



Beilage 1 zu GR Nr. 2019/436

Kommunaler Richtplan Verkehr

Richtplantext



Vom Gemeinderat festgesetzt mit GRB Nr. vom

Von der Baudirektion genehmigt mit BDV Nr. vom



Kommunaler Richtplan Verkehr

Richtplantext

Fassung für den Stadtratsbeschluss zur Überweisung an
den Gemeinderat vom 30. Oktober 2019

Vom Gemeinderat festgesetzt mit GRB Nr. vom

Von der Baudirektion genehmigt mit BDV Nr. vom

Impressum

Herausgeberin

Stadt Zürich
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt

Tel. 044 412 50 99
www.stadt-zuerich.ch/Tiefbauamt

Korrektorat

Thomas Schlachter, Zürich

Druck

Print-Shop, Zürich

Zürich, 30. Oktober 2019

Inhalt

1	Einleitung	6
1.1	Planungspflicht, Stufen der Richtplanung	6
1.2	Bedeutung des kommunalen Richtplans Verkehr	6
1.3	Verbindlichkeit	7
1.4	Bestandteile und Struktur	7
1.5	Auslöser für die Revision	8
2	Grundlagen	9
2.1	Rechtliche Grundlagen	9
2.2	Planerische Grundlagen	9
3	Abstimmung Verkehr – Siedlung	10
3.1	Zusammenhang	10
3.2	Auswirkungen der Siedlungsverdichtung	10
3.3	Öffentliche Stadträume	11
3.4	Abstimmung mit Richtplan Siedlung, Landschaft, öBA	12
4	Gesamtstrategie Verkehr	13
4.1	Ausgangslage	13
4.2	Ziele	13
4.3	Karteneinträge	15
4.4	Massnahmen	15
5	Strassennetz MIV	17
5.1	Ausgangslage	17
5.2	Ziele	18
5.3	Karteneinträge	19
5.4	Massnahmen	20
5.5	Grundlagen	20

6	Parkierung MIV	21
6.1	Ausgangslage	21
6.2	Ziele	21
6.3	Karteneinträge	23
6.4	Massnahmen	26
6.5	Grundlagen	26
7	Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr	27
7.1	Ausgangslage	27
7.2	Ziele	28
7.3	Karteneinträge	29
7.4	Massnahmen	33
7.5	Grundlagen	33
8	Fussverkehr	34
8.1	Ausgangslage	34
8.2	Ziele	34
8.3	Karteneinträge	35
8.4	Massnahmen	52
8.5	Grundlagen	52
9	Veloverkehr	53
9.1	Ausgangslage	53
9.2	Ziele	54
9.3	Karteneinträge	54
9.4	Massnahmen	58
9.5	Grundlagen	58
10	Wirtschafts- und Güterverkehr	59
10.1	Ausgangssituation	59
10.2	Ziele	59

10.3 Karteneinträge	60
10.4 Massnahmen	60
10.5 Grundlagen	60
Tabellen.....	61
Abbildungen	61

1 Einleitung

1.1 Planungspflicht, Stufen der Richtplanung

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) verpflichtet Kanton, Regionen und Gemeinden, eine Richtplanung durchzuführen. Diese soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen und sichern (§ 18 PBG).

Der kantonale und der regionale Richtplan gliedern sich nach den Sachbereichen Siedlung und Landschaft, Verkehr, Ver- und Entsorgung, öffentliche Bauten und Anlagen. Der kommunale Richtplan kann sich auf einzelne Teilrichtpläne beschränken, doch darf nicht auf den Verkehrsplan mit den kommunalen Strassen für die Erschliessung und mit den Wegen von kommunaler Bedeutung verzichtet werden (§ 31 PBG). Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Er ergänzt und verfeinert sie.

Die Steuerung der Raumentwicklung ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton, Planungsregionen und Gemeinden. Die Richtplanung entfaltet ihre Wirkung erst im Zusammenspiel zwischen kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplänen (§§ 30 und 31 PBG), wobei die Planungen der unteren Stufen denjenigen der oberen Stufe, die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen haben (§ 16 Abs. 1 PBG).

1.2 Bedeutung des kommunalen Richtplans Verkehr

Die Bedeutung des Verkehrsplans¹ ist vielfältig. Im engeren Sinne bildet er die Grundlage für den Erlass von Baulinien und dient damit der Landsicherung für die Bauten und Anlagen des Verkehrs. Der Verkehrsplan legt zudem die Zuständigkeit für den Bau und Unterhalt der Strassen und Wege gemäss kantonalem Strassengesetz fest.

Im Weiteren bildet der Verkehrsplan eine Grundlage für die städtische Verkehrs- und Finanzplanung. Anlagen im kommunalen Richtplan werden von der öffentlichen Hand finanziert. Er ist ein Instrument, das die Tätigkeit der verschiedenen am Verkehr beteiligten Akteure koordiniert. Dies gilt insbesondere für bauliche Massnahmen und verkehrspolizeiliche Anordnungen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und (Teil-)Fahrverbote. Zudem legt der kommunale Richtplan Grundsätze u. a. für die Parkplatzplanung fest. Der Verkehrsplan bietet auch Anhaltspunkte für Festsetzungen der Bau- und Zonenordnung, beispielsweise für besondere Nutzungsanordnungen in Gebieten, die verkehrlich sehr gut erschlossen sind.

¹ Synonym für den Begriff «kommunaler Richtplan Verkehr». Das PBG verwendet den Begriff «Verkehrsplan». Der Begriff «kommunaler Richtplan Verkehr» enthält den Schlüsselbegriff Richtplan und stimmt mit den Bezeichnungen der anderen Teilpläne (Siedlung, Landschaft etc.) überein.

1.3 Verbindlichkeit

Der Verkehrsplan ist für die Behörden verbindlich. Die Eintragungen sind nicht parzellenscharf und entfalten keine Rechtswirkung auf Privatpersonen. Daher sind gegen den Verkehrsplan keine Rekurse möglich. Hingegen kann die Bevölkerung 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 die Baudirektion.

Der Verkehrsplan schafft als Richtplan die planerischen Voraussetzungen (z. B. Landsicherung) für eine spätere Realisierung. Damit wird noch nicht entschieden über die Verwirklichung und die genaue Lage der im Verkehrsplan festgelegten Strassen, Wege, Busstrecken etc. Die Zuständigkeit für die Genehmigung der notwendigen Kredite richtet sich nach den Bestimmungen über die Finanzkompetenzen bzw. das Finanzreferendum.

Die räumliche Sicherung der Richtplaneinträge erfolgt mit dem Instrument der Baulinien (§ 96 ff PBG), die es der Stadt Zürich ermöglichen, Privatgrund für die Realisierung von Verkehrsinfrastruktur zu erwerben.

Der öffentliche Zugang zu Fuss- und Velowegen auf Privatgrund kann zudem mittels Einräumung von Dienstbarkeiten zugunsten der Stadt Zürich (öffentliche Wegrechte) rechtlich gesichert werden. Der Dienstbarkeitsvertrag wird durch das Tiefbauamt der Stadt Zürich ausgearbeitet.

Abweichungen vom Richtplan sind im Grundsatz ausgeschlossen (§ 16 Abs. 1 PBG). Für die nachfolgenden Planungen besteht je nach Sachbereich ein mehr oder weniger grosser Anordnungsspielraum – der Richtplan ist nicht parzellenscharf. Dieser Spielraum ergibt sich – unter Berücksichtigung der für die betreffende Planung geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsordnung – aus den jeweiligen Festlegungen und ist im Einzelfall zu ermitteln. Abweichungen vom Richtplan sind ohne formelle Richtplanrevision nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind (§ 16 Abs. 2 PBG).

1.4 Bestandteile und Struktur

Der kommunale Richtplan Verkehr besteht aus dem Berichtstext und folgenden Karten mit den kommunalen Festlegungen:

- Karte Strassennetz motorisierter Individualverkehr (MIV), Parkierung im öffentlichen Interesse
- Karte Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr und Güterverkehr
- Karte Fussverkehr
- Karte Veloverkehr

Der vorliegende Berichtstext gliedert sich in die thematischen Kapitel Gesamtstrategie Verkehr, Strassennetz motorisierter Individualverkehr (MIV), Parkierung motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Verkehr (ÖV), Fussverkehr, Veloverkehr sowie Wirtschafts- und Güterverkehr. Die jeweiligen Unterkapitel sind folgendermassen strukturiert:

- Ausgangslage (erläuternder Sachverhalt)
- Ziele (richtungsweisende Festlegungen)
- Karteneinträge (Festlegungen für die öffentliche Hand)

- Massnahmen (Handlungsanweisung an die öffentliche Hand)
- Grundlagen (Verweis auf wesentliche Grundlagen)

Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans sind in die Karten und in den Bericht integriert und besonders gekennzeichnet. Wo es der besseren Nachvollziehbarkeit dient, ist auch eine Auswahl an Zielformulierungen und Massnahmen aus dem regionalen Richtplan wiedergegeben. Die getroffene Auswahl stellt keine Gewichtung der Inhalte dar. Die übergeordneten Festlegungen sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.

1.5 Auslöser für die Revision

Der zu revidierende Verkehrsplan wurde Ende der 1990er-Jahre erarbeitet und 2004 vom Regierungsrat genehmigt. Richtpläne sind auf einen Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren ausgelegt. Das Raumplanungsgesetz hält fest, dass Richtpläne in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet werden (RPG Art. 9 Abs. 3). Seit 2014 liegt ein revidierter kantonaler Richtplan vor (Beschluss des Kantonsrats vom 18. März 2014, Genehmigung durch den Bundesrat am 18. September 2015). Die Revision des regionalen Richtplans wurde 2017 abgeschlossen (Beschluss des Regierungsrats vom 21. Juni 2017 RR Nr. 576/2017).

Revisionen der übergeordneten Richtpläne schaffen Anpassungsbedarf auf kommunaler Stufe. Zudem haben sich das Verkehrssystem und die Rahmenbedingungen mehr als zehn Jahre nach Festsetzung des kommunalen Richtplans Verkehr im Jahr 2004 verändert, sodass dieser einer Überprüfung bedarf. Ein weiterer Auslöser war die erstmalige Erarbeitung des «kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (S, L, öBA)», die in zeitlicher und inhaltlicher Koordination mit dem Richtplan Verkehr durchgeführt wurde.

2 Grundlagen

2.1 Rechtliche Grundlagen

(Auszug der wichtigsten Gesetze)

- Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
- Raumplanungsverordnung (RPV) des Bundes vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
- Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985 mit Änderungen bis 1. April 1996 (LS 704)
- Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (LS 700.1)
- Gemeindeordnung der Stadt Zürich, Gemeindebeschluss vom 26. April 1970 mit Änderungen bis 24. November 2013
- Parkplatzverordnung der Stadt Zürich, Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996 mit Änderungen bis 16. Dezember 2015 (LS 741.500)

2.2 Planerische Grundlagen

(Auszug der wichtigsten Grundlagen)

- Kantonaler Richtplan (2014)
- Regionaler Richtplan (2017)
- Kommunaler Verkehrsplan (2004)
- Stadtverkehr 2025
- Liniennetzentwicklung VBZ 2030
- Strategie Stadträume 2010 inkl. Bedeutungsplan
- Räumliche Entwicklungsstrategie (RES)
- Masterplan Velo
- Velostandards der Stadt Zürich, Grundsätze und Details zur Infrastrukturplanung (2015)
- Alleenkonzzept

3 Abstimmung Verkehr – Siedlung

3.1 Zusammenhang

Siedlungsentwicklung und Verkehrssystem sind eng verknüpft: Neue Verkehrsangebote können zusätzliches Siedlungswachstum nach sich ziehen. Andererseits ruft Siedlungswachstum nach zusätzlichen Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten. Die Herausforderung besteht deshalb in der optimalen Abstimmung dieser beiden Bereiche: Auf der einen Seite soll sich die Siedlungsentwicklung im urbanen Raum an der bestehenden Verkehrsinfrastruktur orientieren, insbesondere an den Haltestellen des ÖV. Auf der anderen Seite ist der Ausbau des Verkehrsangebots auf die bestehenden und zukünftigen Siedlungsschwerpunkte auszurichten.

In verdichteten Gebieten mit ausgewogener Nutzungsmischung, kurzen Distanzen zu Versorgungseinrichtungen und einem attraktiven städtischen Umfeld beobachtet man kürzere Wege der Wohnbevölkerung und einen hohen Anteil an flächeneffizienten Verkehrsmitteln mit hoher Kapazität (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) im Vergleich zu Gebieten mit geringer Dichte.

Zürich ist Kernstadt einer Grossagglomeration mit sehr hohem grenzüberschreitendem Verkehrsaufkommen. Ein wesentlicher Teil davon ist Pendler- und Freizeitverkehr.

3.2 Auswirkungen der Siedlungsverdichtung

Die gegenwärtige Verdichtung in der Stadt Zürich weist einen anderen Charakter auf als die der Jahrtausendwende. Damals wurden ehemalige Industriegebiete umgenutzt und aufzoniert, die Entwicklungsgebiete konnten genau umrissen (Neu-Oerlikon, Zürich West etc.) und ortsspezifische Massnahmen im Verkehr und Städtebau definiert werden, wie beispielsweise neue Fusswege, Tramlinien oder öffentliche Räume. Die gegenwärtig und künftig stattfindende Siedlungsverdichtung im Bestand ist weniger scharf umrissen – sie erstreckt sich über Gebiete mit bereits gebauten Infrastrukturen und häufig kleinparzellierten Grundeigentumsverhältnissen. Zudem erfolgt sie zumeist als kontinuierlicher Prozess im Rahmen von Erweiterungen und Erneuerungen innerhalb der ordentlichen Bau- und Zonenordnung sowie im Rahmen von Sondernutzungsplanungen und kantonalen Gebietsplanungen.

Diese Entwicklung stellt die Stadt vor folgende Herausforderungen:

- Steigende Verkehrsnachfrage auf beschränktem Strassenraum, der bereits heute stark ausgelastet und in den Spitzenstunden überlastet ist.
- Stadtverträgliche Abwicklung des Mehrverkehrs durch flächeneffiziente Verkehrsmittel mit hoher Beförderungskapazität (ÖV, Fuss- und Veloverkehr).
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den ÖV im begrenzten öffentlichen Raum.
- Sicherstellung eines engmaschigen, durchgehenden und attraktiven Fuss- und Veloverkehrsnetzes im verdichteten Raum.
- Rechtzeitige Bereitstellung der erforderlichen Infrastrukturen und Kapazitäten bei zunehmender Siedlungs- und Arbeitsplatzverdichtung.

Die Verdichtung bietet auch Chancen: Die höhere Bevölkerungsdichte und entsprechend grössere Nachfrage ist für das lokale Gewerbe ein Anreiz, sein Angebot zu erweitern, was wiederum die lokale Bevölkerung dazu animiert, sich vor Ort zu versorgen. Die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen sorgt dank ausgewogener Nutzungsdurchmischung, der Nähe der Versorgungseinrichtungen und einem attraktiven städtischen Umfeld für kürzere Wege und eine Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel mit hoher Beförderungskapazität (ÖV, Fuss- und Veloverkehr). Die an eine bauliche Verdichtung gekoppelte Umstrukturierung von Gebieten und Stadtteilen birgt die Chance, zusätzliche Ansprüche an den öffentlichen Stadtraum abdecken zu können, wie beispielsweise attraktive Aufenthalts- und Fussgängerflächen.

3.3 Öffentliche Stadträume

Zürich zeichnet sich durch seine attraktiven öffentlichen Stadträume aus. Sie schaffen Identität auf internationaler, regionaler, städtischer, quartierbezogener oder nachbarschaftlicher Ebene (siehe Grundlage «Strategie Stadträume: Bedeutungsplan²»). Die Räume werden in unterschiedlichen Geschwindigkeiten – zu Fuss, mit dem Velo, Auto, Tram oder Bus – genutzt und müssen folglich verschiedensten Ansprüchen genügen. Die Herausforderung besteht darin, den Anspruch an leistungsfähige Verkehrsnetze mit der städtebaulich hochwertigen Gestaltung, dem Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffe und der Vermeidung von Überhitzung in Einklang zu bringen. Die laufende Verdichtung in der Stadt bedeutet eine erhöhte Nutzungsintensität und eine Verstärkung der sozialen Interaktion im öffentlichen Stadtraum. Dieser soll zudem einen Ausgleich zur grösseren baulichen Dichte schaffen. In diesem Sinne sind der Erhalt und die Optimierung der Aufenthalts- und Umweltqualität im öffentlichen Raum ein zentrales Element für die Akzeptanz der baulichen Verdichtung in der Stadtbevölkerung. Eine gute Gestaltung und hohe Aufenthaltsqualität dienen zudem der Lesbarkeit und Orientierung im Strassenraum und leisten einen Beitrag zu dessen Identitätsbildung.

Insbesondere gilt es, stadtprägende Verkehrsachsen als verbindendes Netzwerk zwischen Zentrumsgebieten sowie als raumbildendes Element im Stadtkörper wahrnehmbar zu machen (gemäss Teilstrategie 6 der «räumlichen Entwicklungsstrategie, RES³»). Entlang der stadtprägenden Verkehrsachsen treffen die vielfältigen Ansprüche in hohem Masse aufeinander. Die einzelnen Verkehrsachsen müssen zusammenhängend gestaltet sein, sodass sie den Nutzenden im Raum Orientierung geben, gut lesbar sind und eine möglichst geringe räumliche Trennwirkung entfalten. Aufgrund beschränkter Raumverhältnisse sollen Koexistenzlösungen (z. B. Angleichung von Geschwindigkeiten, grosszügige Fussgängerbereiche, Begegnungszonen) sowie vielfältige Nutzungen unter Berücksichtigung der Erdgeschossnutzungen möglich sein. Dies gilt ebenfalls für die privaten Parzellen, die an stadtprägende Verkehrsachsen grenzen (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kapitel 3.2.4 b).

² Stadtratsbeschluss 503 vom 10. Mai 2006

³ Stadtratsbeschluss 549 vom 25. März 2010

Der kommunale Richtplan Verkehr trägt insbesondere durch die Eintragungen im Fussverkehr zur Gestaltungsqualität der Aufenthaltsräume sowie generell zur effizienten stadtverträglichen Abwicklung der steigenden Mobilitätsbedürfnisse im öffentlichen Raum bei.

3.4 Abstimmung mit Richtplan Siedlung, Landschaft, öBA

Die Richtplanung auf kommunaler Ebene hat sich bisher auf die Erarbeitung eines Verkehrsplans beschränkt. Basierend auf einem gemeinderätlichen Vorstoss und gemäss kantonalem Auftrag erhielt die Stadt Zürich 2015 vor dem Hintergrund der Verdichtung zusätzlich den Auftrag, einen kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft und öffentliche Bauten und Anlagen (S, L, öBA) vorzulegen.

Um die Abstimmung zwischen Siedlung, Freiraum und Verkehr auf kommunaler Stufe zu gewährleisten, wurden die Richtpläne «Verkehr» und «S, L, öBA» parallel erarbeitet sowie die Vernehmlassungen aufeinander abgestimmt. Dies stellt sicher, dass Verkehrsthemen in den Richtplan «S, L, öBA» einfliessen und umgekehrt Aspekte der Siedlungsentwicklung, die sich auf Themen der kommunalen Verkehrsrichtplanung auswirken, berücksichtigt werden können.

4 Gesamtstrategie Verkehr

4.1 Ausgangslage

Der kommunale Richtplan Verkehr hat zum Zweck, die Strassen und Parkierungsanlagen von kommunaler Bedeutung, Quartierbusstrecken, Anlagen für den Reisebusverkehr sowie die kommunalen Velo- und Fussverbindungen aufeinander abzustimmen und festzusetzen. Er ist als Ergänzung zum kantonalen Richtplan sowie zum regionalen Richtplan der Stadt Zürich zu verstehen.

4.2 Ziele

Die gesamtstrategischen Ziele für den Verkehr leiten sich aus der übergeordneten Gesetzgebung (wie Raumplanung und Umweltschutz) und der übergeordneten Richtplanung ab, die beide verbindlich sind, sowie aus den Strategien des Stadtrats.

Für die Ziele in der kommunalen Richtplanung sind insbesondere die Zielformulierungen der regionalen Richtplanung von Bedeutung:

a) Hoher Anteil an öffentlichem, Fuss- und Veloverkehr

Ein hoher Anteil an öffentlichem, Fuss- und Veloverkehr sichert eine gute Erreichbarkeit im Stadtgebiet, eine hohe Personenbeförderungskapazität und eine geringe Lärm- und Luftbelastung. Mittelfristig werden mindestens 80 Prozent aller Wege mit Quelle und/oder Ziel auf Stadtgebiet mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Dabei wird der Anteil des ÖV auf mindestens 45 Prozent am Gesamtverkehr erhöht. Zudem werden auch die Anteile des Velo- und des Fussverkehrs erhöht.

b) Grosse Attraktivität des öffentlichen, Fuss- und Veloverkehrs

Die Stadt Zürich hat ein dichtes und leistungsfähiges Liniennetz im öffentlichen Verkehr, das über ausreichend Transportkapazität verfügt. Eine hohe Fahrplanstabilität dank ÖV-Bevorzugung garantiert sichere Anschlüsse sowie planbare Reiseketten und Reisezeiten. Die Umsteigepunkte sind attraktiv und bieten einen hindernisfreien Zugang. Ein feinmaschiges, sicheres und hindernisfreies Wegenetz bietet direkte Verbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger. Ein durchgängiges und sicheres Veloroutennetz und ein gutes Angebot an Veloabstellplätzen machen das Stadtgebiet attraktiv für Velofahrerinnen und Velofahrer. Zwischen den Verkehrsmitteln kann schnell und einfach umgestiegen werden. Güter- und Gewerbetransporte werden in allen Stadtgebieten sicher und konfliktfrei abgewickelt.

c) Kapazität für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht

Die Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen trägt dazu bei, die Wohnquartiere vor den negativen Auswirkungen zu schützen. Der Transitverkehr wird vom Stadtgebiet ferngehalten und über das umliegende Nationalstrassennetz geführt. Bei

Neu- und Ausbauten, die lokal Kapazitätserhöhungen zur Folge haben können, wird die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Verkehr nicht erhöht.⁴

d) Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich der Mobilität geleistet

Eine stadtverträgliche Mobilität trägt ihren Teil zu den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft bei (Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen).

e) Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt

Die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen des Verkehrs erreichen nur ein solches Mass, dass deren Einwirkungen für Mensch und Umwelt weder schädlich noch lästig sind.

f) Attraktive öffentliche Räume

In der Stadt Zürich sind die Wege dank Verdichtung, polyzentrischer Stadtentwicklung und Nutzungsdurchmischung kurz. Die Stadträume – Strassen, Plätze, Wege und Pärke – bieten eine hohe Aufenthaltsqualität.

g) Abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Die Stadt Zürich, die umliegenden Gemeinden und der Kanton stimmen in der Planung und Umsetzung von Projekten die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung aufeinander ab.

h) Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme

Die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wissen, wie ihr jeweiliges Verkehrsverhalten auf das Verkehrsgeschehen wirkt und welche Handlungsmöglichkeiten ihnen zur Verfügung stehen. Dies erhöht den zweckmässigen, ökonomischen und ökologisch sinnvollen Einsatz der Verkehrsmittel (Multimodalität) und die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb der Transportkette (Intermodalität).

i) Effiziente und stadtverträgliche Abwicklung des Gewerbeverkehrs

Die vielen kleinen Gewerbebetriebe aus publikumsorientierten und produzierenden Branchen versorgen zusammen mit den Filialen der Grossverteiler die Stadt und ihre Quartiere sehr feinmaschig. Damit sorgt das Gewerbe massgeblich für kurze Transport- und Kundenwege. Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sorgt für eine gute Erreichbarkeit und trägt dazu bei, den Gewerbeverkehr effizient und stadtverträglich abzuwickeln.

Auf kommunaler Ebene werden folgende Ziele ergänzt:

- (1) Ein System von Stadtachsen, die den Siedlungskörper durchziehen und vielfältige Nutzungsansprüche auf sich vereinen, dient durch gute, zusammenhängende Gestaltung der Lesbarkeit, Orientierung, Image- und Identitätsbildung des Stadtgebiets. Das Zusammenspiel der Gestaltung öffentlicher und

⁴ Anpassung der Zürcher Kantonsverfassung Art. 104 Abs. 2^{bis}:

Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.

privater Räume von Fassade zu Fassade ist dabei von grosser Bedeutung (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kapitel 3.2).

- (2) Strassenbäume werten den Strassenraum auf, unterstützen die Orientierung, schaffen einen Ausgleich zur zunehmenden baulichen Verdichtung und wirken der Überhitzung der Stadt entgegen (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kapitel 3.2.2. b) Ziele Quartierzentren und Stadtachsen).
- (3) Entlang von Verkehrswegen und in Fussgängerbereichen wird ein angenehmes Lokalklima angestrebt. Dies gilt insbesondere für Gebiete, die aufgrund der Lage und der Stadtstrukturtypen einer hohen Wärmebelastung ausgesetzt sind sowie eine hohe Bevölkerungsdichte und/oder sensible Nutzungen aufweisen, den sogenannten Hotspots (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kap. 3.5, Karte der Hotspots).

4.3 Karteneinträge

Bei den Karteneinträgen werden «bestehende» Elemente von «geplanten» unterschieden. Verbindungen werden dort als «geplant» eingetragen, wo sie neu erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.

Alle Einträge, für die bereits eine begehbare oder befahrbare Verbindung existiert, werden zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des angestrebten Qualitätsstandards erforderlich sind oder das Verkehrsregime angepasst werden muss.

Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jede im kommunalen Richtplan eingetragene Verbindung die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.

Die Karteneinträge sind in drei Realisierungshorizonte eingeteilt. Kurzfristige Vorhaben sollen innert 10 Jahren, mittelfristige innert 10–20 Jahren und langfristige innert 20–30 Jahren realisiert werden. Dabei kann der Realisierungshorizont für die Trasseesicherung langfristig terminierter Objekte auch mehr als 30 Jahre betragen. Die Darstellung von Varianten oder alternativen Linienführungen lässt Spielraum offen für den Fall, dass sich der primäre Eintrag als nicht realisierbar erweisen sollte.

4.4 Massnahmen

Der regionale Richtplan gibt Massnahmen vor, die für die kommunale Ebene ebenfalls von Bedeutung sind, ohne weiter aufgeschlüsselt werden zu müssen:

- a) *Die Infrastrukturprojekte aus der städtischen Strategie «Stadtverkehr 2025» werden mit den involvierten Entscheidungsträgerinnen und -trägern abgestimmt sowie mit hoher Priorität weiterentwickelt und umgesetzt.*

- b) Sensible Siedlungsgebiete (Wohnen, Erholung) sind mittels Temporeduktionen und Fernhalten des ortsfremden Autoverkehrs vor den negativen Auswirkungen der Mobilität zu schützen.*

In Ergänzung zu den regionalen Massnahmen werden kommunal folgende Massnahmen festgelegt:

- (1) Im Rahmen von strategischen Gesamtverkehrsplanungen und -projekten werden die Vorgaben der Richtplanung aufeinander abgestimmt und umgesetzt.
- (2) Die Stadt stimmt die inhaltlichen Stossrichtungen und Zielsetzungen des Verkehrs mit diversen städtischen Strategien und Konzepten wie beispielsweise dem Masterplan Energie, dem Masterplan Umwelt und dem Alleenkonzzept ab.
- (3) Die Stadt sichert die Festlegungen des kommunalen Richtplans Verkehr mittels Baulinien und Dienstbarkeiten.
- (4) Die Stadt erarbeitet Konzepte für eine gute, zusammenhängend einheitliche Gestaltung der einzelnen Stadtachsen und setzt diese Konzepte nach Möglichkeit um. Das Zusammenspiel der Gestaltung öffentlicher und privater Räume von Fassade zu Fassade wird dabei berücksichtigt (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kapitel 3.2).
- (5) Die Stadt trägt dem hohen öffentlichen Interesse an Bäumen im öffentlichen Raum Rechnung. Bei der Festlegung der Baulinien sowie der Gestaltung der Strassenräume werden neben den funktionalen Bedürfnissen der einzelnen Verkehrsmittel auch bestehende und geplante Strassenbäume berücksichtigt. Entsprechende Konzepte, insbesondere das Alleenkonzzept, sind dabei einzu beziehen (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kapitel 3.2.4. b) Massnahmen Quartierzentren und Stadtachsen).
- (6) Entlang von Verkehrswegen und in Fussgängerbereichen, insbesondere in Gebieten, die aufgrund der Lage und der Stadtstrukturtypen einer hohen Wärmebelastung ausgesetzt sind sowie eine hohe Bevölkerungsdichte und/oder sensible Nutzungen aufweisen (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kap. 3.5, Karte der Hotspots), sind Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas beispielsweise durch Beschattung oder Entsiegelung von Oberflächen zu prüfen und umzusetzen.

5 Strassennetz MIV

5.1 Ausgangslage

Beim Strassennetz wird ein hierarchischer Aufbau von Strassen angestrebt, der folgende verkehrsplanerische Funktionen erfüllt:

- Verkehr durch Anbieten von Umfahrungsmöglichkeiten **durchleiten**
- Verkehr auf Hauptachsen **kanalisieren**
- einzelne Stadtteile oder Siedlungsgebiete untereinander **verbinden**
- Verkehr in den Quartieren **sammeln**
- Parzellen oder Gebäude **erschliessen**

Basierend auf diesen Funktionen leiten sich die für die Richtplanung massgebenden Klassierungen Hochleistungsstrassen (HLS), Hauptverkehrsstrassen (HVS), Verbindungsstrassen (VS), Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen ab. HLS, HVS und VS bilden das übergeordnete Netz, das im kantonalen und regionalen Richtplan festgelegt wurde. Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen bilden das kommunale Netz, wobei die Erschliessungsstrassen aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung im Strassennetz nicht in der Richtplanung festgelegt werden.

Klassierung und Funktion sowie entsprechende Verkehrsmengen sind im regionalen Richtplan wie folgt festgelegt:

Tab.5.1: Strassenklassierung gemäss regionalem Richtplan (2017)

Klassierung	Funktion Gestaltung	Verkehrsmengen*	Festsetzungsstufe
Hauptverkehrsstrasse (HVS)	Verbindung der Stadt Zürich mit den umliegenden Regionen und Kanalisierung der wichtigsten Verkehrsströme (z. B. Innenstadt-/Oerlikerring) siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung	1 Fahrstreifen pro Richtung: 900 PWE/Stunde je Richtung oder rund 20 000 PWE/Tag 2 Fahrstreifen pro Richtung: 1300 PWE/Stunde oder rund 25 000 PWE/Tag	kantonal
Verbindungsstrasse (VS)	Anbindung einzelner Stadtteile und Nutzungsschwerpunkte ans HVS-Netz, Verbindung von Stadtteilen innerhalb der Stadt Zürich, kleinräumige Tangenten zur Zentrumsentlastung siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung	700 PWE/Stunde je Richtung oder rund 15 000 PWE/Tag	regional
Sammelstrasse (SS)	Verbindungen zwischen den einzelnen Quartieren, Sammlung des Verkehrs aus den Erschliessungsstrassen, Zuführung zu Strassen des nächsthöheren oder gleichen Typs siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung	400 PWE/Stunde je Richtung oder rund 5000 PWE/Tag	kommunal

Klassierung	Funktion Gestaltung	Verkehrsmengen*	Festsetzungsstufe
Erschliessungsstrasse (ES)	quartierinterne Bedeutung im Strassennetz, Erschliessung einzelner Parzellen siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung	150 PWE/Stunde je Richtung oder rund 3000 PWE/Tag	kommunal

* Richtwerte

PWE: Personenwageneinheiten

Übergeordnetes Strassennetz MIV (gemäss regionalem Richtplan)

Die Kanalisierung des motorisierten Verkehrs auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen trägt dazu bei, die Wohnquartiere und Erholungsräume vor Luftschadstoffen und Lärm zu schützen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Aufenthalts- und Wohnqualität im Quartier zu steigern. Der Autobahnring führt den übergeordneten Verkehr um die Stadt herum und reduziert damit den stadtquerenden Verkehr.

Kommunales Strassennetz MIV

Das kommunale Strassennetz besteht gesamthaft aus jenen öffentlichen Strassen, die sowohl dem motorisierten und strassengebundenen öffentlichen Verkehr als auch dem Velo- und Fussverkehr dienen und nicht im kantonalen oder regionalen Richtplan festgesetzt sind. Die Richtplankarte «Strassennetz MIV, Parkierung» bezeichnet die kommunalen Sammelstrassen, die die Groberschliessung des Stadtgebiets für den MIV in Ergänzung zum regionalen und kantonalen Strassennetz sicherstellen. Sammelstrassen haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung. Sie sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn zu Strassen des nächsthöheren oder gleichen Typs. Als groben Richtwert für die Belastung weist der regionale Richtplan für kommunale Sammelstrassen rund 5000 PWE/Tag aus. Sie übernehmen auch Erschliessungsfunktionen. Auf Sammelstrassen sind beispielsweise Temporeduktionen und anderweitige Massnahmen möglich, um den ortsfremden Autoverkehr fernzuhalten sowie die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld zu erhöhen.

5.2 Ziele

Im regionalen Richtplan sind nachfolgende Ziele für das übergeordnete Strassennetz definiert:

a) **Kein stadtquerender Verkehr – Führen auf den Hochleistungsstrassen**

Die Umfahrung der Stadt Zürich hält das Stadtgebiet vom Transitverkehr frei. Zudem trägt die Westumfahrung – in Ergänzung zum bereits bestehenden Nordring – dazu bei, den städtischen Zielverkehr möglichst lange auf dem übergeordneten Strassennetz und den Quellverkehr auf kürzestem Weg zum Autobahnnetz zu führen.

b) **Gesteuerter und sicherer städtischer Verkehr**

Der Strassenverkehr innerhalb der Stadt wird auf dem überkommunalen Netz kanalisiert. Der ortsfremde Verkehr wird von den Quartieren ferngehalten. Der Verkehrsablauf ist stabil und berechenbar. Die Verkehrsmenge ist auf einem für das städtische Umfeld verträglichen Niveau. Der vorhandene Stras-

senraum bietet allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Mobilität. Die objektive Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden – insbesondere von Fussgängerinnen und Velofahrern – sind hoch.

c) Koexistenz in Zentrumsgebieten, Quartierzentren und Nutzungsschwerpunkten

Zentrumsgebiete, Quartierzentren und Nutzungsschwerpunkte (s. Kapitel 1.3) sind Orte, an denen man verweilt und sich begegnet, aber auch Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr stattfindet. In diesen Gebieten funktioniert das Koexistenzprinzip: Mobilitätskultur (gegenseitige Rücksichtnahme), Umgestaltung des Strassenraums (siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung), gleichmässiger Verkehrsfluss (Verstetigung) und Angleichung der Geschwindigkeiten.

d) Priorisierter öffentlicher Verkehr im Strassenraum

Der öffentliche Verkehr im Strassenraum (Tram und Bus) rollt auf freier Strecke zügig. An den Verkehrsknoten wird der ÖV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt.

Die übergeordneten Ziele aus dem kantonalen und regionalen Richtplan werden für das kommunal klassierte Strassennetz durch folgende Ziele ergänzt:

(1) Kein Durchgangsverkehr

Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr ist zum Schutz der Wohnquartiere möglichst von den kommunalen Strassen fernzuhalten und konsequent auf dem übergeordneten Strassennetz abzuwickeln. Nötigenfalls können auf kommunalen Strassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden.

(2) Angepasste Geschwindigkeiten im Wohnumfeld und Quartierzentren

Gestaltung und Betrieb von kommunalen Strassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion. Sie werden auf das Umfeld abgestimmt und sind grundsätzlich auf ein Tieftempokonzept auszurichten. Auch auf Sammelstrassen wird dabei grundsätzlich Tempo 30 angestrebt, wobei die Festlegung im Rahmen der Umsetzung und insbesondere unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs erfolgt. Für die übrigen kommunalen Strassen (Erschliessungsstrassen und -wege) sind nach Möglichkeit Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen vorzusehen.

(3) Attraktive Gestaltung

Kommunale Strassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Die Gestaltung muss den Anforderungen der Wohnbevölkerung und der Arbeitnehmenden angepasst sein. Insbesondere ist der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung zu schenken.

5.3 Karteneinträge

Der kommunale Richtplan übernimmt die Festlegungen aus den übergeordneten Richtplänen, also Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen, und legt das Netz der Sammelstrassen fest.

Als Kriterium zur Bestimmung der Sammelstrassen dient neben der hauptsächlichen Funktion der Strasse auch die Verkehrsmenge. So gibt der regionale Richtplan als Orientierungsgrösse etwa 5000 PWE/Tag für Sammelstrassen vor. Dadurch werden im Teilrichtplan «MIV Strassennetz, Parkierung» nur die bedeutendsten kommunalen Strassen als Sammelstrassen klassiert.

5.4 Massnahmen

- (1) Die Stadt erarbeitet Konzepte, um unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs (gemäss Kap. 7.2/Ziele ÖV) quartierfremden Verkehr von Sammelstrassen und den übrigen kommunalen Strassen möglichst fernzuhalten.
- (2) Die Stadt unterstützt durch gestalterische und betriebliche Massnahmen ein auf das lokale Umfeld abgestimmtes Geschwindigkeitsniveau und die Angleichung der Geschwindigkeiten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer.
- (3) Die Stadt stärkt die siedlungsorientierte Ausrichtung (Begegnungs- und Aufenthaltsort) und Gestaltung von Sammelstrassen und den übrigen kommunalen Strassen (beispielsweise durch neue Baumstandorte).

5.5 Grundlagen

- Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (LS 700.1)
- Gemeindeordnung der Stadt Zürich, Gemeindebeschluss vom 26. April 1970 mit Änderungen bis 24. November 2013
- Kommunaler Verkehrsplan (2004)
- Regionaler Richtplan (2017)
- Kantonaler Richtplan (2014)
- Stadtverkehr 2025

6 Parkierung MIV

6.1 Ausgangslage

Die öffentlich zugängliche Parkierung in der Stadt Zürich wird im Richtplan auf kommunaler Stufe geplant und geregelt. Dazu gehören öffentlich zugängliche Parkplätze auf öffentlichem Grund (Strassenparkplätze) und auf privatem Grund, beispielsweise Abstellplätze in Parkhäusern. Die Regelungen zur privaten Parkierung finden sich in der städtischen Parkplatzverordnung (Stufe Nutzungsplanung). Im Rahmen der Revision der städtischen Bau- und Zonenordnung sind Anpassungen der Parkplatzverordnung zu prüfen (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kapitel 3.7).

Die Parkierung ist ein wichtiger Bestandteil der MIV-Erschliessung (Anwohnerschaft, Arbeitsplätze, Besuchende, Kunden). Die Bereitstellung des geeigneten Parkplatzangebots und dessen Bewirtschaftung haben Auswirkungen auf die Nachfrage, die Qualität der Stadträume und die Steuerung des Verkehrsaufkommens.

In der Stadt Zürich gibt es mehr als 68 000 öffentlich zugängliche Parkplätze, insgesamt sind es rund 270 000 inklusive privater Parkierung (Stand 2016). Von den öffentlich zugänglichen Parkplätzen befinden sich knapp 34 000 in der blauen Zone, knapp 9000 sind weisse Strassenparkplätze, weitere rund 25 000 befinden sich in Parkierungsanlagen auf Privatgrund.

6.2 Ziele

Im Kantonalen Richtplan sind folgende Aussagen in Bezug auf die Parkierung festgehalten (Auszug):

«Art, Verteilung, Anzahl und Grösse von Parkierungsanlagen haben einen grossen Einfluss auf das Verkehrsverhalten, den sachgerechten Einsatz der Verkehrsmittel, den Anteil der einzelnen Verkehrsarten am Gesamtverkehr sowie auf die Qualität von attraktiven umweltfreundlichen Transportketten. Neben den Anlagen für den motorisierten Individualverkehr sind auch Anlagen für Velos einzubeziehen. Zur Minimierung der Emissionen sowie zur Schonung der Ressource Boden soll der Verkehr von Motorwagen und der Flächenbedarf durch den ruhenden Verkehr möglichst gering gehalten werden. Während bei der Standortwahl raumplanerische Kriterien im Vordergrund stehen, ist bei der Dimensionierung und Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen den bestehenden Strassenkapazitäten, der Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs, dem ausgewiesenen Nutzungsmix sowie der Luft- und Lärmbelastung Rechnung zu tragen. Ein besonderes Augenmerk ist auf den Parkplatzbedarf von verkehrsintensiven Einrichtungen zu legen.»

Auf kommunaler Stufe werden folgende Ziele definiert:

(1) Historischer Parkplatzkompromiss

In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten können oberirdische Parkplätze aufgehoben werden, wobei die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze in diesem Gebiet den Stand von 1990 um maximal 10 Prozent unterschreiten darf. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo-, Grün- oder Aufenthaltsbereiche sowie zur Aufwertung des Stadtraums umzugestalten. Besteht ein Bedarf, darüber hinaus weitere oberirdische Parkplätze aufzuheben, sind sie durch Parkplätze in Parkhäusern oder unterirdischen Parkieranlagen zu ersetzen. Blaue-Zone-Parkplätze sind von dieser Regelung ausgenommen (Verweis auf Absatz «Kompensation Blaue-Zone»). Der Stadtrat regelt die Zählweise und veröffentlicht alle zwei Jahre eine Bilanz.

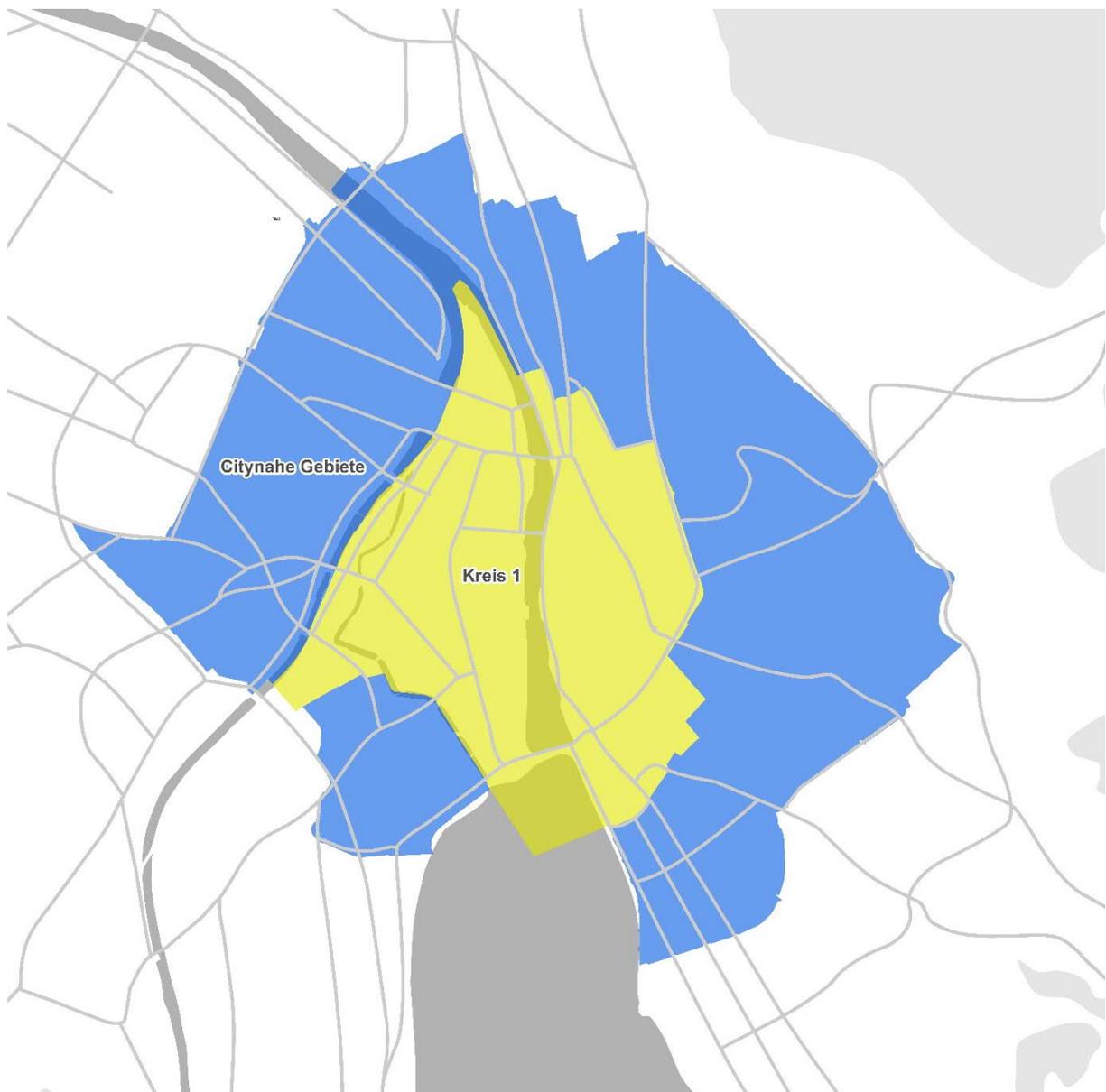


Abbildung 6.1 Perimeter «Historischer Parkplatzkompromiss»

(2) Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkieranlagen (stadtweit)

Im gesamten Stadtgebiet sollen nach Möglichkeit unterirdische Parkieranlagen und private Sammelgaragen zur Abdeckung des Bedarfs an Parkplätzen dienen. Dabei sind die Bedürfnisse des Gewerbes und der Ladengeschäfte hinsichtlich einer funktionierenden Quartiersversorgung sowie der Besucherinnen und Besucher angemessen zu berücksichtigen. Die durch eine Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten sowie eine hohe Aufenthaltsqualität zu schaffen.

(3) Kompensation Blaue Zone

Zur Vermeidung von Leerständen in privaten Parkieranlagen und zur Entlastung der Strassenräume von der Parkierung soll im Zuge der laufenden Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen die entsprechende Zahl von Blaue-Zone-Parkplätzen kompensatorisch aufgehoben werden. Insbesondere sollen damit folgende Bedürfnisse realisiert werden: Bäume, Velostreifen und -wege, Fussgängerflächen, Güterumschlagplätze, Klimaschutz-Massnahmen wie Entsiegelung asphaltierter Flächen.

(4) Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs

Das Parkleitsystem in der City, in Oerlikon, Zürich-West und weiteren Gebieten fördert eine gleichmässige Auslastung der Parkhäuser und trägt dazu bei, Fahrten zur Suche nach Parkplätzen zu reduzieren.

(5) Angemessenes Angebot an Taxistandplätzen erhalten

An wichtigen Umsteigeplätzen zum ÖV (wie Hauptbahnhof oder S-Bahnhöfe) sowie an weiteren Standorten mit hohem Publikumsverkehr (am Rand von Fussgängerzonen und bei publikumsintensiven Einrichtungen) werden Taxistandplätze angeboten.

6.3 Karteneinträge

Der kommunale Richtplan übernimmt die Festlegungen aus den übergeordneten Richtplänen. Dabei handelt es sich um die kantonale Parkieranlage Kaserenareal (geplant) und die sieben bestehenden regionalen Parkieranlagen für Stadtbesucherinnen und -besucher (Sihlcity/Brunau, Feldermoos/Waldegg, Katzensee, Messe/Hallenstadion, Universität Irchel, Zoo und Tiefenbrunnen).

Die Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr wird auf der kommunalen Ebene durch weitere Parkieranlagen im öffentlichen Interesse ergänzt. Dabei handelt es sich um öffentlich zugängliche Parkieranlagen mit mindestens 50 Parkfeldern, die vor allem den Kundinnen und Besuchern der Innenstadt und der Quartierzentren dienen oder im Zusammenhang mit Kultur, Erholung, Sport und Tourismus stehen. Sie können sich im Eigentum der öffentlichen Hand bzw. auf öffentlichem Grund befinden oder aber im Eigentum von Privatpersonen.

Bei den Parkieranlagen wird unterschieden zwischen bestehenden Parkieranlagen, deren Bestand erhalten werden soll, und geplanten Parkieranlagen, die zu erstellen sind. Der Eintrag im Richtplan erlaubt keinen direkten

Rückschluss auf die detaillierte Anzahl Parkplätze. Das Angebot öffentlich zugänglicher Parkfelder unterliegt gewissen Schwankungen (Spielraum in der Bewirtschaftung, z. B. dann, wenn sich private Parkhausbetreiber entscheiden, Parkfelder über einen längeren Zeitraum hinweg fest zu vermieten, oder wenn Parkfelder aufgrund von Baustellen vorübergehend aufgehoben werden müssen).

Tab. 6.1: Geplante Parkierungsanlagen

Nr.	Objekt	Funktion	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
1	PH Mythenschloss	Erschliessung Erholungsgebiet linkes Seeufer	Neubau eines Parkhauses im Rahmen des Projekts Mythenschloss	als Ersatz für den Parkplatz am Hafen Enge (Aufwertung Seeuferanlagen) sowie weiteren Strassenparkplätzen; Reisebus-Halteplätze am Standort so beibehalten, dass der Veloverkehr nicht beeinträchtigt wird oder im nahen Umfeld vorsehen	kurzfristig
2	PH Pfingstweid	Erschliessung Zentrumsgebiet Zürich West	Ersatzneubau des bestehenden Parkhauses im Zusammenhang mit der Entwicklung Maag-Areal	dient zur Verschiebung von Strassenparkfeldern in der Hardstrasse (Aufwertung Quartierzentrum)	kurzfristig



Abbildung 6.2 Geplante Parkierungsanlagen

6.4 Massnahmen

- (1) Die Stadt sorgt für die Einhaltung und Umsetzung des Historischen Kompromisses zur Parkierung und führt darüber eine Parkplatzbilanz.
- (2) Es können im Stadtgebiet soweit verhältnismässig Parkierungsanlagen im öffentlichen Interesse festgelegt werden, die dazu beitragen, öffentlichen Raum anderen Nutzungen zur Verfügung zu stellen.
- (3) Im Zuge der laufenden Erstellung von Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen für Wohnnutzungen ist die entsprechende Zahl von Blaue-Zone-Parkplätzen kompensatorisch aufzuheben und der dadurch gewonnene öffentliche Raum anderen Nutzungen zur Verfügung zu stellen (Bäume, Velostreifen, Fussverkehr, Warenumsschlagplätze etc.).
- (4) Die Stadt setzt sich dafür ein, dass sich private und öffentliche Parkierungsanlagen dem Parkleitsystem in der City, in Oerlikon, Zürich-West und weiteren Gebieten anschliessen.
- (5) Die Stadt stellt dem Taxiverkehr an geeigneten Umsteigeplätzen zum ÖV (wie Hauptbahnhof oder S-Bahnhöfe) sowie an weiteren Standorten mit hohem Publikumsverkehr (am Rand von Fussgängerzonen, bei Konzertsälen und Stadien) ein zweckmässiges Angebot an Taxistandplätzen zur Verfügung.
- (6) Die Stadt erarbeitet ein Konzept zur Parkierung von Zweirädern mit dem Ziel, die Fussgängerflächen zu entlasten.

6.5 Grundlagen

- Parkplatzverordnung der Stadt Zürich, Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996 mit Änderungen bis 16. Dezember 2015 (LS 741.500)
- Kommunaler Verkehrsplan (2004)
- Regionaler Richtplan (2017)
- Stadtverkehr 2025
- Der historische Kompromiss von 1996, Erläuterungen zu Entstehung und Umsetzung (2009)

7 Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr

7.1 Ausgangslage

Die Stärken des öffentlichen Verkehrs (ÖV) liegen in der Erschliessung dicht besiedelter Gebiete und in der Bewältigung grosser, gebündelter Verkehrsströme. Das Angebot des Fern- und S-Bahn-Verkehrs (Grobverteiler) wird durch das regionale Tram- und Busnetz ergänzt, das auch Linien über die Stadtgrenze hinaus bezeichnet. Leistungsfähige tangentielle Strecken entlasten das Stadtzentrum und bieten Direktverbindungen zwischen Zentrumsgebieten und wichtigen Quartierzentren. Ein dichter Takt, hohe Beförderungskapazitäten und konkurrenzfähige Reisezeiten sind Qualitätsmerkmale des ÖV-Angebots in der Stadt.

Zuordnung, Funktion und Angebot der Streckenklassierung im städtischen ÖV sind im regionalen Richtplan wie folgt festgelegt:

Tab. 7.1: Klassierung öffentlicher Verkehr gemäss regionalem Richtplan (2017)

Klassierung	Funktion, Gestaltung, Betrieb	Angebot	Festsetzungsstufe
Grobverteiler (S-Bahn)	Anbindung Agglomerationsgemeinden, Erschliessung Zentrums- und grosser Siedlungsgebiete; von der Strasse unabhängiges Netz; Überlagerung mehrerer Linien bei hoher Nachfrage Einzugsgebiet Haltestelle: 750 Meter	2100–15 000 Personen pro Stunde	kantonal
Feinverteiler (Tram/Trolleybus/Bus)	Verbindung von Quartierzentren, Siedlungsgebieten hoher Dichte und Nutzungsschwerpunkten mit dem Grobverteiler; Verbindung wichtiger Quartierzentren und direkte Anbindung der Stadtquartiere; strassengebunden, weitgehend eigentrassiert oder situationspezifisch priorisiert; Überlagerung mehrerer Linien bei hoher Nachfrage Einzugsgebiet Haltestelle: 300 Meter anstreben	300–3500 Personen pro Stunde	kantonal/ regional
Quartierverteiler (Quartierbus)	ergänzende Erschliessung in den Wohnquartieren; strassengebunden Einzugsgebiet Haltestelle: 300 Meter anstreben	nach Bedarf	kommunal

Der Reisebusverkehr kann eine sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Fern- und Regionalverkehr darstellen, sofern er Verbindungen abdeckt, die durch den heutigen ÖV nicht optimal bedient werden, so beispielweise für Tangentialverbindungen oder zu Randzeiten. Insbesondere können solche Angebote eine Alternative zu Autofahrten darstellen. Die Stadt Zürich wird dank ihrer zentralen Lage und dem bedeutenden wirtschaftlichen und touristischen Potenzial von zahlreichen Reisebusunternehmen angefahren. Der Reisebusverkehr ist daher ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor. Haupteinsatzfeld der Reisebusse ist der (internationale) Linienverkehr sowie der Transport von Reisegruppen im Freizeit- und Ferienverkehr. Aufgrund der steigenden Reisebusnachfrage ist ein Reisebus-

Terminal von erheblichem öffentlichem Interesse. Der kantonale Richtplan sieht daher neben dem Standort am Flughafen Zürich-Kloten auch einen Standort in der Stadt Zürich vor. Dieser ist zentral gelegen und sehr gut an das regionale und städtische ÖV-Netz angebunden.

7.2 Ziele

Die Ziele für den öffentlichen Verkehr sind im übergeordneten regionalen Richtplan folgendermassen festgelegt:

a) **Attraktiver öffentlicher Verkehr**

Das leistungsfähige ÖV-Netz verbindet Stadtteile, Siedlungs- und Nutzungsschwerpunkte mit dem jeweils nächstgelegenen Zentrumsgebiet. (...) Zuverlässigkeit und konkurrenzfähige Reisezeiten sind weitere wichtige Faktoren für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Eine hohe Fahrplanstabilität garantiert sichere Anschlüsse und dadurch zuverlässige Reiseketten. (...)

b) **Nachfrageorientiertes ÖV-Angebot**

Die Fahrgastmenge nimmt laufend zu, bis ins Jahr 2030 rechnen die Prognosen mit etwa 30 Prozent. Dadurch steigert sich auch der Anteil ÖV-Wege am Gesamtverkehr. (...)

c) **Qualitätsvolle Umsteigepunkte und gute Anbindung von Nutzungsschwerpunkten**

Die Umsteigehaltstellen bieten eine hohe Leistungsfähigkeit und Sicherheit und sind auf kurze Umsteigewege ausgelegt. (...)

d) **Umwelt- und Energieeffizienz**

Die hinsichtlich Energieeffizienz und Umweltauswirkungen vorhandenen Möglichkeiten des elektrischen Antriebs (Elektrifizierung von Buslinien) sind, wo zweckmässig, auszubauen. (...)

In Wohngebieten, die nur unzureichend ans regionale Netz angebunden sind, vervollständigen Quartierbuslinien die Reisekette auf der Ebene der kommunalen Richtplanung. Auf kommunaler Stufe werden für die Quartierbuslinien und den Reisebusverkehr zusätzlich folgende Ziele verankert:

(1) **Effizienter Quartierbusbetrieb mit hoher Anschlussqualität**

Quartierbuslinien erschliessen Wohngebiete und stellen Anschlüsse an das übergeordnete Tram- und Busnetz her. Eine hohe Fahrplanstabilität garantiert sichere Anschlüsse und dadurch zuverlässige Reiseketten. Auf Strassen mit Quartierbuslinien wird ein stabiler und effizienter Betrieb des öffentlichen Verkehrs gewährleistet. Der Einsatz von Elektrobussen reduziert die Lärmbelastung im Wohnquartier, macht aber zuweilen Anpassungen im Strassenraum nötig.

(2) **Ersatzstandort für Reisebus-Terminal**

Sollte der bestehende Standort am Sihlquai für den Reisebusverkehr mittel- bis langfristig aufgehoben werden, ist ein Ersatzstandort auf dem Stadtgebiet festzulegen, der sehr gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs und mög-

lichst optimal an das übergeordnete Strassennetz angebunden ist. Für Stadtrundfahrten und Kurzhalte von Reisebussen sind weiterhin ausreichend Vorkehrungen im Bereich des Hauptbahnhofs vorzusehen.

7.3 Karteneinträge

Der kommunale Verkehrsplan enthält in Ergänzung zu den übergeordneten Festlegungen die Quartierbusstrecken und Buswendeanlagen sowie einen alternativen Standort für einen Reisebus-Terminal als Ersatz für den heutigen Standort am Sihlquai. Zudem sind Dienst- und Umleitungsrouten auf kommunalen Strassen dargestellt. Neben der Festlegung bestehender Busstrecken und Anlagen sind weitere geplant, die nachfolgend in der Abbildung und den Tabellen näher erläutert werden:

Tab. 7.2: geplante Busstrecken/Ausbaubedarf

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont (VBZ, bitte überprüfen)
A1	Busstrecke Sihlstrasse – HB	Busverbindung Hürlimann-Areal – Hauptbahnhof	Verlängerung innerstädtische Buslinie zum Hauptbahnhof	mittelfristig
A2	Busstrecke Witikonstrasse – In der Looren	Quartierschliessung	neue Busstrecke	langfristig
A3	Busstrecke Buhnstrasse – Höhenring	Quartierschliessung	Alternative zur Linienführung via Seebacherstrasse	mittelfristig
A4	Busstrecke Neunbrunnenstrasse – Binzmühlestrasse	Quartierschliessung	neue Busstrecke	kurzfristig
A5	Busstrecke Schwandenholzstrasse – Seebacherstrasse	Quartierschliessung	neue Busstrecke	mittelfristig
A6	Busstrecke Zehntenhausstrasse – Wolfswinkel	Quartierschliessung	neue Busstrecke	kurzfristig
A7	Busstrecke Wehntalerstrasse – Bucheggstrasse	Verbindung	neue Busstrecke	mittelfristig
A8	Busstrecke Morgentalstrasse – Froh-alpstrasse – Paradiesstrasse – Albi-sstrasse	Quartierschliessung	neue Busstrecke	mittelfristig
A9	Busstrecke Karstlernstrasse – Dachslernstrasse – Am Suteracher – Eugen-Huber-Strasse	Quartierschliessung	Ausbau bestehender Busstrecke	kurzfristig
A10	Busstrecke Carl-Spitteler-Strasse – Wiesliacher – Trichtenhausenstrasse	Quartierschliessung	Ausbau bestehender Busstrecke	mittelfristig

Tab. 7.3: Geplante Buswendemöglichkeiten

Nr.	Objekt	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
B1	Buswendemöglichkeit Hauptbahnhof	Neubau in Zusammenhang mit geplanter Busverlängerung	bei Bedarf Ladestation	mittelfristig
B2	Buswendemöglichkeit In der Looren	Neubau in Zusammenhang mit geplanter Busstrecke	bei Bedarf Ladestation	langfristig
B3	Buswendemöglichkeit Zoo	Ausbau der bestehenden Anlage	bei Bedarf Ladestation	kurzfristig
B4	Buswendemöglichkeit Schwamendingerplatz	Neubau	bei Bedarf Ladestation	kurzfristig
B5	Buswendemöglichkeit Robert-Maillart-Strasse	Ausbau der bestehenden Wendemöglichkeit	bei Bedarf Ladestation	langfristig
B6	Buswendemöglichkeit Paul-Clairmont-Strasse	Ausbau der bestehenden Wendemöglichkeit	bei Bedarf Ladestation	mittelfristig
B7	Buswendemöglichkeit Zielweg	Ausbau der bestehenden Wendemöglichkeit	bei Bedarf Ladestation	mittelfristig
B8	Buswendemöglichkeit Glaubtenstrasse	Ausbau der bestehenden Wendemöglichkeit	bei Bedarf Ladestation	kurzfristig

Tab. 7.4: geplanter Reisebus-Terminal

Nr.	Objekt	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
C1	Reisebus-Terminal in Altstetten, Aargauerstrasse	Reisebus-Terminal nahe Bahnhof Altstetten und Autobahn	als Ersatz für bestehenden Standort Sihlquai, Synergien mit Mikrologistikterminal prüfen	mittelfristig



-  Geplante Buswendemöglichkeit
-  Geplanter Reisebus-Terminal
-  Geplante Busstrecke/Ausbaubedarf

Abbildung 7.1 Geplante Festlegungen im ÖV

7.4 Massnahmen

- (1) Strassen mit öffentlichem Verkehr sind unter Berücksichtigung verkehrspolitischer und stadträumlicher Bedürfnisse (Kap. 5.2 Strassennetz MIV) für einen stabilen und zuverlässigen Betrieb zu entwerfen.
- (2) Die Stadt sorgt neben dem Reisebus-Terminal für ausreichende Reisebus-Halteplätze an geeigneten Stellen (Hauptbahnhof, touristische Schwerpunkte etc.). Die Stadt verpflichtet die Bauherrschaft bei Nutzungsschwerpunkten mit anzunehmendem Reisebusverkehrsaufkommen, geeignete Reisebus-Parkplätze auf privatem Grund anzubieten.

7.5 Grundlagen

- Liniennetzentwicklung VBZ 2030
- Stadtverkehr 2025
- Kommunaler Verkehrsplan (2004)
- Regionaler Richtplan (2017)
- Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (740.1)
- Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) vom 14. Dezember 1988 (740.3)

8 Fussverkehr

8.1 Ausgangslage

Dem Fussverkehr kommt im städtischen Personenverkehr eine tragende Rolle zu: Alle zurückgelegten Wege weisen zu Fuss absolvierte Teilstrecken auf, sei es auf dem Weg von zuhause zur nächstgelegenen Haltestelle, vom Veloabstellplatz zum Bahnperon oder vom Autoparkplatz zum Ladengeschäft. Der durch die Fussgängerinnen und Fussgänger belebte öffentliche Raum wird subjektiv als sicher erlebt und bietet auch objektiv eine bessere Sicherheit.

Das Fussverkehrsnetz setzt sich aus sehr unterschiedlichen Elementen zusammen – von einem Wanderpfad im Wald über ein Trottoir, Unter-/Überführungen und Fussgängerstreifen bis zu einer Fussgängerzone oder Plätzen in der Altstadt – und deckt die unterschiedlichsten Zwecke wie Arbeit, Bildung, Einkaufen, Flanieren, Erholung etc. ab. Bei gewissen Elementen oder auf einzelnen Abschnitten können Mischflächen (gemeinsame Flächen mit anderen Verkehrsmitteln) zur Anwendung kommen, z. B. in Begegnungszonen oder auf kombinierten Fuss-/Velowegen.

8.2 Ziele

Auf Stufe der regionalen Richtplanung sind die Ziele für den Fussverkehr bereits umfassend formuliert:

a) *Feinmaschiges, sicheres und hindernisfreies Fusswegnetz*

Ein feinmaschiges, sicheres und hindernisfreies Fusswegnetz schafft direkte Verbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger. Direkte Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, zu Parkieranlagen und zu Veloabstellplätzen schaffen eine optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen und privaten Verkehr. Publikumsintensive Einrichtungen und Nutzungsschwerpunkte sind für Fussgängerinnen und Fussgänger einfach und über attraktive Wege erreichbar, die durchgängig und ansprechend gestaltet sind.

b) *Mehr und längere Wege zu Fuss*

Die Anzahl und die Länge der Fusswege auf Stadtgebiet nehmen zu. Damit steigt der Anteil der zu Fuss zurückgelegten Wege am Gesamtverkehr und die anderen Verkehrsmittel werden dank der Verlagerung zum Fussverkehr entlastet.

c) *Grosszügige Zirkulations- und Aufenthaltsflächen*

In Zentrumsgebieten, Quartierzentren und bei Nutzungsschwerpunkten wird den Bedürfnissen des Fussverkehrs Priorität eingeräumt. Begegnungszonen und verkehrsberuhigende Massnahmen schaffen sichere Verbindungen und eine hohe Aufenthaltsqualität. Die Bahnhöfe sind als Umsteigedrehscheiben aufgewertet. Bei Geschwindigkeitsreduktionen zur Strassenlärmsanierung werden Aufwertungen für den Fussverkehr realisiert.

d) *Zur aktiven Erholung einladende Wanderwege*

Die Wanderwege liegen soweit möglich abseits der Hauptverkehrsachsen und berücksichtigen die historischen Verkehrswege. See- und Flussräume sind erlebbar und mit Wanderwegen erschlossen. Die innerstädtischen urbanen See- und Flussufer sind als Promenaden ausgebildet. Hindernisfreie Wanderwege sind bezeichnet, entsprechend ausgebaut und signalisiert. Das

städtische Wanderwegnetz schliesst an die Wanderwege der Nachbarregionen an.

Die zunehmende Verdichtung verstärkt die Bedeutung des Fussverkehrs. Dieser übernimmt grössere Anteile am Gesamtverkehr und entlastet gleichzeitig andere Verkehrsmittel. Er soll wesentlich dazu beitragen, die Lebensqualität in der sich verdichtenden Stadt zu erhalten oder zu steigern. Die grosszügigen Zirkulations- und Aufenthaltsflächen unterstützen in Zentrumsgebieten und bei Nutzungsschwerpunkten das wachsende Bedürfnis der städtischen Bevölkerung, sich lokal zu versorgen, soziale Kontakte zu pflegen und einen Ausgleich zur dichten Überbauung des Siedlungsgebiets zu schaffen. Grosszügig gestaltete Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität sollen durch ein Freiraumerlebnis entlang dieser Fussverbindungen zur Freiraumversorgung beitragen.

8.3 Karteneinträge

Der kommunale Verkehrsplan übernimmt aus dem übergeordneten regionalen Richtplan die Reitwege sowie die Fuss-/Wanderwege und setzt den Auftrag aus dem regionalen Richtplan um, das feinmaschige Wegenetz für Fussgängerinnen und Fussgänger zu definieren. Differenziert wird zwischen Wegen, die primär Verbindungsfunktion haben (Fussverbindungen), und solchen, denen zusätzlich eine Aufenthaltsfunktion zukommt (Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität). In Quartierzentren werden zudem grosszügige Zirkulations- und Aufenthaltsflächen festgelegt (Fussgängerbereiche), die sich an den Strassenachsen orientieren.

Das gesamte städtische Fussverkehrsnetz ist viel dichter als das im Richtplan abgebildete Netz, insbesondere im innerstädtischen Bereich.

Fussverbindungen

Fussverbindungen dienen der Erschliessung des Siedlungs- und Landschaftsgebiets sowie der Verbindung von Nutzungsschwerpunkten wie Haltestellen, Sportanlagen etc. Sie bilden ein feinmaschiges Netz. Netze und Anlagen für den Fussverkehr müssen nach Möglichkeit folgende Grundanforderungen erfüllen:

- Attraktivität (direkte Verbindungen, hoher Gehkomfort, Wegbreite in Abhängigkeit von Fussgängerdichte und Umfeld)
- Sicherheit (Verkehrssicherheit einschliesslich Strassenquerungen, soziale Sicherheit)
- Netzzusammenhang und Dichte (Maschenweite, direkte Verbindung ermöglichen)
- Hindernisfreiheit (für alle Nutzergruppen)

Es wird angestrebt, das im Richtplan festgelegte Netz der Fussverbindungen für alle Nutzergruppen zu allen Tages- und Jahreszeiten begehbar zu halten. Die konkrete Ausgestaltung in Abhängigkeit von der Nutzungsdichte und der Öffnung von Wegabschnitten ist jedoch situationsspezifisch festzulegen. Ist die Nutzung zeitlich eingeschränkt, soll eine Alternativroute in zumutbarer Distanz zur Verfügung stehen.

Einträge für Fussverbindungen werden in «bestehend» und «geplant» unterschieden. Während «bestehende» Fussverbindungen begehbar sind, müssen «geplante» Fussverbindungen noch gebaut werden (z. B. Verbindung Flurstrasse – Flüelastrasse, siehe Tabelle 8.1).

Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität

An einen Teil des kommunal definierten Fussverbindungsnetzes werden erhöhte Anforderungen an Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität gestellt. Die Spannweite solcher Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität umfasst:

- Trottoire mit Freiraumqualität (Bewegungsraum, punktuelle Ausstattung)
- Führung entlang von Baumreihen, Alleen oder grünen Achsen
- Führung entlang von Gewässern
- Fussverbindungen in Parkanlagen
- Promenaden oder Steige mit Aussicht
- Brücken und Hochtrassees

Die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität lässt sich nicht abschliessend definieren. Verschiedene Ansätze sind möglich wie beispielsweise:

- Erlebbarkeit topografischer Elemente (Gewässer, Waldränder, Höhenwege)
- Möblierung (Bänke, Brunnen etc.)
- Begleitvegetation (am Weg, Filter zwischen Fahrbahn und Trottoir)
- platzartige Erweiterungen für Aufenthalt und sozialen Kontakt (Pocketparks)
- Schaffen eines akustisch als angenehm erlebten Raums
- Schaffen klimatisch angenehmer Verhältnisse (Beschattung, Entsiegelung, Begrünung)
- Eine der Situation angemessene Beleuchtung

Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität verbessern die Zugänglichkeit zum Freiraumangebot oder tragen selbst durch ihre Lage und Gestaltung zum Freiraumerlebnis bei. In funktionaler Hinsicht dienen sie dem Ziel der Stadt Zürich, der Wohnbevölkerung sowie anderen in der Stadt arbeitenden Personen öffentlichen Freiraum zur Verfügung zu stellen, der zu Fuss gut erreichbar ist, und damit das Grundbedürfnis nach alltäglichem Erholungsraum zu befriedigen. Mit der zunehmenden Siedlungsverdichtung gewinnt ein gut vernetztes Freiraumangebot weiter an Bedeutung. Zudem prägen die Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität das attraktive Erscheinungsbild der Stadt.

Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität stellen ein eigenständiges und zusammenhängendes Netz dar. Unabhängig von der Festlegung als «bestehend» oder «geplant» ist hier immer auf eine hochwertige Qualität der Fussverbindung im oben beschriebenen Sinne zu achten. Bei Projekten, die solche Fussverbindungen betreffen, ist nach Möglichkeit nicht nur die vorhandene Qualität zu halten, sondern auch der Spielraum für Verbesserungen konsequent zu nutzen.

Die Festlegung «bestehend» bedeutet, dass die Verbindung bereits existiert. Das Aufwertungspotenzial kann je nach Situation unterschiedlich sein. Gerade bei den Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität sind aber auch Ausbauten bestehender Verbindungen von grosser Bedeutung. Die Tabelle 8.3 enthält jene Spezialfälle, die als Fussverbindung bereits existieren, das angestrebte Zukunftsbild einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität aber noch weit verfehlen. Die Festlegung «geplant» bedeutet, dass die Verbindung noch nicht existiert.

Es kann vorkommen, dass dieselbe Strecke sowohl kommunal als Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität wie auch regional als Fuss-/Wanderweg klassiert ist. Der kommunale Eintrag konkretisiert die übergeordnete Festlegung und ergänzt sie, da sich aus der übergeordneten Festlegung keine gestalterischen Vorgaben ableiten lassen. Die Finanzierung dieser Abschnitte ist projektspezifisch in Zusammenarbeit mit dem Kanton festzulegen.

Fussgängerbereiche

Fussgängerbereiche sind attraktive und fussgängerfreundliche Strassenräume zur Verbesserung der urbanen Qualität der Stadt. Es sind pulsierende Orte, die sich in zentraler Lage im Stadtzentrum oder in Quartierzentren befinden. Es sind identitätsstiftende und der Orientierung dienende Orte und Strassenzüge mit publikumsbezogenen Nutzungen im Erdgeschoss, die häufig entweder keine private Vorzone oder eine öffentlich begehbare private Vorzone aufweisen. Die Mengen des motorisierten Verkehrs können in Quartierzentren an Hauptstrassen hoch sein, sowohl in Bezug auf den MIV als auch auf den ÖV.

Mit der Umgestaltung definierter Abschnitte des Strassennetzes soll insbesondere für den Fussverkehr die Situation verbessert werden. Folgende Gestaltungsansätze sind möglich (beispielhafte Aufzählung):

- Koexistenzprinzip: Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden
- Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs, der Situation vor Ort angepasste Geschwindigkeiten
- Attraktive, grosszügige Fussgängerflächen mit von Bäumen beschatteten Aufenthaltsbereichen
- Platzartige Erweiterungen für Aufenthalt und sozialen Kontakt
- Zahlreiche attraktive Querungsmöglichkeiten (flächiges Queren, Fussgängerstreifen)
- Angebot von Abstellplätzen für Zweiräder und klare Führung des Veloverkehrs
- Gestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade

Die Eintragungen für Fussgängerbereiche beschränken sich auf zentrale Plätze und Strassenabschnitte. Die Signatur kann punktuell (z. B. Schaffhauserplatz) oder linear (z. B. Langstrasse) sein und ergänzt die Signatur «Umgestaltung Strassenraum» aus dem regionalen Richtplan. Sämtliche Fussgängerbereiche sind «bestehend». Alle Festlegungen für Fussgängerbereiche sind in der Tabelle 8.4 erläutert.

Tab. 8.1: Geplante Fussverbindungen

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
A2	Verbindung Polysteig – Schienhutgasse	Neubau Fussverbindung (Querspange) zur besseren Erschliessung Hochschulgebiet	Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich Zentrum gemäss kant. Richtplan Pt. 6.2.1	kurzfristig
A3	Verbindung Sihlberg – Hürli-mannareal	neue Fussverbindung		mittelfristig
A4	Fussverbindung zum Bürglihügel	neue Fussverbindung zur Erschliessung Aussichtspunkt Bürglihügel, zum Teil bestehend (Katharinenweg)		kurzfristig
A5	Sihluferweg links, Zwirnerstrasse – Leimbachsteg	Neubau Fussverbindung entlang Sihl, linke Seite	Abstimmung mit allfälligen Revitalisierungsmassnahmen an der Sihl, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A6	Unterführung A3	neue Fussgänger-/Velounterführung unter der A3 bei der Stadtgrenze		mittelfristig
A10	Verbindung Binzring – Arbentalstrasse	neue Fussverbindung zwischen Binz und Schweighofquartier	Schutzgebiet Binz (381)	kurzfristig
A11	Verbindung Binzallee – Robmannweg	neue Fussverbindung		kurzfristig
A12	Verbindung Binzquartier, Räfel- bis Grubenstrasse	neue Fussverbindung durchs Binzareal		mittelfristig
A13	Verbindung Uetliberg / Giesshübelstrasse	neue Fussverbindung am Kopfende SZU-Rangiergleise		mittelfristig
A14	Verbindung Uetlibergstrasse – Albisgütliweg	neue Fussverbindung entlang CS Uetlihof		mittelfristig
A15	Fussverbindung entlang Friedhof Sihlfeld	neue Fussverbindung		mittelfristig
A20	Verbindung Europaallee – Kaserne, Freischützgasse	durchgehende Fussverbindung		kurzfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
A21	Limmatsteg oberer Letten	Neuer Limmatsteg in Verlängerung der Klingenstrasse, zwischen Sihlquai und Lux-Guyer-Weg		mittelfristig
A22	Verbindung Lettenviadukt – Neugasse	neue Fussverbindung		mittelfristig
A23	Verbindung Hardturm/ Pfingstweidstrasse	neue Fussverbindung	in Koordination mit neuer Wohnsiedlung und Stadionneubau	kurzfristig
A31	Verbindung Letziweg – Frohburgstrasse	neue Fussverbindung	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A32	Verbindung Schanzengasse – Hohenbühlstrasse	neue Fussverbindung	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A33	Verlängerung Himmelleiterli	neue Fussverbindung zwischen Zürichberg- und Spiegelhofstrasse	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A34	Steg Stöckentobel	Fussgängersteg über das Stöckentobel zur Verbindung von Waser- und Witikonstrasse	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A35	Verbindung Witikonstrasse – Oetlisbergweg	neue Fussverbindung auf der Route zwischen Friedhof Witikon und Oetlisbergwald	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A36	Verbindung An der Specki – In der Looren	neue Fussverbindung	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A37	Verbindung Stodolaststrasse - Berghaldenstrasse	neue Fussverbindung		mittelfristig
A40	Verlängerung Hambergersteig	neue Fussverbindung, erholungsorientiert	Koordination mit Fussverbindung Burgreben, Detailprojektierung muss besondere Rücksicht auf Situation nehmen (landschaftlich sensibles und zum Teil privat genutztes Gebiet)	mittelfristig
A50	Verlängerung Anemonenstrasse	neue Fussverbindung zwischen Flur- und Flüelastrasse		mittelfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
A51	Verbindung Flurstrasse – Flüela-strasse	neue Fussverbindung zwischen Flur- und Flüelastrasse in Verlängerung der Edelweissstrasse	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A52	Verbindung Utogrund – Letzigrund	neue Fussverbindung zwischen Sportanlage Utogrund und Badenerstrasse, entlang Freibad Letzi		mittelfristig
A53	Verlängerung Hardgutstrasse	neue Fussverbindung zwischen Hohlstrasse und neu geplantem Gleis-uferweg Süd		mittelfristig
A54	Verbindung durchs VBZ-Areal zwischen Luggwegstrasse und Flurstrasse	neue Fussverbindung		Langfristig, Trasseesicherung für den Fall einer Umnutzung des VBZ Areals
A55	Verlängerung Ernst-Zöbeli-Weg	Fussverbindung zur Badenerstrasse entlang Gleis	im Zusammenhang mit neuer Haltestelle Farbhof (LTB, Bus), ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig
A56	Verbindung Eyhof – Püntstrasse	neue Fussverbindung	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A57	Vulkanstrasse, Verbindung Vulkanplatz – Bändlistrasse, Passerelle über A1	Einbindung Eisstadion ins Fussverbindungsnetz: attraktive Verknüpfung Bahnhof Altstetten sowie Tramhaltestelle Werdhölzli	Strassenprojekt Vulkanstrasse sowie nach Abschluss Umbau/Sanierung Bernerstrasse Süd (Passerelle). Die Verbindung zu den Rasensportanlagen Juchhof 1 und 2 ist zu integrieren.	kurzfristig
A60	Einsteinbrücke, ETH Hönggerberg	Einrichtung Fussverbindung/Trottoir	evtl. weiter nördlich unter der Glaubtenstrasse (bestehende Unterführung, Fussweg abseits der Strasse)	kurzfristig
A62	Verlängerung Segantinistrasse	neue Fussverbindung, Lückenschluss zwischen Appenzeller- und Segantinistrasse		mittelfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
A63	Verbindung Hönggerstrasse – Limmatuferweg	neue Fussverbindung für durchgehende Verbindung Limmat – Landenbergquartier – Nordbrücke		mittelfristig
A71	Verlängerung Obsthaldenstrasse	neue Fussverbindungen zwischen Obsthaldenweg und Althoos-strasse sowie Käferholzstrasse über Areal der Schule Käferholz		kurzfristig
A72	Verbindung Margrit-Rainer-Strasse – Maria-Stader-Weg	neue Fussverbindung mit Gleisquerung	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A73	Verbindung Birchstrasse – Felsenrainstrasse	neue Fussverbindung		mittelfristig
A74	Fussverbindung Birchstrasse – Köschenrütistrasse	durchgehende Verbindung via Schulhäuser Buchwiesen, auf meist vorhandenen Wegen/Strassen	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A75	Waldrandweg Riedenholz – Schwandenholz	neue Fussverbindung zwischen Köschenrütistrasse und Schwandenholzstrasse entlang der Waldränder	Linienführung mit Revitalisierung Katzenbach abstimmen, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A77	Verbindung Stelzenstrasse – Richtung Katzenbachweg und Attraktivierung der Verbindung unter den Gleisen zum Glattpark	neue Verbindung entlang der Gleise und Verbesserung Unterführung Stelzenstrasse	In Koordination mit den neu entstehenden Freiräumen (Ariapark)	langfristig

Tab. 8.2: Geplante Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
B1	Fussverbindung entlang Areal Schanzenberg	neue hangparallele Fussverbindung zwischen Künstlergasse und Kantonsschulstrasse (Promenade integriert in Freiraumkonzept Stadtbalkone)	Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich Zentrum gemäss kantonalem Richtplan Pt. 6.2.1, ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
B2	Seeuferweg, Hafen Wollishofen bis Stadtgrenze	Fussverbindung (Promenade) am Zürichsee, Lückenschluss Seeuferweg	Konkretisierung des regionalen Richtplaneintrags (Tab. 4.13, Nr. 21)	mittelfristig
B3	Sihlsteg Sihlcity	Neubau Fussgänger-/Velo-steg über die Sihl		kurzfristig
B4	Fussverbindung zwischen Lessing- und Hügelstrasse	neue Fussverbindung zwischen Sihlraum und Engequartier, insbesondere als Fortsetzung des Sihlstegs Sihlcity zweckmässig	Koordination mit Sihlsteg Sihlcity	mittelfristig
B5	Giesshübelsteg	neuer Steg für Fuss-/Veloverkehr über die Sihl		kurzfristig
B10	Sihluferweg links, Bederbrücke bis Sihlhölzli	neue Fussverbindung entlang linkem Sihlufer	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B11	Sihluferweg links, Kanalstrasse – Allmendweg	neue Fussverbindung entlang linkem Sihlufer	Abstimmung mit Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojekt Allmend Brunau, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B12	Promenades Jardin Friesenberg	neue hangparallele Fussverbindung zwischen Döltschweg und Hegianwandweg im Rahmen des Masterplans FGZ (Promenades Jardin)	Koordination mit Ergänzungsplan Friesenberg	kurzfristig
B13	Fussverbindung zwischen Gutstrasse und Friedhof Sihlfeld	neue Fussverbindung von der Thomaskirche zum Friedhof Sihlfeld, Durchquerung Familiengartenareal und Friedhof erforderlich	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B14	Fussverbindung entlang Seebahneinschnitt	neue Fussverbindung zwischen Kalkbreite- und Zweierstrasse in Verlängerung des Urselwegs	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B20	Fussverbindung Neufrankengasse – Hohlstrasse	neue Fussverbindung	Ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig
B21	Gleisuferweg Süd	Neubau einer durchgehenden Fussverbindung entlang des Gleisfelds zwischen Langstrasse und Schnellgutbahnhof	Kombination mit Hauptroute Velo, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B22	Negrellisteg	neue Überführung übers Gleisfeld für den Fussverkehr zwischen Gustav-Gull-Platz und Zollstrasse 695	Konkretisierung des regionalen Richtplaneintrags (Tab. 4.13, Nr. 35)	kurzfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
B23	Verlängerung Lettenviadukt	neue Überführung übers Gleisfeld für Fuss- und Veloverkehr zwischen Hohlstrasse und Neugasse	Ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig
B24	Verbindung Duttweilerbrücke – Mühleweg	neue Fussverbindung (Lückenschluss) zwischen Duttweilerbrücke und Mühleweg mit Querspange zum Pflingstweidpark	Konkretisierung des regionalen Richtplaneintrags (Tab. 4.13, Nr. 27, geänderte Linienführung), ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B25	Limmatuferweg Abschnitt Gasometerstrasse bis Ampèresteg	neue Fussverbindung zwischen Schule Kornhaus und Ampèresteg, linke Seite	Konkretisierung des regionalen Richtplaneintrags (Tab. 4.13, Nr. 28), ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B26	Gleisuferweg Nord	neue Fussverbindung (Promenade) entlang des Gleisfelds zwischen Röntgen- und Aargauerstrasse	Kombination mit Hauptroute Velo, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B27	Verbindung Hardeggsteg – Hohlstrasse	neue Verbindung über das Gleisfeld für Fuss-/Veloverkehr in Verlängerung der Flurstrasse, Verbindung von Altstetten an den Limmatraum	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B28	Verlängerung Hardgutstrasse	Neue Verbindung zwischen Hardgutstrasse und Gleisuferweg Süd		mittelfristig
B30	Sternwartstrasse	neue Fussverbindung zwischen Gloria- und Universitätsstrasse sowie durch den Park	Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich Zentrum	kurzfristig
B31	Verbindung Trichtenhäuserstrasse – Familiengartenareal	neue Fussverbindung zwischen Trichtenhäuserstrasse und Familiengartenareal	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B32	Verbindung Eierrechtstrasse – Elefantentweg	neue Fussverbindung entlang Waldrand	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B41	Fussverbindung zwischen Bleuler- und Wittellikerstrasse	neue Fussverbindung durch geplanten Grünzug Lengg	Gebietsplanung Lengg gemäss kantonalem Richtplan 6.2.10	mittelfristig
B42	Verlängerung Flühgasse	neue Fussgänger-/Veloquerung (Unter-/Überführung) über Bahntrasse und Bellerivestrasse zur besseren Anbindung des Quartiers an den See	Marina Tiefenbrunnen	mittelfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
B50	Fussverbindung über Kirchenhügel Altstetten	neue Fussverbindung zwischen Feldblumen- und Saumackerstrasse, zum Teil bestehend (E. Kempin-Spyri-Weg), Wegrecht erforderlich	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B51	Langgrütweg, Im Sträler – Triemlifussweg	neue Fussverbindung (Wegrecht erforderlich)		mittelfristig
B52	Verlängerung Bachwiesenweg	neue Fussverbindung zwischen Bachwiesenstrasse und Friedhof Albisrieden, Durchquerung Familiengartenareal und Areal Schule Untermoos, Wegrecht erforderlich	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B53	Fussverbindung Goldacker	neue Fussverbindung zwischen Friedhof und Bergwiesen	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B54	Fussverbindung Grünau – Juch	neue Fussverbindung zwischen Tüffenwies und Paul-Pflüger-Strasse, Durchquerung Familiengartenareal erforderlich	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B60	Fussverbindung durch Friedhof Höneggerberg	neue Fussverbindung zwischen Wildenweg und Kappenbühlstrasse, Anbindung Aussichtspunkt	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B70	Holderbach – Holzerhurd	neue Fussverbindung zwischen Hungerberg (Holderbachweg) und Holzerhurd via Georg-Kempf-Strasse, Lückenschluss in der Verbindung Höneggerberg und Katzenssee	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B71	Fussverbindung entlang Dorfbach Unteraffoltern	neue Fussverbindung entlang Dorfbach im Zusammenhang mit der geplanten Offenlegung und Revitalisierung, Verbindung Horensteinstrasse – Katzenbach	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B72	Fussverbindung Lerchenhalde	neue Fussverbindung zwischen Im Hagenbrünneli und Höneggerbergring (ETH-Campus), Durchquerung Tennisanlage erforderlich	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B73	Fussverbindung zwischen Käferberg und Hürstholz	neue Fussverbindung zwischen Käferberg und Hürstholz	Grünzug Fronwald – Glaubten, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
B74	Fussverbindung im Bereich Gugel/Anwandel	neue Fussverbindung entlang Bahntrasse (Projekt Fitnessmeile)	Gestaltungsplan Seebacherstrasse, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B75	Fussverbindung Frohbühl-/Glatttalstrasse	neue Fussverbindung via Sportanlage Eichrain	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B76	Fussverbindung Seebacherplatz – Leutschenpark	neue Fussverbindung zwischen Seebacherplatz und Leutschenpark, Querung Bahngleise und Thurgauerstrasse	Entwicklungsplanung Thurgauerstrasse, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B77	Fussverbindung Glatttalstrasse – Kolbenacker – Arianestrasse-Katzenbachstrasse	Neue Fussverbindung,, Durchquerung Tennisanlage noch zu klären	in Koordination mit den neu entstehenden Freiräumen (Ariane-park), ökologischer Vernetzungskorridor	langfristig, Trasseesicherung für den Fall einer Umnutzung des Ruag-Areals
B78	Fussverbindung Im Büngerten – Blumenfeldstrasse	neue Fussverbindung zwischen Im Büngerten und Blumenfeldstrasse		mittelfristig
B79	Fussverbindung Regensbergbrücke – Wehtalerstrasse	Durchwegung der gewünschten Überdeckung des Oerliker Einschnitts		langfristig
B80	Glattuferweg (westseitig) zwischen Überland- und Andreasstrasse	neue Fussverbindung und Unterführung zum Lückenschluss des Glatt-uferwegs	Konkretisierung des regionalen Richtplaneintrags (Tab. 4.13, Nr. 31); Projekt Fil bleu, ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig
B81	Parkweg Überlandpark	neue Fussverbindung durch Überlandpark zwischen Regensbergstrasse und Herzogenmühlstrasse	im Zusammenhang mit der Einhausung der Autobahn in Schwamendingen, ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig
B82	Fussverbindung Überlandpark – Waldgarten	neue Fussverbindung zwischen Überlandpark und Waldgarten (fehlender Anschluss zum Panorama-weg)	Ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig
B83	Fussverbindung Überlandpark – Riedgrabenweg	neue Fussverbindung zwischen Überlandpark und Riedgrabenweg	Ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig
B84	Verlängerung Vegetastrasse (Opfikon)	Teil Fusswegverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität Saatlenstrasse – Hagenholz – Glattpark, Lückenschluss		mittelfristig
B85	Verbindung Grünzug Glattwiesenstrasse in Erholungsgebiet	Lückenschluss zwischen Glattwiesenstrasse/Schule und Erholungsgebiet	Potenzieller Quartierhof Huebhof	mittelfristig

Tab. 8.3: Spezialfälle Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität

Im Richtplan werden nur jene Fussverbindungen als geplant eingetragen, die noch nicht existieren. Gerade bei den Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität sind Ausbauten bestehender Fussverbindungen von grosser Bedeutung. Die folgende Tabelle enthält diejenigen Spezialfälle, die als Fussverbindung bereits existieren, das angestrebte Zukunftsbild einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität aber noch weit verfehlen.

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
C1	Bucheggstrasse	Transformation des heutigen Strassenraums im Abschnitt Bucheggplatz bis Schaffhauserstrasse zu einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität	Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel (Voraussetzung)	mittelfristig
C2	Lenggstrasse	Transformation des heutigen Strassenraums im Abschnitt Bleuler- bis Forchstrasse zu einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität	Gebietsplanung Lengg	kurzfristig
C3	Flurstrasse	Transformation des heutigen Strassenraums im Abschnitt Rauti- bis Hohlstrasse zu einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität	Verdichtungsgebiet Altstetten, Freiraumgestaltung mittels Kleinplätzen/Pocketparks entlang Strassenkorridor, ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig
C4	Baslerstrasse	Transformation des heutigen Strassenraums im Abschnitt Altstetter- bis Herdernstrasse zu einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität	Verdichtungsgebiet Altstetten, Freiraumgestaltung mittels Kleinplätzen/Pocketparks entlang Strassenkorridor, ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig
C5	Weg entlang Katzenbach	Transformation des heutigen Wegs im Abschnitt Reckenholz- bis Hertensteinstrasse zu einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
C6	Regensbergstrasse	Transformation des heutigen Strassenraums im Abschnitt Regensbergbrücke bis Hürststrasse zu einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität	Projekt Tramnetzentwicklung Affoltern (Voraussetzung), Freiraumgestaltung mittels Kleinplätzen/Pocketparks entlang Strassenkorridor, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinations- hinweis	Realisierungs- horizont
C7	Glattuferweg	Ausbau des bestehenden Glattuferwegs zu einer Fuss-/Veloverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität	Projekt Fil Bleu, ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig

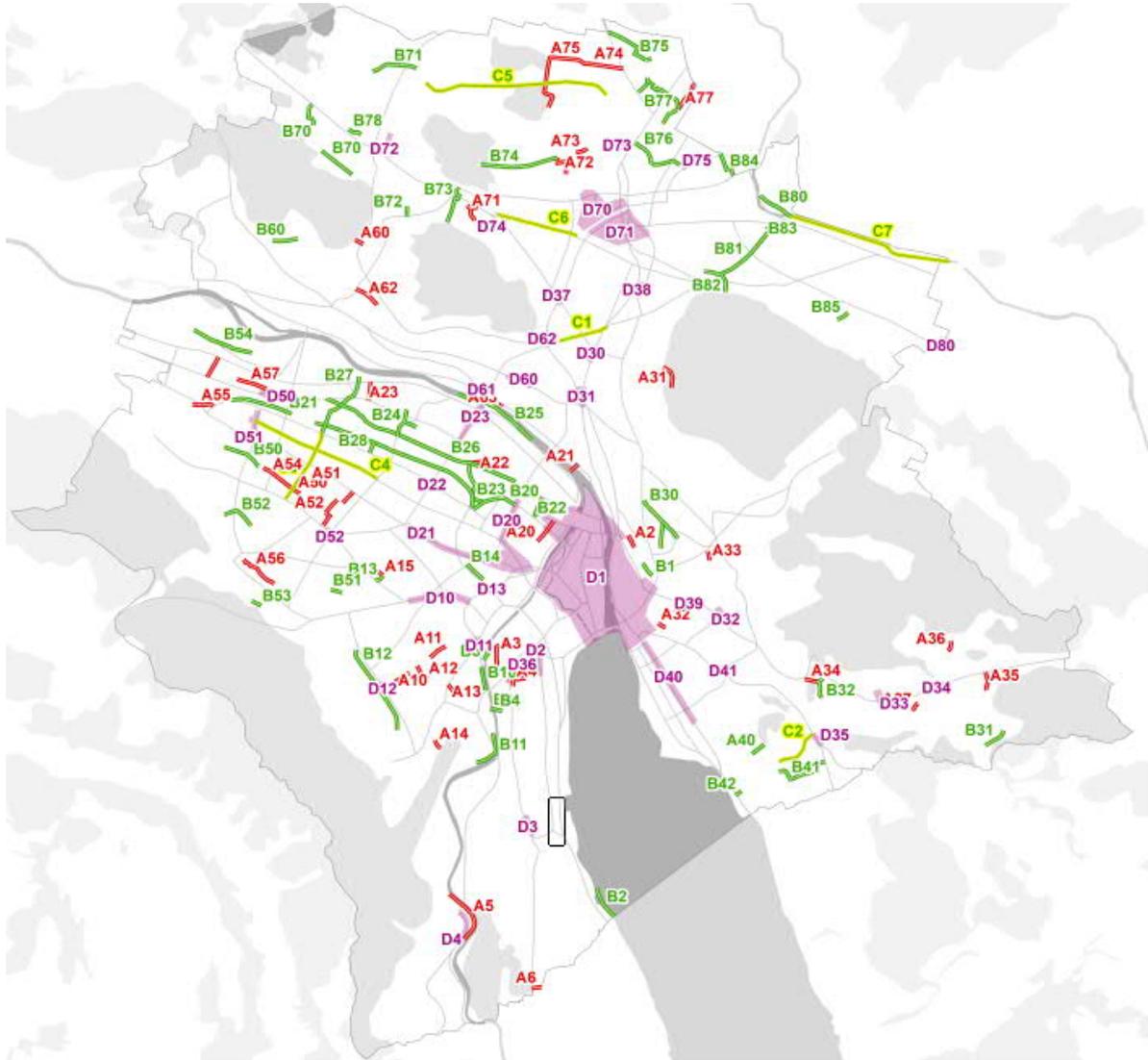
Tab.8.4: Fussgängerbereiche

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
D1	Altstadt/City	punktueller Verbesserungen; Erweiterung der Tempo-30-Zone mit Fahrverbot in der Innenstadt (Entlastung Sihlstrasse/St. Annagasse); Aufwertung Limmatquai Abschnitt Central – Mühlegasse	Hist. Kompromiss betr. Parkierung Zentrumsgebiet gemäss regionalem Richtplan/Verkehrskonzept Innenstadt	mittelfristig
D2	Tessinerplatz	punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig
D3	Morgental (Mutschelstrasse)	punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig
D4	Leimbachstrasse	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA ⁵	kurzfristig
D10	Birmensdorferstrasse, Abschnitt Zweierstrasse – Gutstrasse	punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	kurzfristig
D11	Manesseplatz	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss Regionalem Richtplan	kurzfristig
D12	Zentrum Friesenberg	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	kurzfristig
D13	Bahnhof Wiedikon	Punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D20	Langstrasse Kreis 4	Neuorganisation Verkehr, Umgestaltung Strassenraum, punktueller Verbesserungen	Hist. Kompromiss betr. Parkierung Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	kurzfristig
D21	Badenerstrasse, Staufacher – Kalkbreite – Lochergut – Albisriederplatz	punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D22	Hardplatz	punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig
D23	Hardstrasse – EscherWyss-Platz	Punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig

⁵ Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (KRP SLöBA)

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
D30	Schaffhauserstrasse, Bereich Guggach – Milchbuck	punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D31	Schaffhauserplatz	punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D32	Römerhofplatz	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	kurzfristig
D33	Witikon Zentrum	punktueller Verbesserungen; Umgestaltung Strassenraum (Buchzelgstrasse)	Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	Kurz-/mittelfristig
D34	Witikon Unterdorf	punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig
D35	Balgrist	Umgestaltung Strassenraum	Gebietsentwicklung Lengg Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	kurzfristig
D36	Waffenplatzstrasse	Punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D37	Wehntalerstrasse/Hofwiesenstrasse	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D38	Berninaplatz	Punktueller Anpassungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D39	Hottingerplatz	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	kurzfristig
D40	Seefeldstrasse, Abschnitt Falkenstrasse – Hornbachstrasse	punktueller Verbesserungen	Hist. Kompromiss betr. Parkierung Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D41	Hegibachplatz	Punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D50	Bahnhof Altstetten Nord	Umgestaltung Strassenraum	Programm Zugänglichkeit Bahnhöfe Zentrumgebiet gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig
D51	Altstetterstrasse Abschnitt Hohl- bis Badenerstrasse sowie Lindenlatz	Umgestaltung Strassenraum	im Zusammenhang mit Verdichtung in Altstetten Zentrumsgebiet gemäss regionalem Richtplan	kurzfristig
D52	Hubertus	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	kurzfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
D60	Nordbrücke	punktueller Verbesserungen, Verbreiterung südliches Trottoir	Programm Zugänglichkeit Bahnhöfe Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	kurzfristig
D61	Wipkingerplatz	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	langfristig
D62	Bucheggplatz	Umgestaltung Strassenraum	mit Realisierung Rosengartentram/Rosengartentunnel Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D70	Neu-Oerlikon	punktueller Verbesserungen	Programm Zugänglichkeit Bahnhöfe Zentrumsgebiet gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig
D71	Oerlikon Zentrum	punktueller Verbesserungen	Programm Zugänglichkeit Bahnhöfe Zentrumsgebiet gemäss regionalem Richtplan	kurz-/mittelfristig
D72	Jonas-Furrer-Strasse	Umgestaltung Strassenraum	Programm Zugänglichkeit Bahnhöfe Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA, Tram Affoltern	kurzfristig
D73	Bahnhaldestrasse, Schaffhauserstrasse – Bahnhof Seebach	Umgestaltung Strassenraum	Programm Zugänglichkeit Bahnhöfe Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig
D74	Neu-Affoltern, Regensbergstrasse	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA, Tram Affoltern	kurzfristig
D75	Leutschenbach	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	langfristig
D80	Bahnhof Stettbach	punktueller Verbesserungen	Programm Zugänglichkeit Bahnhöfe Zentrumsgebiet gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig



- Geplante Fussverbindung
- Geplante Fussverbindung mit Aufenthaltsqualität
- Spezialfall Fussverbindung mit Aufenthaltsqualität
- Fussgängerbereich

Abbildung 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr

8.4 Massnahmen

- (1) Die im Richtplan festgelegten Fussgängerbereiche werden mit Konzepten und/oder Objektblättern ergänzt, die deren Aufwertung für den Fussverkehr konkretisieren, und zwar unter Berücksichtigung weiterer städtischer Konzepte (Alleenkonzept, Zürich 2040: ein räumliches Konzept für die wachsende Stadt, Lärmbelastungskataster, Leitbild ökologische Vernetzungskorridore etc.).
- (2) Die Stadt setzt sich dafür ein, den Komfort und die Sicherheit für den Fussverkehr zu heben. Die Stadt fördert die Schulwegsicherheit mit entsprechenden Massnahmen.
- (3) Die Anforderungen an das hindernisfreie Bauen werden in den (Strassen-) Projekten berücksichtigt.
- (4) Die Stadt gestaltet die öffentlichen Stadträume gemäss der Strategie Stadträume. Diese beinhaltet einen Bedeutungsplan, der regelmässig nachgeführt wird.
- (5) Im Rahmen vertiefender Planungen und konkreter Bauprojekte sind bei Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität Verbesserungen anzustreben. Dabei sind u. a. zu berücksichtigen:
 - Alleenkonzept
 - Freiraumentwicklung gemäss KRP SLöBA⁶
 - Leitbild ökologische Vernetzungskorridore
 - Klimaanalyse
 - Bachkonzept
 - Land-/Rechtserwerb für z. B. Wege und Pocketparks (Wegrechte, Dienstbarkeiten)
 - akustische Qualität

8.5 Grundlagen

- Stadtverkehr 2025
- Kommunaler Verkehrsplan (2004)
- Regionaler Richtplan (2017)
- Objektblätter Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren (2006)
- Lärmbelastungskataster für Hauptstrassen und übrige Strassen

⁶ Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (KRP SLöBA)

9 Veloverkehr

9.1 Ausgangslage

Massgebend in der Richtplanung für den Veloverkehr sind verschiedene Routenklassierungen, die sich nach Funktion, Gestaltung und Betrieb voneinander unterscheiden. Gemäss regionalem Richtplan bilden Hauptrouten und Komfort Routen das übergeordnete regionale Veloroutennetz, die Nebenrouten das kommunale Netz.

Tab. 9.1: Routenklassierung Veloverkehr gemäss regionalem Richtplan

Klassierung	Funktion, Gestaltung, Betrieb	Festsetzungsstufe
Hauptroute	<p>Verbindung der wichtigsten Ziele innerhalb der Stadt für den Alltagsverkehr</p> <p>Maschenweite: 300–600 Meter</p> <p>Dimensionierung und Führung auf grössere Veloverkehrsmengen und Geschwindigkeiten ausgelegt</p> <p>eigentrasseiert und in der Breite deutlich über den Minimalanforderungen liegend (Radwege oder -streifen), verkehrsarme Quartierstrassen, durchgängige und sichere Führung über Knoten, situativ für Veloverkehr geöffnete Busspuren (ohne Beeinträchtigung des Betriebsablaufs des ÖV)</p> <p>In Ausnahmefällen kann bei gemeinsamer Führung mit dem motorisierten Individualverkehr die Sicherheit mit geeigneten betrieblichen und gestalterischen Massnahmen (z.B. Geschwindigkeitsreduktion, Belagseinfärbung) gewährleistet werden</p>	regional
Komfortroute	<p>stadtquerende Routen für den Freizeit- und Alltagsverkehr</p> <p>weitgehend getrennt vom motorisierten Verkehr</p> <p>eigentrasseiert und in der Breite deutlich über den Minimalanforderungen liegend, gemeinsame Rad- und Fusswege, verkehrsarme Strassen, Begegnungszonen, durchgängige, sichere und komfortable Führung über Knoten</p>	regional
Mountainbike-route	<p>einzelne allgemein zugängliche Wege oder Pfade im hügeligen Gelände</p> <p>in der Regel ohne befestigte Oberfläche</p>	regional/ kommunal
Nebenroute	<p>Anbindung aller relevanten Ziele für den Alltagsverkehr</p> <p>Maschenweite: 200–300 Meter</p> <p>Radstreifen, Quartierstrassen</p>	kommunal

9.2 Ziele

Der regionale Richtplan beschreibt als Zielbild ein attraktives, sicheres und zusammenhängendes Veloroutennetz, das es allen Bevölkerungsgruppen erlaubt, das Velo als Verkehrsmittel für sämtliche Zwecke zu nutzen (Arbeit, Einkaufen, Freizeit, Tourismus etc.), und Anreize setzt, auf das Velo umzusteigen. Konkret nennt er folgende Ziele:

a) Verdoppelung der Anzahl Velofahrten

Bis im Jahr 2025 verdoppelt sich die Anzahl der Velofahrten als Mindestziel. (...)

b) Durchgängige, sichere und attraktive Hauptrouten

Die Hauptrouten ermöglichen den geübten Velofahrenden sichere, direkte und zusammenhängende Verbindungen zwischen den wichtigen Quellen und Zielen. (...)

c) Durchgängige, sichere und attraktive Komfortrouten

Ergänzend zu den Hauptrouten bieten die Komfortrouten sowohl den geübten als auch den ungeübten Velofahrenden komfortable Verbindungen mit hoher Sicherheit. (...)

d) Bedarfsgerechtes Angebot an Veloabstellplätzen

An den Bahnhöfen und an weiteren wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs besteht ein bedarfsgerechtes Angebot an sicheren Velostationen und Abstellplätzen. (...)

e) Einfacher Zugang zum Veloangebot

Ein adäquates Angebot an Verleihstationen ermöglicht den einfachen Zugang zu einem Verleihvelo für alle Nutzerinnen und Nutzer.

Die kommunalen Velorouten ergänzen das regionale Routennetz, insbesondere mit Verbindungen zu Quartierzentren, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulen, Läden, Sportanlagen, Mountainbike-Infrastrukturen und Erholungsgebieten. Für regionale Routen, die erst längerfristig realisierbar sind, werden nach Möglichkeit alternative kommunale Verbindungen festgelegt.

Innerhalb der Quartiere sollen Ziele mit dem Velo möglichst direkt erreicht werden können. Das kommunale Strassennetz soll dort auch neben den eigentlichen Velorouten gut für den Veloverkehr befahrbar sein. Besonderes Gewicht liegt auf der velogerechten Gestaltung von Hauptstrassenquerungen.

Die qualitativ hochwertige Veloparkierung ist für die Wahl des Velos als Verkehrsmittel von Bedeutung. Im öffentlichen Raum sollen in Quartierzentren und bei anderen öffentlichen Nutzungsschwerpunkten (Bahnhöfe, Schwimmbäder, Schulen etc.) genügend Abstellplätze angeboten werden.

9.3 Karteneinträge

In der Richtplankarte «Veloverkehr» sind die übergeordneten Velorouten (Haupt- routen, Komfort- routen) abgebildet und die kommunalen Velorouten (Neben- routen) sowie Standorte für Veloabstellanlagen von öffentlichem Interesse festgelegt. Die Festlegungen für die Nebenrouten gelten für beide Richtungen.

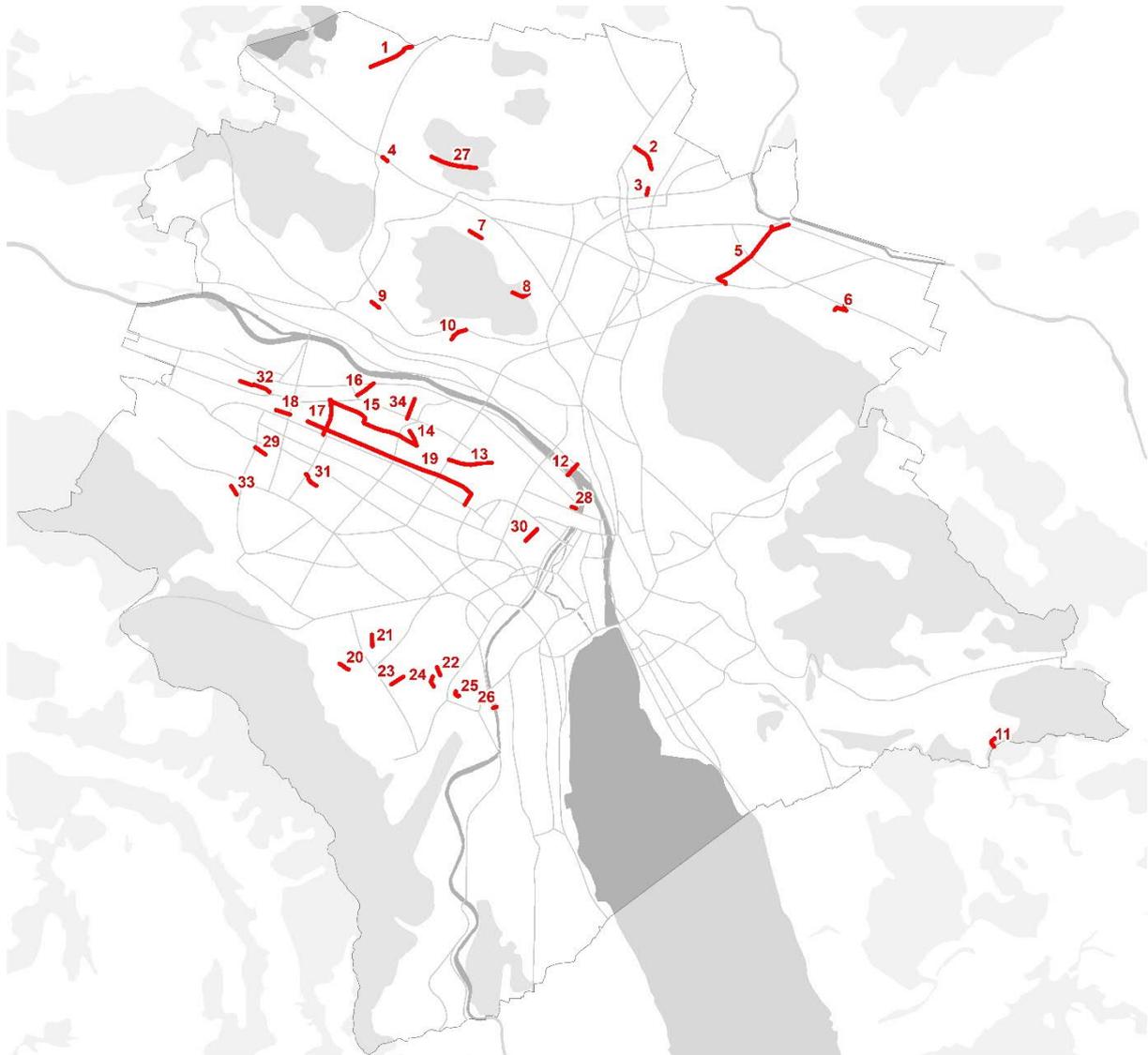
Das gesamte städtische Veloverkehrsnetz ist viel dichter als das im Richtplan abgebildete Netz, insbesondere im innerstädtischen Bereich.

Analog zum Fussverkehr werden Velorouten nur dort als «geplant» eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. Alle Velorouten, für die bereits eine befahrbare Verbindung existiert, werden zu den «bestehenden» gezählt.

Tab. 9.2: Velorouten

Nr.	Abschnitt	Vorhaben	Realisierungshorizont
1	Büsisee	Bau einer Veloverbindung parallel zur Autobahn	mittelfristig
2	Stierli-Areal	Bau einer Unterführung	mittelfristig
3	UZH Oerlikon	Bau einer Verbindungsrampe	langfristig
4	Zehntenhausplatz Ost	Lückenschluss für den Veloverkehr	mittelfristig
5	Einhausung Schwamendingen	Bau einer Veloverbindung auf der Einhausung Schwamendingen	mittelfristig
6	Schule Stettbach	Bau einer Rampe für den Veloverkehr	langfristig
7	Rebhüslweg	Lückenschluss für den Veloverkehr	langfristig
8	Verbindung Eichhörliweg	Bau einer Wegverbindung für den Veloverkehr	langfristig
9	Müseliweg	Lückenschluss für den Veloverkehr	kurzfristig
10	Waidfussweg	Bau einer Wegverbindung für den Veloverkehr	langfristig
11	Trichtisal	Bau einer Wegverbindung für den Veloverkehr	langfristig
12	Klingensteg	Bau einer Flussquerung	langfristig
13	Geroldareal	Bau einer Wegverbindung für den Veloverkehr	langfristig
14	Mühleweg	Lückenschluss für den Veloverkehr	kurzfristig
15	Gleisufer Nord	Bau einer Veloverbindung parallel zu den Bahngleisen	langfristig
16	Hardturmareal	Lückenschluss für den Veloverkehr	mittelfristig
17	Gleisquerung Flurstrasse	Bau einer gleisquerenden Nord-Süd-Verbindung	langfristig
18	Gleisufer Süd	Bau einer Veloverbindung parallel zu den Bahngleisen, westlicher Abschnitt	langfristig
19	Gleisufer Süd	Bau einer Veloverbindung parallel zu den Bahngleisen, östlicher Abschnitt	langfristig
20	Friesenbergalpe	Lückenschluss für den Veloverkehr	mittelfristig

Nr.	Abschnitt	Vorhaben	Realisierungs- horizont
21	Verbindung Schweighof	Lückenschluss für den Veloverkehr	mittelfristig
22	Binzquerung	Bau einer Wegverbindung für den Veloverkehr	langfristig
23	Binzring	Lückenschluss für den Veloverkehr	langfristig
24	Untergraben – Grubenstrasse	Bau einer Wegverbindung für den Veloverkehr	langfristig
25	Gleiskopf Giesshübel	Bau einer Verbindung entlang des Gleiskopfes im Bahnhof Giesshübel	langfristig
26	Sihlcity-Steg	Bau einer Flussquerung	mittelfristig
27	Hürstwald	Bau einer Veloverbindung parallel zu den Bahngleisen	langfristig
28	Anschluss Stadttunnel	Bau einer Zufahrtsrampe in Ost-West-Ausrichtung zum Stadttunnel unter dem Hauptbahnhof	kurzfristig
29	Saumackerstr. – Altstetterstr.	Bau einer Wegverbindung für den Veloverkehr	langfristig
30	Kasernenareal	Öffnen des Areals für den Veloverkehr	mittelfristig
31	UBS Süd	Öffnen des Areals für den Veloverkehr	langfristig
32	UBS Nord	Öffnen des Areals für den Veloverkehr	mittelfristig
33	Eulenweg	Öffnen der Privatstrasse für den Veloverkehr	mittelfristig
34	Mühleweg	Öffnen des Areals für den Veloverkehr	mittelfristig



— Geplante Veloroute

Abbildung 9.1 Geplante Velorouten

9.4 Massnahmen

- (1) Die Stadt baut das kommunale Veloroutennetz in Ergänzung zum regionalen Netz zu einem attraktiven Gesamtnetz für den Veloverkehr aus. Die dazu notwendigen baulichen und betrieblichen Massnahmen sind jeweils in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge, der Fahrgeschwindigkeit und der Situation vor Ort zu definieren. Infrastruktur, Steuerung, Signalisation und Markierung gewährleisten, dass das Netz, inklusive Querungen und Kreuzungen, sicher, durchgehend und flüssig befahrbar ist.
- (2) Die Stadt sorgt dafür, dass im Rahmen der Strassenprojekte die Aspekte des Veloverkehrs nicht zu Lasten des Fussverkehrs umgesetzt werden. Eine Verkehrsführung über alternative Routen und in Abweichung zu direkten Verbindungen ist zu vermeiden.
- (3) Die Stadt sorgt auf allen Strassen des kommunalen Strassennetzes mit kleineren Massnahmen wie Randsteinabsenkungen dafür, dass auch abseits der eingetragenen Velorouten ein attraktives Velofahren ermöglicht wird.
- (4) Die Stadt bietet genügend öffentlich zugängliche Veloabstellplätze an. Die Anzahl und Qualität der Abstellplätze ist situations- und nutzungsspezifisch festzulegen.
- (5) Zusätzlich zu den Infrastrukturmassnahmen setzt sich die Stadt mit weiteren Massnahmen wie Beratungen und Schulungen für ein sicheres Velofahren ein.

9.5 Grundlagen

- Masterplan Velo (2012)
- Velostandards der Stadt Zürich, Grundsätze und Details zur Infrastrukturplanung (2015)
- Stadtverkehr 2025
- Regionaler Richtplan (2017)
- Kommunaler Verkehrsplan (2004)
- Mountainbike-Konzept Stadt Zürich (2017)

10 Wirtschafts- und Güterverkehr

10.1 Ausgangssituation

Wirtschaftsverkehr wird verstanden als Güterverkehr (Transport von Gütern zu gewerblichen Zwecken) und Dienstleistungs-/Gewerbeverkehr (Geschäftsfahrten sowie Verkehr für die Erbringung gewerblicher und sonstiger nicht-privater Dienstleistungen).

Neben dem Transport geht es auch um die Anlieferung der Güter, die grundsätzlich auf privatem Grund stattfinden soll. Steht auf privatem Grund kein Platz zur Verfügung – dies kann bei alter Bausubstanz der Fall sein –, muss die Anlieferung im öffentlichen Raum abgewickelt werden. Entlang von wichtigen öffentlichen Strassen haben gemäss Planungs- und Baugesetz (§ 240 Abs. 3 PBG) Verkehrserschliessungen nach Möglichkeit rückwärtig zu erfolgen, d. h. auch die Anlieferungen. Die rückwärtige Anlieferung kann eine Lärmbelastung für die Wohnbevölkerung zur Folge haben.

Der Anteil des Wirtschafts- und Güterverkehrs liegt in der Stadt aktuell bei 15 bis 20 Prozent. Prognosen gehen von einem starken Zuwachs aus, insbesondere für den Anteil der Lieferwagen.

10.2 Ziele

Auf Stufe der regionalen Richtplanung sind die Ziele für den Wirtschafts- und Güterverkehr bereits umfassend formuliert:

a) Transitverkehr auf den Hochleistungsstrassen

Gütertransporte ohne Lieferhalt auf Stadtgebiet verkehren auf dem Hochleistungsstrassennetz. (...)

b) Effizienter Wirtschafts- und Güterverkehr

Güter- und Gewerbetransporte werden in allen Stadtgebieten sicher und konfliktfrei abgewickelt. (...)

c) Stadtverträgliche Citylogistik

Das Bringen und Abholen von Warenlieferungen ist quantitativ und qualitativ mit steigenden Ansprüchen verbunden. Geeignete Logistikstandorte zum Sammeln und Verteilen auf dem Stadtgebiet erlauben eine Verbesserung der Liefer- und Transportleistungen. (...)

d) Gesicherte Gleisanschlüsse und ausbaubare Güterumschlaganlagen

Diverse Unternehmen tätigen wichtige Teile ihrer Gütertransporte mit der Bahn. Die dazu notwendigen Anschlussgleise und Anlagen sind vorhanden (...)

Auf kommunaler Stufe wird folgendes Ziel ergänzt:

(1) Versorgung der Bevölkerung und Entsorgung sicherstellen

Gütertransport und Anlieferung im dichten Siedlungsgebiet stellen mit zunehmender Verdichtung eine immer grössere Herausforderung für alle Beteiligten dar. Die Versorgung der Bevölkerung und die Entsorgung in der Stadt sind durch geeignete Massnahmen sicherzustellen.

10.3 Karteneinträge

Der kommunale Richtplan Verkehr übernimmt die Festlegungen aus den übergeordneten Richtplänen, also Anlagen für den Güterumschlag und Anschlussgleise. Ergänzend zu den kantonal oder regional festgelegten Umschlagsstandorten Affoltern, Seebach, Altstetten und Hardfeld ist im kommunalen Richtplan die Güterumschlagsanlage Gaswerk festgelegt. Am gleichen Standort bestehen auf der Seite von Schlieren private Umschlagsanlagen. Das Lieferaufkommen für die Stadt Zürich ist dort zu gegebener Zeit im Sinne der Citylogistik zu koordinieren.

10.4 Massnahmen

Massnahmen gemäss regionalem Richtplan

- a) *Für die festgelegten Güterumschlaganlagen sind auf kommunaler Stufe geeignete Flächen auszuscheiden.*
- b) *Die festgelegten Anschlussgleise sind mit geeigneten Instrumenten auf kommunaler Stufe zu sichern.*
- c) *Auf kommunaler Stufe können bei Bedarf Güterumschlaganlagen untergeordneter Bedeutung festgelegt werden.*
- d) *Das optimierte Sammeln und Verteilen von Gütern wird im Rahmen einer innovativen Citylogistik-Plattform geprüft.*

Kommunale Ergänzung

- (1) Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei Neubauten dafür ein, dass die Anlieferung auf Privatgrund erfolgt. Bei Planungsverfahren und Arealüberbauungen sind vor Baubeginn Anlieferungskonzepte einzufordern, um einen funktionsfähigen und möglichst konfliktarmen Güterumschlag insbesondere hinsichtlich Stadtraumqualität, Verkehrssicherheit und Lärmemissionen im Endzustand gewährleisten zu können.
- (2) Die Stadt entwickelt ein Konzept für die Anlieferung auf öffentlichem Grund im dichten Siedlungsgebiet.

10.5 Grundlagen

- Stadtverkehr 2025
- Regionaler Richtplan (2017)
- Leitfaden zur Güterverkehrserschliessung, Tiefbauamt (2012)

Tabellen

- 5.1 Strassenklassierung gemäss regionalem Richtplan
- 6.1 Geplante Parkieranlagen
- 7.1 Klassierung öffentlicher Verkehr gemäss regionalem Richtplan
- 7.2 Geplante Busstrecken / Ausbaubedarf
- 7.3 Geplante Buswendemöglichkeiten
- 7.4 Geplante Reisebus-Terminals
- 8.1 Geplante Fussverbindungen
- 8.2 Geplante Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität
- 8.3 Spezialfälle Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität
- 8.4 Fussgängerbereiche
- 9.1 Routenklassierungen Veloverkehr gemäss regionalem Richtplan
- 9.2 Geplante Velorouten

Abbildungen

- 6.1 Perimeter «Historischer Kompromiss»
- 6.2 Geplante Parkieranlagen
- 7.1 Geplante Festlegungen im ÖV
- 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr (Geplante Fussverbindungen, Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität sowie Spezialfälle, Fussgängerbereiche)
- 9.1 Geplante Velorouten

