Erschliessungsbauwerke und den Parksuchverkehr auf ein Minimum zu beschränken.

Das Konzept für *Fussgängerbereiche* sieht flankierende Massnahmen für den Parksuchverkehr von Einkauf und Freizeit vor. Mit einem Parkleitsystem in der City werden unnötige Parksuchfahrten verhindert, die Staulängen vor den Einfahrten vermindert und eine gleichmässige Auslastung der Parkhäuser gefördert. Das System wird über ein Public-Private-Partnership realisiert. Es kann durch eine restriktive Parkraumbewirtschaftung im Strassenraum unterstützt werden.

Auf städtebaulich empfindlichen Plätzen und Strassen können die bestehenden oberirdischen allgemein zugänglichen Parkplätze aufgehoben und durch Parkhäuser oder unterirdische Parkieranlagen ersetzt werden. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten bzw. in ein städtebauliches Konzept zu integrieren. In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben. Im übrigen Stadtgebiet sollen unterirdische Quartierparkhäuser und private Sammelgaragen zur Erstellung von Pflichtparkplätzen dienen, wobei bestehende Parkplätze abzubauen sind. Dabei sind die Bedürfnisse des Gewerbes und der Ladengeschäfte hinsichtlich einer funktionierenden Quartiersversorgung sowie der Besucherinnen und Besucher angemessen zu berücksichtigen.

In den *Wohnquartieren* ist die Fremdparkierung durch Pendlerinnen und Pendler mit der flächendeckend eingeführten blauen Zone eingeschränkt worden.

Dem *Taxiverkehr* ist an geeigneten Umsteigeplätzen zum ÖV (wie z. B. Hauptbahnhof oder S-Bahnhöfe) ein zweckmässiges Angebot an Taxistandplätzen zur Verfügung zu stellen.

Weitere organisatorische Massnahmen werden in den einzelnen Gestaltungsplänen bzw. in den kooperativen Entwicklungsplanungen getroffen. Der Verkehrsplan beschränkt sich weitgehend auf die Festlegung von baulichen Massnahmen.

F2 KANTONALE UND REGIONALE FESTLEGUNGEN

Der *kantonale Verkehrsplan* enthält das Expressstrassen-Parkhaus Kaserne.

Auf *regionaler Stufe* festgelegt sind bestehende und geplante Park-and-Ride-Anlagen am Stadtrand, die geplante Parkieranlage beim Hauptbahnhof sowie die Parkplätze für einzelne Erholungsgebiete und Sportanlagen von regionaler Bedeutung.

F3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

F3.1 Besucher- und kundenorientierte Parkierung

Der kommunale Verkehrsplan enthält jene bestehenden und geplanten, allgemein zugänglichen Parkieranlagen, die vor allem den Kundinnen/Kunden und Besucherinnen/Besucher der Innenstadt und der Quartierzentren dienen oder im Zusammenhang mit Kultur, Erholung, Sport und Tourismus stehen.

Mit der Eröffnung des geplanten Parkhauses Gessnerallee werden die Parkdecks Gessnerallee und Stauffacherquai sowie eine entsprechende Anzahl Strassenparkplätze aufgehoben. Die Anzahl Parkplätze auf dem Parkdeck Stauffacherquai ist bereits mit der Eröffnung des Parkhauses Stauffachertor kompensiert worden.

Eine Verlegung der Parkplätze vor dem Opernhaus in ein unterirdisches Parkhaus im Raum Sechseläutenwiese schafft die Voraussetzung für eine attraktive Platzgestaltung. Der Bau bzw. die Erweiterung des Parkhauses in der Umgebung des Central behebt die geografische Unausgewogenheit der Parkhausverteilung. Das Parkhaus in Schwamendingen dient der Stützung des Quartierzentrums.

Nicht Gegenstand des Verkehrsplans sind kleinere Anlagen mit weniger als 50 Plätzen und private Parkieranlagen, die keine öffentlichen Aufgaben erfüllen.

F3.2 Car-Parkierung

Eine verkehrsgünstig gelegene Umsteigeanlage für Carreisende ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor und gehört in der Stadt Zürich zur Standortpflege. Der Umsteigeort ist deshalb von erheblichem öffentlichem Interesse. Aus darstellerischen Gründen wird auf einen Planeintrag verzichtet.

Zürichs Umsteigeanlage soll zentral gelegen, mit Fahrgast- und Dienstanlagen ausgerüstet und städtebaulich gut eingebettet sein. Sie soll vorzüglich an das Bahnnetz und an die Linien der städtischen Verkehrsbetriebe angebunden sein. Mit Ausnahme der Stadtrundfahrten dient sie der Abwicklung aller Reiseangebote wie Tagesausflüge, Gruppen- und Ferienreisen sowie Linienbusse des In- und Auslands. Die bestehende Car-Parkieranlage Sihlquai soll mittel- bis langfristig ganz oder teilweise ersetzt werden. Hierfür sind zwei potenzielle Ersatzstandorte vorgesehen; davon würde aber nur einer realisiert.

Für die Stadtrundfahrten sind Vorfahrten im Verkehrsbereich des Hauptbahnhofs vorgesehen.

F4 DIE FESTLEGUNGEN IM EINZELNEN

F4.1 Bestehende Parkhäuser

- Engi-Markt *
- Brunaupark
- Escherwiese

- Bleicherweg *
- Talgarten
- Stauffachertor *
- Jelmoli
- Globus *
- Urania
- Sihlquai (vorläufig, bis zum Bau Sihltiefstrasse)
- Hotel Marriott
- Coop Goldbrunnenplatz *
- Hardau II
- Migros Limmatplatz *
- KV Zurich Business School *
- Wipkingen *
- Letzipark
- Neumarkt (Migros Altstetten) *
- Högger Märt
- ETH Höggerberg
- Zentrum Affoltern *
- Neumarkt (Zentrum Oerlikon)
- Neudorf
- Züri 11 *
- Dorflinde
- Universität Irchel
- Migros Rigiplatz *
- Unterstrass
- Vorderberg Fluntern
- ETH Hauptgebäude *
- Rämibühl *
- Hohe Promenade
- Utoquai *
- Hallenstrasse *
- Feldeggstrasse
- Zürichhorn (Baurstrasse) *
- Zentrum Witikon *

* Parkhaus mit eingeschränkter Zugänglichkeit (nur während Ladenöffnungszeiten geöffnet, sonntags geschlossen oder nur zeitweise offen)

F4.2 Bestehende Parkplätze

- Bootshafen Wollishofen
- Etzel-/Mutschellenstrasse
- Bootshäuser/Strandbad Mythenquai
- Bootshafen Enge
- Albigüetli
- Station Brunau/Allmend
- Albisrieder-/Fellenbergstrasse
- Bahnhof Altstetten
- Sportanlage Buchlern
- Waid
- Seebach (Tramendstation)
- Hirschen Schwamendingen
- Dolder
- Hirschengraben
- Zürichhorn
- Bootshafen Tiefenbrunnen

F4.3 Geplante Parkhäuser

- Gessnerallee (u. a. zur Aufhebung der Parkdecks Stauffacherquai und Gessnerallee)
- Quartierzentrum Schwamendingen
- Central (ersetzt oder erweitert u. a. auch das bestehende Parkhaus Central)

- Opernhaus (u. a. zur Ersetzung der oberirdischen Parkplätze im Bereich Opernhaus)
- Helvetiaplatz (u. a. zur Aufwertung des Langstrassenquartiers)
- Parkhaus Zürich West (u. a. als Ersatz für die Parkierung unter der Hardbrücke und zum Ersatz für Parkhaus Welti-Furrer)

F4.4 Car-Parkplätze

- Bestehend:
 - Sihlquai (gilt vorläufig auch für die Stadtrundfahrten)
- Geplant:
 - Hardturm (für Besuchende des Stadions)
- Ersatzstandorte (s. Text F3.2):
 - Altstetten Aargauerstrasse
 - Bei S-Bahn-Station Hardbrücke

G VELOVERKEHR

G1 KONZEPT

Dank der Veloförderung während der letzten 25 Jahre konnten in der Stadt Zürich grosse Teile des geplanten zusammenhängenden Veloroutennetzes realisiert werden. Mit der Absicht, die letzten Lücken zu schliessen und das bestehende Netz zu erhalten und aufzuwerten, klassiert der Richtplan diejenigen Routen, deren Durchgängigkeit anzustreben und zu gewährleisten ist.

Das Velo ist ein stadtgerechtes und nachhaltiges Verkehrsmittel im Sinne der städtischen Mobilitätsstrategie. Eine gute Infrastruktur soll dazu beitragen, dessen Anteil am Gesamtverkehr markant zu erhöhen. Der Veloverkehr soll in der Regel zusammen mit dem Autoverkehr geführt werden. Dabei sind die Sicherheits- und Platzbedürfnisse des Veloverkehrs auch auf mittel- und starkbelasteten Strassen zu berücksichtigen. In bestimmten Situationen (u. a. Sicherheit, Netzwirkung, Fussgängerbereiche Innenstadt, Begegnungszonen, Baustellen) kann davon abgewichen werden.

Das städtische Routennetz soll einem breiten Spektrum von Velofahrenden (geübte und weniger geübte) sichere, direkte und komfortable Verbindungen bieten. Die entsprechenden Massnahmen werden in «Richtlinien für die Umsetzung von Velomassnahmen» ausgeführt.

Das Velowegnetz wird gemeinsam mit dem Fusswegnetz auf Sicherheit und Gewaltprävention überprüft. Die daraus folgenden Erkenntnisse bilden die Grundlage zur Erhöhung der Sicherheit bei Bau- und Gestaltungsprojekten. Die Konkretisierung sowohl der Überprüfung wie auch der Sanierung erfolgt durch einen Massnahmenplan (vgl. A4). Heutigen Ansprüchen an Sicherheit dannzumal immer noch nicht genügende Wege werden bei der nächsten Überarbeitung des regionalen wie des kommunalen Richtplans nicht mehr als «bestehend», sondern als «geplant» eingezeichnet. Im Bericht werden sie mit dem Vermerk «Verbindung bestehend, Sicherheit zu verbessern» versehen.

Die bestehenden klassierten Routen dürfen nicht ohne geeignete flankierende Massnahmen (zum Beispiel während Bauarbeiten) unterbrochen werden.

G2 KANTONALE UND REGIONALE FESTLEGUNGEN

Im *kantonalen Verkehrsplan* sind keine Velorouten festgelegt. Im *regionalen Plan* wurde ein rund 240 km langes Routennetz für den allgemeinen Veloverkehr und den Erholungsveloverkehr festgelegt. Sie decken den regionalen Bedarf des zielorientierten Pendlerverkehrs und von ungeübteren Velofahrenden ab. An S-Bahn-Stationen und geeigneten Tramendhaltestellen sind 19 Bike&Ride-Anlagen festgelegt.

G3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

G3.1 Velorouten

Die kommunalen Velorouten verdichten das regionale Routennetz, indem sie Verbindungen zwischen regionalen Routen, Quartierzentren, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulen, Läden, Sportanlagen und Erholungsgebieten bilden. Weiter sind für erst längerfristig realisierbare regionale Routen nach Möglichkeit alternative kommunale Verbindungen festgelegt.

Innerhalb der Quartiere sollen Ziele mit dem Velo möglichst direkt erreicht werden können. Neben den eigentlichen Routen gilt es deshalb, Quartiere grundsätzlich für den Veloverkehr durchlässig und flächig befahrbar zu machen. Dies gilt insbesondere in den Entwicklungsgebieten (vgl. B3.4). Besonderes Gewicht kommt dabei auch der velogerechten Gestaltung von Hauptstrassenquerungen zwischen Quartierzellen zu.

Im Interesse einer guten Vernetzung der Velorouten sind die folgenden Strecken kommunal klassiert, obwohl sie auf Strassen mit übergeordneter Bedeutung liegen: Binzmühle-/Hagenholzstrasse; Bullingerstrasse; Pfingstweidstrasse (Aargauer- bis Bernerstrasse), Stauffacherbrücke; Albisriederstrasse (Birmensdorfer- bis Altstetterstrasse, Fellenberg- bis Ämtlerstrasse); Hardturmstrasse; Walchestrassen (Stampfenbachstrasse bis Neumühlequai). Im Rahmen der Nachführung des regionalen Richtplanes ist eine regionale Klassierung dieser Strecken anzustreben.

G3.2 Veloabstellplätze

Im öffentlichen Raum ist an geeigneten Standorten ein genügendes Angebot an Veloabstellplätzen zu schaffen. Dies gilt insbesondere innerhalb von Fussgängerbereichen und im Randbereich von eigentlichen Fussgängerzonen.

Private müssen ihren Bedarf an Abstellplätzen in der Regel selber abdecken.

G4 DIE GEPLANTEN FESTLEGUNGEN IM EINZELNEN

Nachfolgend sind nur die noch nicht befahrbaren oder die den Qualitätsanforderungen noch nicht entsprechenden Strecken erwähnt.

Kreis 1

- Storchengasse (Fahrverbot)
- Pelikanstrasse
- Sihlstrasse
- Leonhardstrasse
- Theaterstrasse (Einbahnverkehr)
- Künstlergasse (Einbahnverkehr)
- Tannenstrasse (Einbahnverkehr)
- Tiefenhöfe (Einbahnverkehr)
- Rennweg, Widdergasse (Einbahnverkehr)

- Marktgasse, Rindermarkt (Einbahnverkehr)
- Nüscherstrasse (Einbahnverkehr)
- Steg über Schanzengraben in Verlängerung Nüscherstrasse

Kreis 2

- Honrainweg
- Bahnhof Wollishofen–Mythenquai
- Kirchbergsteig (Fahrverbot)
- Leimbachstrasse
- Strandbadweg–Seestrassen (Fahrverbot)
- Lavaterstrasse (Einbahnverkehr)
- Rainstrasse (Fahrverbot)
- Freigutstrasse (Einbahnverkehr)
- Hürlimannareal
- Seestrassen vor Bahnhof Enge

Kreis 3

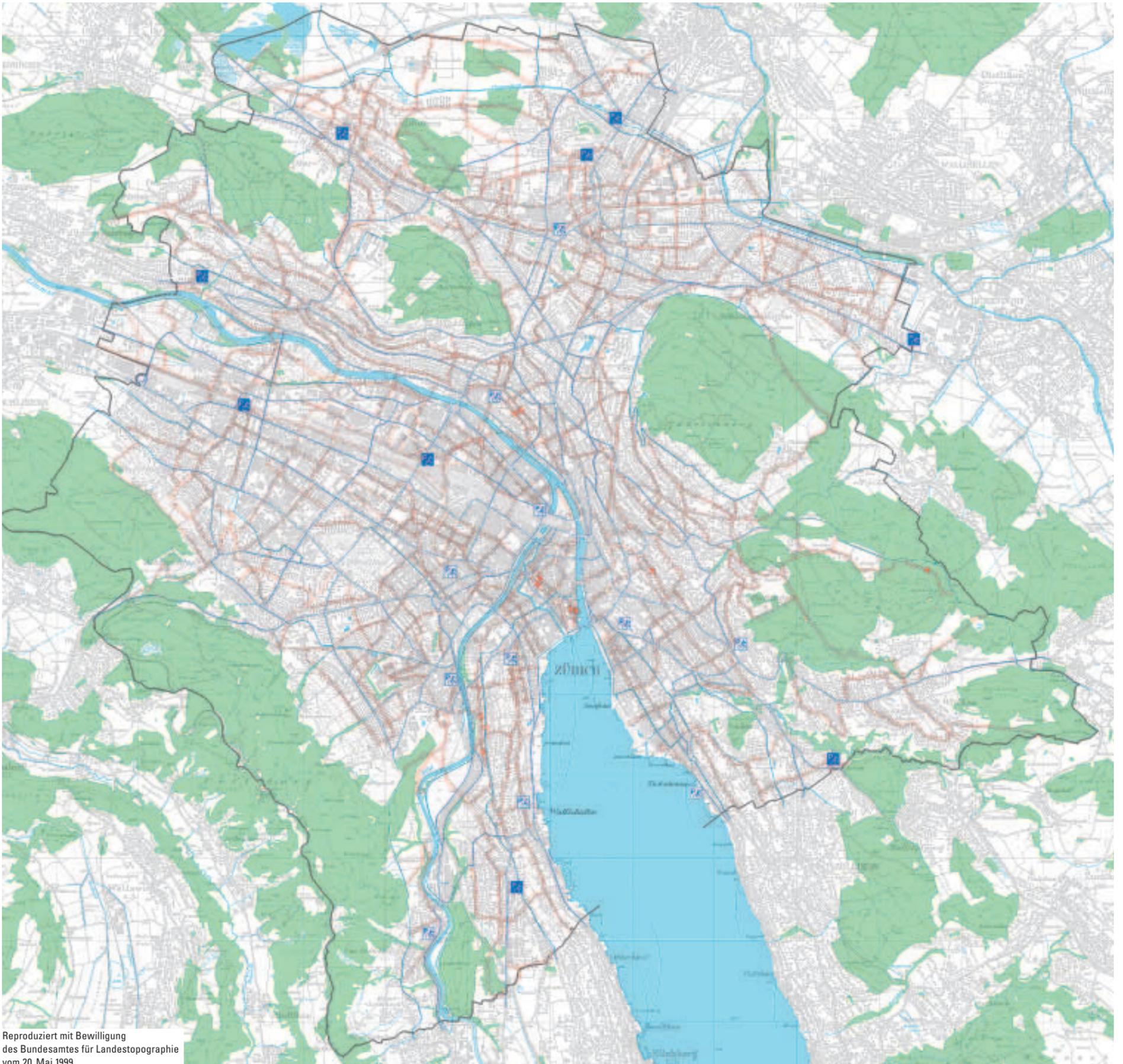
- Kalkbreitestrasse
- Bubenbergstrasse
- Hügelstrasse–Allmend (über Sihl)
- Bachtobelweg (Einbahnverkehr)
- Verbindung Borrweg–Räffelstrasse
- Thomas Kirche, Schulhaus Im Gut (Fahrverbot)
- Bahnhofareal Giesshübel (Fahrverbot)
- Hegianwandweg mit Fortsetzung bis zur Bachtobelstrasse
- Verbindung Räffel- bis Haldenstrasse (Zschokke-Areal)
- Fortsetzung Räffel- bis Grubenstrasse
- Sallenbachstrasse–Triemliplatz
- Weg durch Heiligfeld bis Kreuzung Badenerstrasse/Letzigraben (Fahrverbot)
- Sihlfeldstrasse (nach Abklassierung)
- Verbindung Islerenstrasse–Bubenbergstrasse
- Verbindung Giesshübelstrasse–Uetlibergstrasse
- Marie-Heim-Vögtlin-Weg (Fahrverbot)
- Steg Kolbenhofbach zwischen Adolf-Lüchingerstrasse und Staudenweg
- Verbindung Friesenberg–Döltschihalde–Marie-Heim-Vögtlin-Weg (Fahrverbot)
- Triemlifussweg
- Verbindung Islerstrasse–Sihl (Allmend)

Kreis 4

- Verbindung Urselweg–Bahnhof Wiedikon
- Querung Kasernenareal (Fahrverbot)
- Erismannstrasse (Einbahnverkehr)
- Basler- /Bullingerstrasse
- Sihlfeldstrasse (nach Abklassierung der Staatsstrasse)
- Steg Kanonengasse–Klingenstrasse
- Bullingerplatz
- Verbindung südlich entlang Gleisfeld bis Altstetten

Kreis 5

- Klingenstrasse und -steg über Limmat Entwicklungsgebiet Zürich West
- Verbindung Neugasse–Bahnhof Hardbrücke–Sportweg entlang Gleisfeld



Reproduziert mit Bewilligung
des Bundesamtes für Landestopographie
vom 20. Mai 1999

Kommunaler Verkehrsplan der Stadt Zürich Veloverkehr

Übergeordnete Festlegungen	Kommunale Festlegungen
bestehend	geplant



- Gleispark (Maag-Areal)
 - Weg östlich Hardturmstadion
 - Maschinenstrasse
 - Limmatsteg Höhe Technoparkstrasse
 - Verbindung Bahnhof Hardbrücke–Technoparkstrasse
 - Gleisquerung zum Stadion und zur Limmat in Verlängerung Freihof- oder Flurstrasse
 - Fortsetzung Lettenviadukt bis Kohlendreieck
- Kreis 6**
- Verbindung Cullmannstrasse–Spöndlistrasse
 - Weinbergstrasse
 - Beckenhofstrasse (Einbahnverkehr)
 - Rösli-/Letzistrasse (Einbahnverkehr)
 - Milchbuckstrasse (Fahrverbot)
 - Winterthurerstrasse zwischen Milchbuckstrasse und Irchelpark

- Kreis 7**
- Kraft-/Krähbühlstrasse
 - Parkplatz Kunsteisbahn Dolder (Fahrverbot)
 - Heuelstrasse (Einbahnverkehr)
 - Freiestrasse (Einbahnverkehr)
 - Minervastrasse (Einbahnverkehr)
 - Hegibachstrasse
 - Verbindung Loorenstrasse–Oberer Selnauweg
 - Toblerstrasse
 - Spyristrasse (Einbahnverkehr)
 - Verbindung Im Trichtisal–Hinteramtweg (Zollikon)
 - Buchzelgstrasse (Einbahnverkehr)
 - Stöckenhaldenweg (Fahrverbot)
- Kreis 8**
- Fröhlichstrasse, Querung Bellerivestrasse
 - Seefeldstrasse (Einbahnverkehr)

Kreis 9

- Pflingstweidstrasse zwischen Aargauer- und Baslerstrasse
- Albisriederstrasse (Birmensdorfer- bis Altstetterstrasse)
- Albisriederstrasse (Fellenberg- bis Rauti-strasse)
- Baslerstrasse
- Verbindung Vulkanstrasse–Limmatweg (Bachöffnung)
- Verbindung Flurstrasse–Bachwiesenweg (Fahrverbot)
- Verlängerung Aargauerstrasse (Freiraumachse)

Kreis 10

- Langfachweg/Limmatbrücke (Fahrverbot)
- Waidstrasse (Einbahnverkehr)
- Kürbergstrasse
- Wolfgrimweg (Fahrverbot)
- Hönggerstrasse zwischen Wipkingerplatz und Im Sydefädeli
- Kappenbühlstrasse (Fahrverbot)
- Querung Werdinsel
- Rumpelhaldensteig
- Verbindung Segantini-/Appenzellerstrasse
- Verbindung Nordheimstrasse–Wannenweg
- Verbindung Röschibachstrasse–Wipkingerplatz

Kreis 11

- Hagenholz-/Binzmühlestrasse
- Hürstholzstrasse
- Schaffhauserstrasse zwischen Albert-Näf-Platz und Gubelstrasse
- Gleisquerung Hürststrasse
- Tramstrasse/Welchogasse
- Murhaldenweg und Querung Winterthurerstrasse
- Verbindung Schuhmacherweg–Rebhüsliweg
- Jonas-Furrer-Strasse zwischen Wehntalerstrasse und In Böden
- Bachmannweg, Verlängerung bis Blumenfeldstrasse (Fahrverbot, Wegrecht)
- Verbindung Zehntenhaus-/Aspholzstrasse
- Zehntenhausstrasse zwischen Zehntenhausplatz und In Böden
- Verbindung Regulastrasse–Zehntenhausplatz

Entwicklungsgebiet Zentrum Zürich Nord

- Verbindung Zentrum Zürich-Nord–Zentrum Oerlikon

Entwicklungsgebiet Leutschenbach

- Verbindung Schaffhauserstrasse–Leutschenbachstrasse (Gleisunterführung)
- Fernsehstrasse
- Verbindung Leutschenbachstrasse–Schürhölzli-strasse (Opfikon)

Kreis 12

- Herzogenmühlestrasse, Querung Überlandstrasse
- Querung Überlandstrasse Höhe Im Altried

H FUSSVERKEHR

H1 KONZEPT

Ein zusammenhängendes Netz von Fusswegverbindungen, das wichtige Zielorte untereinander verbindet, soll einen Anreiz bieten, dass im Alltag und in der Freizeit vermehrt Wege zu Fuss zurückgelegt werden. Bei dessen Gestaltung ist insbesondere auf die Bedürfnisse Behinderter, Betagter und von Kindern einzugehen. Die wichtigsten Qualitätsanforderungen an die Fusswege sind:

- Begehrbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen zu allen Tages- und Jahreszeiten
- Sicherheit (objektiv und subjektiv), Beleuchtung, Belebtheit
- Komfort (z. B. Handläufe bei steilen Strecken, Ruhemöglichkeiten)
- Attraktivität

Das Fusswegnetz wird gemeinsam mit dem Velowegnetz auf Sicherheit und Gewaltprävention überprüft. Die daraus folgenden Erkenntnisse bilden die Grundlage zur Erhöhung der Sicherheit bei Bau- und Gestaltungsprojekten. Die Konkretisierung sowohl der Überprüfung wie auch der Sanierung erfolgt durch einen Massnahmenplan (vgl. A4). Heutigen Ansprüchen an Sicherheit dazumal immer noch nicht genügende Wege werden bei der nächsten Überarbeitung des regionalen wie des kommunalen Richtplans nicht mehr als «bestehend», sondern als «geplant» eingezeichnet. Im Bericht werden sie mit dem Vermerk «Verbindung bestehend, Sicherheit zu verbessern» versehen.

Umwege sind zu vermeiden, vor allem Über- und Unterführungen sind nur als unvermeidbare Ausnahmen in Betracht zu ziehen. Bei erholungsorientierten Fusswegen können fallweise Abstriche beim Sicherheitsempfinden und der Wintertauglichkeit in Kauf genommen werden.

Das Fusswegnetz kann den Bedürfnissen von Fussgängerinnen und Fussgängern nach feinmaschigen Verbindungen allerdings nur ansatzweise gerecht werden und entbindet deshalb nicht von der Verpflichtung, konsequent bei allen Planungen und Bauvorhaben den Fussverkehr angemessen zu berücksichtigen. Insbesondere in Entwicklungsgebieten ist im Interesse einer umweltschonenden und stadtverträglichen Mobilität ein dichtes Fusswegnetz zu realisieren.

H2 KANTONALE UND REGIONALE FESTLEGUNGEN

Im *kantonalen Verkehrsplan* sind keine Fusswege festgelegt. Im *regionalen Plan* wurde ein rund 160 km langes Netz von Hauptachsen, Promenaden und Anschlüssen an das Wanderwegnetz festgelegt. Die Zentrumsgebiete City, Oerlikon und Altstetten sind als Fussgängerbereiche festgelegt. Der Fussgängerbereich Oerlikon wird bei der nächsten Revision des regionalen Verkehrsplanes in Richtung Zentrum Zürich Nord ausgedehnt werden.

H3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

H3.1 Fusswege

Die kommunalen Fusswege ergänzen das regionale Wegnetz mit wichtigen Alltagsverbindungen zwischen Quartierzentren, Wohn- und Arbeitsorten, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und Park-

häusern und mehr erholungs- und freizeitorientierten Verbindungen zu den regionalen Routen, Naherholungsgebieten und Freizeitanlagen.

Innerhalb von Fussgängerbereichen sind mit Ausnahme von regionalen Verbindungen keine Fusswege bezeichnet. In diesen Gebieten muss ein sicherer und attraktiver Fussverkehr flächig möglich sein.

H3.2 Fussgängerbereiche

Förderung der Urbanität

Mit der Schaffung von attraktiven fussgängerfreundlichen Bereichen sollen in der Stadt Zürich urbane Qualitäten verbessert werden. Sie ermöglichen ein vernünftiges Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und Strassenbenützerinnen bzw. Strassenbenützer.

Fussgängerbereiche erhöhen die Erlebnis-, Erschliessungs- und Umweltqualität und vermindern Verkehrsbelastungen. Sie lassen eine gezielte Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes zu und ermöglichen damit erweiterte Kontakte.

An zentralen Orten steigern Fussgängerbereiche die Attraktivität des Umfeldes von Detailhandel, Dienstleistungsunternehmen, Gastgewerbe und kulturellen Einrichtungen.

In Wohngebieten erhöhen Fussgängerbereiche die Wohn- und Freizeitqualität; in der Umgebung von Schulhäusern dienen sie zudem der Sicherheit der Kinder und Jugendlichen. Sie schaffen Raum für nachbarschaftliche Kontakte und Orte zur Erfahrung städtischen Lebens.

Fussgängerbereiche sind insbesondere in den Gebieten City, innere Enge, Stauffacher, Langstrassenquartier, Entwicklungsgebiet Industriequartier/Zürich West, Altstetten, Oerlikon, Entwicklungsgebiet Zentrum Zürich Nord, in Quartierzentren sowie an dazu geeigneten Orten in Wohngebieten zu schaffen.

Mit Ausnahme der in den Verkehrsrichtplänen aller Stufen festgelegten Achsen für den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr steht der öffentliche Grund primär den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung.

Gewährleistung der Erreichbarkeit

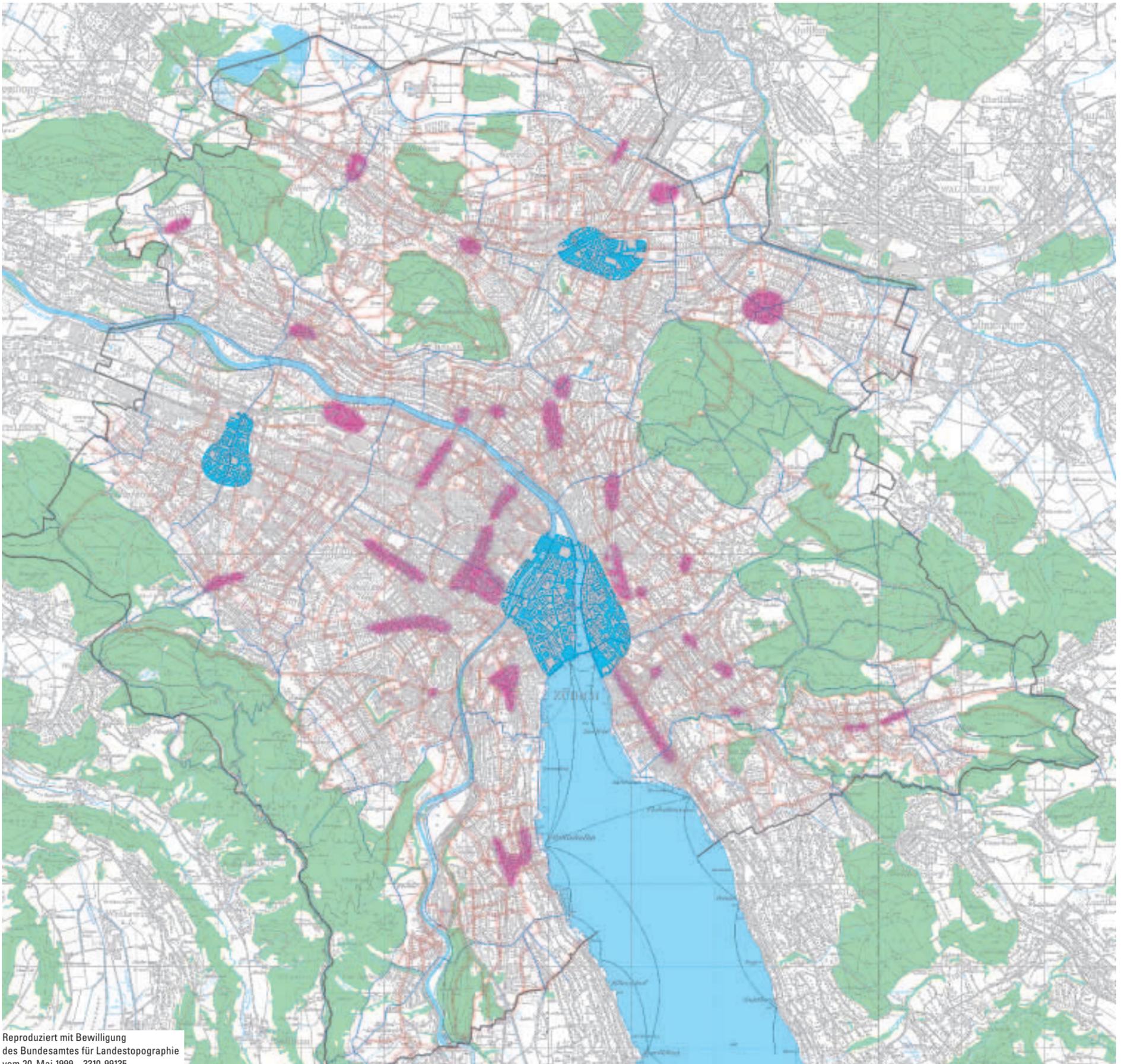
In den Fussgängerbereichen bleibt die Zufahrt für Anstösserinnen und Anstösser, gewerbliche Zubringer und Aufenthalte – allenfalls zeitlich beschränkt – gewährleistet. Die Zu- und Durchfahrt von Taxis kann in einzelnen Bereichen oder Strecken zugelassen werden. Einzelne Strassenabschnitte können für den motorisierten Individualverkehr allgemein zugänglich bleiben, z. B. als Zufahrt zu Parkplätzen.

Die Zufahrt bei Notfällen, für Hotelbusverkehr sowie zu den öffentlich zugänglichen Parkhäusern bleibt jederzeit gewährleistet. Der zugelassene Verkehr ist mit geeigneten Mitteln zu kontrollieren.

Wo Fussgängerinteressen nicht dagegen sprechen, soll das Gebiet für Velofahrende durchlässig sein.

Rechtliche Sicherung der Umwandlung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund

Die städtischen Behörden setzen sich für den Bau von Ersatzparkierungsanlagen ein, wenn dadurch oberirdisch angelegte öffentlich zugängliche Parkplätze auf-



Reproduziert mit Bewilligung
des Bundesamtes für Landestopographie
vom 20. Mai 1999 3310-99135

Kommunaler Verkehrsplan der Stadt Zürich Fussverkehr

Übergeordnete Festlegungen	Kommunale Festlegungen	
bestehend	geplant	Fuss- und Wanderweg
bestehend	geplant	Fussgängerbereich
bestehend	geplant	Reitweg

gehoben und Fussgängerbereiche geschaffen werden können. Vor deren Realisierung muss die Umwandlung der Parkplätze rechtlich sichergestellt sein. Die Verpflichtungen sind in geeigneter Weise festzuhalten, z. B.

- mit Auflagen in Sondernutzungskonzessionen oder Baurechtsverträgen;
- gegebenenfalls im Rahmen von Gestaltungsplänen;
- durch Verhandlungen mit den Betreibern/Betreiberinnen bestehender Parkhäuser über die Umwandlung fest vermieteter Parkplätze in öffentlich zugängliche;
- durch Wiederherstellung des rechtlichen Zustandes bei ursprünglichen Kundenparkplätzen auf Privatgrund.

Neue Parkieranlagen sollen in der Regel privat finanziert, gebaut und betrieben werden. Der architektonischen Gestaltung und dem Sicherheitsaspekt sind dabei grosse Beachtung zu schenken.

Baubewilligungen für neue Parkieranlagen sind jeweils unter der Auflage zu erteilen, dass vor Beginn der Bauarbeiten – spätestens aber vor Inbetriebnahme der Abstellplätze – der Nachweis zu erbringen ist, dass eine entsprechende Zahl oberirdischer Parkplätze aufgehoben wurde.

Bevor oberirdische Parkplätze aufgehoben werden, ist der Nachweis zu erbringen, dass der Bau entsprechender ober- oder unterirdischer Ersatzparkplätze sichergestellt ist.

Der Ersatz von aufzuhebenden öffentlich zugänglichen Parkplätzen ist gleichzeitig auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme von Fussgängerbereichen zu schaffen. Ist dies nicht sofort möglich, sind die fehlenden Parkplätze durch provisorisch anzuordnende verkehrspolizeiliche Massnahmen im betreffenden Fussgängerbereich oder im angrenzenden Gebiet zu errichten.

Als Ersatz können auch bestehende Parkplätze auf Privatgrund, soweit möglich (insbesondere unter den Voraussetzungen von § 242 ff. PBG) und sinnvoll (Lage, Grösse), in kundenorientierte Parkplätze umgewandelt werden, falls nicht dauernd, so zumindest zeitweise.

Flankierende Massnahmen für Verkehr und Transport

Bei der Schaffung von Fussgängerbereichen ist zu verhindern, dass der Verkehr zu spürbaren Verkehrsverlagerungen auf den übrigen kommunalen Strassen in Wohnquartieren und auf Quartierstrassen führt.

Parksuchverkehr soll mit geeigneten Massnahmen wie Leitsystem oder ähnlichen vermindert werden.

Es ist ein genügendes Angebot von Abstellplätzen für Velos, Motorfahräder und Motorräder im öffentlichen Raum zu schaffen.

Es werden Lösungen für den Güterverkehr unterstützt, die koordinierte Lieferdienste in die Fussgängerbereiche fördern.

Gestaltung des öffentlichen Raumes

Der gestalterischen Qualität des öffentlichen Raumes in den Fussgängerbereichen ist ein hoher Stellenwert zuzuweisen. Bereits im Planungsprozess sollen Künstler/Künstlerinnen und Kulturschaffende mit verantwortlicher Mitarbeit betraut werden.

Freiwerdende Flächen sind primär Bewegungs- und Aufenthaltsraum für FussgängerInnen. Sie können auch für kulturelle und gesellschaftliche Anlässe, für Märkte, für Gaststätten und für die Auslagen von Geschäften benutzt werden.

In Wohngebieten sollen mit kleinräumigen baulichen Umgestaltungen, unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen Notwendigkeiten, fussgängerfreundliche Bereiche geschaffen werden.

Fussgängerbereiche haben zur Belebung des öffentlichen Raumes beizutragen.

Mit geeigneten Massnahmen ist sicherzustellen, dass die Sicherheit und Sauberkeit in den Fussgängerbereichen gewährleistet ist.

Kooperative Planung und Realisierung

Die Attraktivität und Vielfalt der Nutzungsangebote sind in Fussgängerbereichen durch planerische Vorkehren zu stützen. Dabei sollen mit Grundeigentümern/Grundeigentümerinnen und der Mieterschaft durch Gespräche und Verhandlungen einvernehmliche Lösungen angestrebt werden; diesbezügliche Privatinitiativen und Organisationsformen sind zu unterstützen.

Die Schaffung von grösseren Fussgängerbereichen erfolgt in Etappen. Nach jeder Etappe ist eine Erfolgskontrolle durchzuführen.

H4 DIE FESTLEGUNGEN IM EINZELNEN

H4.1 Die geplanten kommunalen Fusswege

Kreis 1

- Treppe entlang Polybähnli
- Künstlergasse–Kantonsschulstrasse

Kreis 2

- Unterführung unter der A3 längs der Stadtgrenze
- Abgang Butzenstrasse–Spindelstrasse
- Sood–Mittelleimbach
- Erschliessung Aussichtspunkt Katharinenweg (Bürglihügel)
- Verbindung Sihlberg–Hürlimann-Areal
- Verbindungen Zurlindenstrasse–Brandschenkestrasse (Steg über Sihl und SZU-Gleis)
- Verbindung Gartenweg–Kantonsschule Freudenberg–Brandschenkestrasse

Kreis 3

- Allmendstrasse–Utobücke über Areal Sihl-Papier
- Durchgang Uetlibergstrasse–Giesshübelstrasse
- Weg entlang Friedhof Sihlfeld
- Fortsetzung Talwiesenstrasse durch Zschokke-Areal
- Räffelstrasse–Haldenstrasse (Zschokke-Areal)
- Verbindung Borrweg–Grubenstrasse
- Durchgang Schmiede Wiedikon–Ottilienhof
- Verbindung Islerstrasse–Sihl (Allmend)
- Schulhaus Im Gut–Schaufelbergerstrasse
- Verbindung Hügelstrasse–Allmendstrasse über Sihl

Kreis 4

- Steg Kanonengasse–Klingenstrasse
- Gleisquerung westlich Hauptbahnhof
- Verbindung südlich entlang Gleisfeld bis Altstetten
- Verbindung Urselweg–Bahnhof Wiedikon
- Verbindung Neufrankengasse–Hohlstrasse
- Querung Kohlendreieck (mit Anbindungen Verlängerung Lettenviadukt)

Kreis 5

- Verlängerung Lettenviadukt

Entwicklungsgebiet Zürich West

- Verbindung Neugasse–Pfungstweidstrasse
- Verlängerung Maschinenstrasse
- Verbindung Neugasse–Bahnhof Hardbrücke–Sportweg entlang Gleisfeld
- Gleispark (Maag-Areal)
- Giessereistrasse
- Limmatsteg Höhe Technoparkstrasse
- Verbindung Bahnhof Hardbrücke–Technoparkstrasse
- Gleisquerung zum Stadion und zur Limmat in Verlängerung Freihof- oder Flurstrasse

Kreis 6

- Verbindung Kornhaus–Seminarstrasse
- Verbindung Uni Irchel zum Resiweiher

Kreis 7

- Durchgang Schanzengasse–Hohenbühlstrasse
- Verlängerung Himmelsleiterli bis Spiegelhofstrasse
- Fussgängerbrücke über das Stöckentobel mit Fortsetzung zur Waser-/Witikonstrasse
- Verbindung Oetlisbergstrasse–Friedhof Witikon
- Trichtenhauserstrasse–Kienastewies- und Hinteramtweg (Zollikon)

- Verbindung Trichtenhauserfussweg–Schäracher
- Verbindung An der Specki–In der Looren
- Verbindung Drusbergstrasse–Heilighüsli

Kreis 8

- Verbindung Weineggstrasse–Stephansburg–Lenggstrasse und Hombergersteig
- Durchgang Arbenzstrasse–Riesbachstrasse
- Durchgang Wildbachstrasse–Arbenzstrasse
- Durchgang Wiesenstrasse–Florastrasse

Kreis 9

- Verbindung Holzweg hinter Freibad, Stadion und Schlachthof bis Weg entlang Gleisareal
- Tramendstation Albisrieden–Eyhof
- Am Suteracher–Pestalozziweg über den Moränenhügel
- Verlängerung Hardgutstrasse bis Weg entlang Gleisareal
- Verbindung Luggwegstrasse–Flurstrasse
- Verbindungen Flurstrasse–Anemonenstrasse
- Verlängerung Aargauerstrasse (Freiraumachse)
- Verbindung Schlachthofareal–Freihofstrasse
- Weg Freilagerareal

Kreis 10

- Segantinistrasse–Appenzellerstrasse
- Wieslergasse–Meierhofplatz

Kreis 11

- Waldrandweg östlich des Riedenholzes
- Fortsetzung Maienweg bis Rumpelhaldenweg
- Verbindung Hungerbergstrasse–Aspholz
- Fortsetzung Katzenrütelfussweg bis Chatzenbach
- Verbindung Himmeriweg–Hürststrasse
- Verbindung Himmeriweg–Höhenring
- Querachse Eichrain, Zihlacker
- Verbindung Obsthaldenstrasse–Althoosstrasse
- Verbindung Blumenfeldstrasse–Holzerhurd
- Bachmannweg, Verlängerung bis Blumenfeldstrasse (Wegrecht)

Entwicklungsgebiet Zentrum Zürich Nord

- Gertrud Kurz-Strasse
- Ellen Widmann-Weg
- Margrit Rainer-Strasse
- Gleisquerung Stierenriedweg
- Armin Bollinger-Weg, Eduard Imhof-Strasse
- Verbindung Zentrum Zürich Nord–Zentrum Oerlikon (Bahnunterführung)
- Gleisquerung Neunbrunnenstrasse

Entwicklungsgebiet Leutschenbach

- Verbindung Schaffhauserstrasse–Leutschenbachstrasse (Gleisunterführung)
- Verbindung Leutschenbachstrasse–Schürhölzlistrasse (Opfikon)
- Hagenholzstrasse
- Fernsehstrasse

H4.2 Die kommunalen Fussgängerbereiche

- Albisstrasse/Morgental
- Tessinerplatz/Bahnhof Enge

- Halden-/Uetlibergstrasse
- Langstrasse/Helvetiaplatz/Limmatplatz/
Stauffacher-/Badenerstrasse
- Birmensdorferstrasse/Goldbrunnenplatz/
Schmiede Wiedikon
- Albisriederstrasse/Zentrum Albisrieden
- Albisriederplatz/Lochergut
- Wipkingerplatz
- Hardstrasse/Bahnhof Hardbrücke
- Nordbrücke
- Stadion Zürich

- Zehntenhausplatz
- Wehntaler-/Regensbergstrasse
- Zentrum Leutschenbach
- Limmatalstrasse/Meierhofplatz/Zentrum Höngg
- Rütihof
- Schaffhauserstrasse/Zentrum Seebach
- Milchbuck
- Winterthurerstrasse/Schwamendingerplatz/
Zentrum Schwamendingen
- Schaffhauserstrasse/Schaffhauserplatz
- Rigiplatz

- Rämistrasse/Hochschulen/Kantonsspital
- Römerhof
- Zürichberg-/Freiestrasse
- Gladbach-/Berg-/Gloriastrasse/Kirche Fluntern
- Klusplatz
- Kreuzplatz
- Forchstrasse/Freie- bis Fröbelstrasse
- Witikonerstrasse/Zentrum Witikon
- Seefeldstrasse
- Witikonerstrasse/Berghalden- bis Katzenschwanz-
strasse

Kommunaler Verkehrsplan der Stadt Zürich

Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen

■ Gemeinderatsbeschluss Nr. 1940 vom 1. Oktober 2003

INHALTSVERZEICHNIS

Allgemeines	23
A Grundsätzliches	23
B Städtisches Verkehrskonzept	23
E Strassennetz	23
F Parkierung	24
G Veloverkehr	24
H Fussverkehr	26

Tiefbauamt Stadt Zürich
Verkehrsplanung, OTR, FEA, WAU
Oktober 2003

Allgemeines

Dieser Bericht befasst sich mit den nicht berücksichtigten Einwendungen zum kommunalen Verkehrsplan der Stadt Zürich, der vom 28. Mai bis 26. Juli 2001 gemäss §7, Abs. 2 PBG öffentlich aufgelegt wurde.

Berücksichtigte Einwendungen sind als Änderungen der Karten oder des Textes in den einzelnen Teilrichtplänen des kommunalen Verkehrsplans aufgenommen worden.

Einige Einwendungen betreffen übergeordnete Festlegungen des regionalen Verkehrsplanes. Auf sie kann erst bei einer Revision der übergeordneten Pläne eingegangen werden.

Nicht eingetreten werden kann auf Einwendungen, die nicht sinngemäss als Anträge verstanden werden können. Es handelt sich bei diesen z. B. um Kommentare oder Hinweise für einen Koordinations-/Abklärungsbedarf zwischen den kommunalen Verkehrsplänen.

A Grundsätzliches

Eine Einwendung beantragt, *den kommunalen Verkehrsrichtplan über Prioritätensetzungen aussagekräftiger zu machen.*

Der Verkehrsrichtplan hat gemäss Kapitel A2 Land- sicherungs- und Koordinationsfunktionen. Auch dient er der städtischen Verkehrspolitik und der Finanzplanung, regelt Strassenbeiträge an Bau- und Unterhaltskosten und gibt Anhaltspunkte zur Festsetzung der BZO. Gemäss Kapitel A4 schöpft dies die Aufgaben und Möglichkeiten eines Richtplans noch nicht vollständig aus. Deshalb soll der Richtplan um einen entsprechenden Massnahmenplan erweitert werden, der in Objektblättern Anweisungen zum weiteren Vorgehen in Bezug auf Raum, Zeit und Verfahren festlegt. Die Prioritätensetzung ist Aufgabe dieses Massnahmenplans, der vom Stadtrat festgesetzt wird.

Eine Einwendung beantragt, *den Massnahmenplan um ein Objektblatt zu ergänzen mit dem Titel: Manual für die Führung des Fuss- und Veloverkehrs bei Baustellen.*

Im Bericht sind keine Themen allfälliger Objektblätter aufgeführt. Es ist aber auch nicht sinnvoll, die Baustellenorganisation mit Richtplaninstrumenten regeln zu wollen. Immerhin ist im Bericht festgehalten, dass kommunale Velorouten während Bauarbeiten nicht ohne geeignete flankierende Massnahmen unterbrochen werden dürfen.

B Städtisches Verkehrskonzept

Eine Einwendung beantragt, *die Reihenfolge unter B3 wie folgt zu ändern: B3.5, B3.4, B3.3, B3.2, B3.1. Gestalterische Aussagen sollen mehr Gewicht erhalten. Damit werden die Strassenräume grundsätzlich als Stadträume erkannt und nicht nur als Teil einer «Verkehrsmaschine».*

Die im Kapitel B3 «Neue Entwicklungen in der Verkehrsplanung» aufgeführten Themen folgen keiner eigentlichen Reihenfolge im Sinn einer Prioritäten- oder Wichtigkeitsabfolge. Es handelt sich um eine Auflistung der neu an die Verkehrsplanung tretenden Probleme

ohne Wertung. Dem Anspruch einer verbesserten Strassenraumgestaltung wird im Kapitel E Strassennetz unter dem Stichwort Hauptstrassenräume in Quartierzentren und H Fussverkehr weitgehend im Sinn der Einwendung entsprochen.

E Strassennetz

Eine Einwendung beantragt, *die Nordumfahrung Adliswil/Südumfahrung Leimbach in den kommunalen Verkehrsplan der Stadt Zürich aufzunehmen (und nachfolgend in den regionalen sowie kantonalen Verkehrsrichtplan), da dies zu einer gewünschten wesentlichen Entlastung des Sihltals und des Zentrums von Adliswil beiträgt.*

Die Nordumfahrung Adliswil hat eindeutig regionale Netzfunktion. Sie muss im Ortsumfahungskonzept des Kantons Zürich und der damit verbundenen Zweckmässigkeitsbeurteilung diskutiert werden. Für die Stadt Zürich und das Quartier Leimbach kann die genannte Strassenverbindung bei entsprechender Abklassierung der Butzenstrasse von einer regionalen in eine kommunale Achse und flankierenden Massnahmen gegen negative Auswirkungen auf das Quartier Wollishofen durchaus Sinn machen. Im Zusammenhang mit einer Revision des regionalen Richtplans kann über den Antrag entschieden werden. Die Kontakte zwischen den Städten Zürich und Adliswil und dem Kanton sind in dieser Angelegenheit deshalb aufrechtzuerhalten.

Eine Einwendung beantragt, *folgende Hauptstrassenräume in die Liste E4.7 aufzunehmen, da diese Quartierzentrumfunktionen haben:*

- Verzweigung Wehntalerstrasse/Regensbergstrasse
- Schaffhauserstrasse/Glattalstrasse
- Schwamendingenstrasse/Überlandstrasse

Hauptstrassenräume in Quartierzentren respektive Fussgängerbereiche wurden an zentralen Orten festgelegt, wo aufgrund einer hohen Dichte von Läden oder öffentlichen Einrichtungen ein Bedürfnis nach flächigen Querungsmöglichkeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger besteht. Für die Schaffhauserstrasse in Seebach und die Verzweigung Wehntalerstrasse/Regensberg-

strasse sind diese Voraussetzungen gegeben, sie werden deshalb in den Plan aufgenommen. Am Knoten Schwamendingen-/Überlandstrasse ist das Potenzial aber vergleichsweise gering. Er wird deshalb nicht aufgenommen.

F Parkierung

Eine Einwendung beantragt, *das Parkhaus Quartierzentrum Schwamendingen aus der Liste F4.3 zu streichen. Das Quartierzentrum Schwamendingen wird bekanntlich nicht realisiert. Damit entfällt die im Verkehrsplan gelieferte Begründung.*

Mit dem Ausdruck Quartierzentrum wird im Verkehrsrichtplan das eigentliche Zentrum eines Quartiers umschrieben. Zur Stärkung dieser Quartiere sind gemäss Kapitel F1 «Parkierung» Parkierungsanlagen mit mehr als 50 Parkplätze im Richtplan eingetragen. Das Parkhaus Quartierzentrum Schwamendingen hat nichts mit dem Bauvorhaben «Quartierzentrum» zu tun, und ist deshalb auch nicht an die Realisierung eines solchen Zentrums gekoppelt.

Eine Einwendung beantragt, *das Parkhaus Helvetiaplatz aus der Liste F4.3 zu streichen. Wird das Langstrassenquartier nicht grundsätzlich als Fussgängerzone konzipiert, ist die Aufhebung der Parkplätze in den Seitenstrassen unerwünscht. Dies führt lediglich zu höher gefahrenen Tempi, zu weniger Belebung und damit zu einem Verlust sozialer Kontrolle.*

Der Wunsch nach einem Parkhaus Helvetiaplatz ist aus den intensiven Gesprächen in einem kooperativen Verfahren zwischen Behörden, Gemeinderäten aus dem Quartier, Gewerbetreibenden und Quartiervertretern entstanden. Das Langstrassengebiet gehört grundsätzlich zu den citynahen Gebieten, in denen der «Historische Parkplatzkompromiss» zum Tragen kommt. Das kooperative Verfahren hat Vorschläge zur Neugestaltung der Strassenzüge hervorgebracht und gezeigt, dass stadtverträgliche Umgestaltungen möglich sind und die positiven Aspekte überwiegen (Orientierungshilfe, Bündelung Parksuchverkehr, Aufwertung des Aussenraums usw.). Vereinzelt Parkplätze werden in den Seitenstrassen beibehalten, das Quartier soll nicht verkehrsfrei werden. Der Verlust von sozialer Kontrolle und höher gefahrenen Tempi aufgrund eines Parkhauses Helvetiaplatz ist kaum zu befürchten.

G Veloverkehr

Eine Einwendung beantragt, im Bericht sei festzuhalten, dass *die Verkehrsregelung auf kommunalen Velorouten ein flüssiges Fahren der Velofahrenden ermöglichen soll.*

Zu einer «direkten und komfortablen Verbindung», wie es im Bericht festgehalten ist, gehört auch, dass unnötige Stopps vermieden werden. Damit ist mit dieser Formulierung dem Wunsch nach flüssiger Fahrt Genüge getan. Weitergehende, konkrete Projektierungsanweisungen sprengen den Rahmen eines Richtplanes, werden aber Inhalt der im Bericht angekündigten «Richtlinien für die Umsetzung von Velomassnahmen» sein.

Eine Einwendung beantragt folgende Ergänzung im Kap. G: *«Durch eine kohärente, qualitativ hochwertige Wegweisung soll auf dem Routennetz den orts- und quartierfremden Radfahrerinnen und Radfahrern ermöglicht werden, ohne Konsultation des Velostadtplans den Weg effizient aufzufinden.»*

Der Nutzen einer Wegweisung ist unbestritten, jedoch werden im Richtplan keine konkrete Signalisationsmassnahmen festgesetzt.

Eine Einwendung beantragt, *das Kap. G3 um einen Abschnitt G3.3 «Innenstadt» zu ergänzen: «Für die Erreichbarkeit der Innenstadt durch den Veloverkehr soll ein Konzept in Abstimmung mit den weiteren Zielsetzungen des kommunalen Verkehrsplanes und der städtischen Verkehrsstrategie ausgearbeitet werden.»*

Die Innenstadt ist Teil des regionalen Fussgängerbereichs City. Im Bericht zum regionalen Richtplan ist festgehalten, dass Fussgängerbereiche für den Veloverkehr durchlässig sein müssen. Diesem Grundsatz muss bei der Umsetzung Rechnung getragen werden.

Wo aufgrund wichtiger Fussgängerinteressen angebracht, können Fahrverbote für den Veloverkehr erlassen werden, der Grundsatz der Durchlässigkeit darf dadurch aber nicht unterhöhlt werden. Mit diesen regionalen Festlegungen ist der Zielsetzung der Einwendung genügend Rechnung getragen.

Eine Einwendung beantragt, *die Erwähnung des bestehenden Mountainbike-Parcours auf dem Zürichberg und die Festlegung von Mountainbike-Routen am Üetliberg.*

Der Mountainbike-Parcours ist eine punktuelle Freizeiteinrichtung und keine Veloroute im Sinne des Verkehrsplans. Eine Festlegung von Mountainbike-Routen ist aufgrund der komplexen Besitzverhältnisse auf dem Üetliberg sehr schwierig. Zurzeit existiert keine konkrete Linienführung, die sich im Verkehrsplan eintragen liesse.

Eine Einwendung beantragt, dass *die Verbindung Drahtschmidli–Wasserwerkstrasse–Walcheplatz–Hochfarbstrasse–Haldenegg in den Verkehrsplan aufgenommen wird.*

Der Vorschlag ist als Verbindung denkbar, aber aufgrund der Steigungs- und Sichtverhältnisse erfüllt er die Anforderungen an eine kommunale Route nicht.

Mehrere Einwendungen beantragen *die Aufnahme verschiedener Waldwege als Freizeitrouten in den Verkehrsplan:*

- *Triemli–Waldegg–Üetliberg*
- *Buchlern–Waldegg(–Üetliberg)*
- *Irchel/Strickhof–Zoo–Dreiwiesenstrasse*

Gemäss Waldgesetz dürfen grundsätzlich befestigte Waldwege mit dem Velo befahren werden. In den Verkehrsplan wurden nur diejenigen Verbindungen aufgenommen, welche übergeordnete Verbindungen zwischen Quartieren oder wichtige Freizeiteinrichtungen darstellen. Das sehr wichtige Wildaustrittsgebiet im Bereich Holzweise ist zudem bereits durch die Zooerweiterung und dem dazugehörigen Betriebsweg belastet. In diesem gut erschlossenen Waldbereich sind deshalb keine zusätzlichen Wegverbindungen mehr erwünscht.

Zwei Einwendungen beantragen *die Anbindung der Aargauerstrasse respektive Bernerstrasse Nord an die Europabrücke.*

Europabrücke sowie Aargauer- und Bernerstrasse sind regionale Radrouten, entsprechend sind deren Verknüpfungen untereinander auf regionaler Ebene festgelegt, auch wenn die Schnittpunkte im regionalen Plan nicht ausdrücklich als geplant bezeichnet sind. Eine verbesserte Anbindung des Veloverkehrs an die Europabrücke wird angestrebt. Aufgrund der Niveauunterschiede und der stark verkehrsorientierten Europabrücke wird es allerdings schwierig sein, adäquate Lösungen zu finden.

Eine Einwendung beantragt, *eine Verbindung über Limmat und Werdinsel zum Fischerweg auf Höhe des Elektrizitätswerkes in den Verkehrsplan aufzunehmen.*

Eine Limmatquerung ist an dieser Stelle tatsächlich sinnvoll. Die Zufahrt von der Winzerhalde und die enge Passage am Elektrizitätswerk vorbei lassen sich aber kaum befriedigend realisieren. Es wird deshalb die bestehende (wenn auch noch mit allgemeinem Fahrverbot belegte) Brücke von der Winzerhalde zur Werdinsel in den Plan aufgenommen. Die Linienführung ist damit nicht mehr ganz ideal, dafür wird die Badeanstalt mit erschlossen.

Eine Einwendung beantragt *eine geplante Veloroute von der Ecke Rebbeg-/Wunderlistrasse entlang dem Hang unterhalb des Spitals ostwärts zur Tièchestrasse. Dafür soll der Waidfussweg zwischen Lehen- und Tièchestrasse gestrichen werden (zu steil).*

Fortgesetzt über die Wibichstrasse mit einer Querung über eine allfällig rückgebaute Rosengartenstrasse ergäbe sich eine topographisch attraktive Hangroute von Höngg bis nach Wipkingen. Die vorgeschlagene Verbindung führt aber mitten durch den Park des Stadtspitals Waid und die Schrebergärten. Angesichts des begrenzten Nutzens der neuen Route sind diese Eingriffe unverhältnismässig.

Eine Einwendung beantragt *eine Zufahrt zum Strandbad Katzensee von Watt/Rümlang von der Horensteinstrasse über den Feldweg im Bereich Äbnet.*

Der bestehende Weg entlang der Autobahn ist nur geringfügig länger. Zusätzliche Störungen von Natur und Landschaft können so vermieden werden.

Eine Einwendung beantragt, *die Verbindung zwischen Nüscher- und Zeughausstrasse mit einer Fussgänger- und Velobrücke über Sihl und Schanzengraben in den Verkehrsplan aufzunehmen.*

Die Zeughausstrasse ist heute die wichtigste Veloroute aus dem Kreis 4 Richtung Innenstadt. Die «Fortsetzung» über die Sihlbrücke ist aber nur für routinierte Velofahrende geeignet. Die logische Weiterführung über Sihl und Schanzengraben durch die Nüscherstrasse ergäbe eine herausragende, sichere Veloverbindung mit Fortsetzung durch die ganze Innenstadt. Eine Brücke über den Schanzengraben ist im Rahmen der Umgebungsgestaltung Parkhaus Gessnerallee bereits vorgesehen und im Verkehrsplan aufgenommen. Bei deren

Fortsetzung Seite 26

Was ist falsch an diesem kommunalen Verkehrsplan?

1. Er trägt der veränderten Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung nicht Rechnung, sondern belastet einseitig den motorisierten Individualverkehr.
2. Er zementiert den historischen Verkehrskompromiss, der – wie die Beispiele Münsterhof und Jelmoli-Parking zeigen – mehr und mehr missbraucht worden ist. Das sture Festschreiben der Anzahl der Parkplätze auf dem Stand von 1990 ist keine zukunftsfähige Verkehrspolitik.
3. Die 36 neuen und grossflächig geplanten «Hauptstrassenräume in Quartierzentren» führen zu Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs auf Hauptstrassen. Wegen der Staus wird so immer mehr Schleichwegverkehr in den Quartieren erzeugt, was dort – ausgerechnet in den Wohnanlagen! – zu mehr Gestank, Lärm und Unfallgefahren führt.

Was wollen die Gegner?

4. Neubeurteilung des historischen Verkehrskompromisses und zusätzliche Schaffung von oberirdischen und unterirdischen Parkplätzen, in dem die Flexibilität für die zukünftige Stadtentwicklung zu wahren sowie dem hohen wirtschaftlichen und individuellen Wert der Parkplätze Rechnung zu tragen ist.
5. Eine Innenstadt, in welcher bald keine Autos oberirdisch parkiert werden können (960 oberirdische Parkplätze werden in nächster Zeit aufgehoben!), entspricht nicht unseren Vorstellungen einer lebendigen, attraktiven und florierenden Stadt.
6. Verflüssigung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen in der Stadt.

Im Sinne einer Vorwärtsstrategie muss ein zukunftsgerichteter und vernünftiger kommunaler Verkehrsplan für die ganze Bevölkerung wie auch für die Wirtschaft Vorteile bringen. Nötig ist für die Stadt Zürich ein globales Verkehrskonzept (Autobahnumfahrung oder -unterfahrung), welches die Verkehrsprobleme der Stadt Zürich löst. Eine autofeindliche, den motorisierten Individualverkehr unnötig behindernde, einseitig auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtete Verkehrspolitik lehnen wir ab.

1. Der kommunale Verkehrsplan basiert auf der neuen städtischen Mobilitätsstrategie, die seit Mai 2001 in Kraft ist. Diese Strategie will keine Einseitigkeit, sondern Ausgewogenheit. Sie will die Effizienz des Gesamtverkehrssystems steigern. Dementsprechend berücksichtigt der revidierte kommunale Verkehrsplan alle Verkehrsträger. So sind denn neben einem Veloroutennetz auch sechs neue Parkhäuser festgelegt.
2. Der historische Kompromiss, den der Gemeinderat 1996 erzielte, hat die Verkehrspolitik entkrampft und erstmals seit Jahrzehnten wieder den Bau eines City-Parkhauses ermöglicht.
Ganz abgesehen davon: Abgestimmt wird über den kommunalen Verkehrsplan, nicht über den historischen Kompromiss! Der Antrag, den Kompromiss im revidierten kommunalen Verkehrsplan zu streichen, wurde vom Gemeinderat abgelehnt. Scheitert der revidierte Plan in der Volksabstimmung, bleibt der alte Plan in Kraft. Der historische Kompromiss ist aber auch in diesem alten kommunalen Verkehrsplan enthalten. Daher eignet sich diese Abstimmung nicht, um gegen den historischen Kompromiss zu kämpfen.
3. Hauptstrassen sind heute einseitig auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Im Bereich der Quartierzentren strebt der revidierte kommunale Verkehrsplan eine bessere Zugänglichkeit für die übrigen Verkehrsteilnehmenden an, namentlich für Fussgängerinnen und Fussgänger. Dies wertet Quartierzentren als Einkaufs- und Begegnungsorte auf und hilft dem lokalen Gewerbe. Die Zufahrt für Anstösser, gewerbliche Zubringer und Kurzaufenthalter bleiben gewährleistet. Auch werden die Funktionen der Hauptstrassen als rasche Verkehrsverbindungen für den motorisierten Verkehr beibehalten, ein Ausweichen auf Quartierstrassen findet somit nicht statt.

4. Es würde Jahre dauern, bis nochmals ein neuer kommunaler Verkehrsplan ausgearbeitet wäre und alle politischen Prozesse durchlaufen hätte. Es bestünde zudem keinerlei Gewähr, dass der Gemeinderat in einigen Jahren bereit wäre, einen kommunalen Verkehrsplan ohne historischen Kompromiss zu genehmigen. Der revidierte kommunale Verkehrsplan nimmt verkehrliche und gesellschaftliche Entwicklungen der letzten 10 Jahre auf und sichert den Landbedarf für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems.
5. Es ist nicht das Ziel, alle oberirdischen Parkplätze in der Innenstadt in Parkhäuser zu «verschieben». Bei den angesprochenen 960 oberirdischen Parkplätzen, die noch «aufgehoben» werden, gilt es zu präzisieren: Nur eine Minderheit, nämlich 380 Parkplätze, wird von Innenstadtstrassen (z. B. Rennweg oder Utoquai) in Parkhäuser «verschoben». Die restlichen 580 bleiben im Wesentlichen wo sie sind und werden nur «versenkt»: 160 Parkplätze auf dem Platz vor dem Opernhaus finden sich unter demselben Platz wieder, 350 Parkplätze auf dem Parkdeck über der Sihl und 70 Parkplätze in der Gessnerallee werden allesamt im Parkhaus Gessnerallee an der Sihl ersetzt. Nach dem Bau der Parkhäuser Gessnerallee und Opernhaus und der Erweiterung des Jelmoli-Parkhauses werden weiterhin 1230 oberirdische, mit Parkuhren versehene Parkplätze in der City erhalten bleiben.
6. Der revidierte kommunale Verkehrsplan stellt den Verkehrsfluss sicher. Er hält ausdrücklich fest, dass kein Ausweichverkehr in die Wohngebiete entstehen darf.

Der revidierte kommunale Verkehrsplan basiert auf der Mobilitätsstrategie 2001, die niemanden einseitig bevorzugen, sondern die Effizienz des Gesamtverkehrssystems fördern will. Sie ist der Nachhaltigkeit verpflichtet und somit zukunftsgerichtet. Autobahnen sind auf kantonaler Ebene geregelt und damit nicht Gegenstand des kommunalen Verkehrsplans. Der kommunale Verkehrsplan setzt auf einen flüssigen Verkehr. Der Vorwurf einer «einseitig» gegen den Autoverkehr ausgerichteten Verkehrspolitik ist unberechtigt, er trifft auf den vorliegenden revidierten kommunalen Verkehrsplan nicht zu.

Gestaltung sind neben dem Platzbedarf des Fuss- und Veloverkehrs auch die städtebaulichen Aspekte gebührend zu berücksichtigen. Eine zusätzliche Brücke über die Sihl scheint aus heutiger Sicht unverhältnismässig, zumal mit der Militärbrücke eine taugliche Alternative besteht. Im Rahmen allfälliger Planungen in diesem Gebiet ist aber eine direktere Veloführung zu prüfen, sei es mit einer neuen Brücke oder einer neuen Route über das Kasernenareal zur Militärbrücke.

Eine Einwendung beantragt, *eine direkte Fussgänger- und Veloverbindung zwischen dem unteren Teil von Witikon und dem Degenried über eine neu zu erstellende Brücke über den Elefantebach in den Verkehrsplan aufzunehmen.*

Die Idee ist gut und würde die heute bestehenden Fuss- und Velobeziehungen stark verkürzen, der Eingriff ist jedoch unverhältnismässig. Die Brücke würde das Tobel in etwa 40 Meter Höhe überspannen, mindestens 100 Meter lang werden und grössere Eingriffe in den

Waldbestand erfordern. Der heutige, für siedlungsnahes Gebiet sehr wilde und abgeschiedene Charakter des Tobels würde stark verändert. Das Gebiet ist gemäss KSO-Inventar als sehr wertvolles Landschaftsobjekt «Stöckentobel» klassiert.

Zwei Einwendungen beantragen *Ergänzungen des regionalen Verkehrsplans bei der nächsten Überarbeitung: Die Neue Winterthurerstrasse und die Bellerivestrasse sollen als regionale Radrouten festgelegt werden.*

Die Vorschläge werden bei der nächsten Überarbeitung geprüft werden.

H Fussverkehr

Eine Einwendung beantragt, *die Franklin-/Schul-/Quer-/Edisonstrasse in die Liste der kommunalen Fussgängerbereiche aufzunehmen.*

Das ganze Zentrum von Oerlikon ist bereits als regionaler Fussgängerbereich festgelegt. Für die genannten Strassen sind konkrete Aufwertungsmassnahmen in Projektierung.

Eine Einwendung beantragt *eine Ergänzung des Kapitels H3.2 «Förderung der Urbanität» in folgendem Sinne: Fahrradverkehr soll in Fussgängerbereichen grundsätzlich zugelassen werden. Dieser Grundsatz soll nur aus wichtigen Gründen in besonders kritischen Zonen durchbrochen werden.*

Im Abschnitt «Gewährleistung der Erreichbarkeit» ist bereits festgehalten, dass Fussgängerbereiche für Velofahrende durchlässig sein sollen, sofern Fussgängerinteressen nicht dagegen sprechen.