

INHALTSVERZEICHNIS

1.	ALLGEMEINES	1
2.	ZIELE DER RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG	2
2.2.	Die städtischen Ziele der räumlichen Entwicklung	2
3.	SIEDLUNGSPLAN	3
3.2.	Kantonale Festlegungen	3
3.3.	Regionale Festlegungen	4
3.3.2.	Arbeitsplatzgebiet	4
3.3.3.	Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen	6
3.3.5.	Gebiet mit Erhaltung der Stadtstruktur	7
3.3.6.	Schutzwürdiges Ortsbild	8
4.	LANDSCHAFTSPLAN	9
4.2.	Kantonale Festlegungen	9
4.3.	Regionale Festlegungen	9
4.3.1.	Allgemeines Erholungsgebiet	9
4.3.7.	Ökologische Vernetzung	9
5.	VERKEHRSPPLAN	11
5.2.	Öffentlicher Verkehr	11
5.2.1.	Kantonale Festlegungen	11
5.2.2.	Regionale Festlegungen	11
5.2.2.1.	Tram- und Busnetz	11
5.3.	Güterverkehr	15
5.4.	Strassennetz	15
5.4.1.	Kantonale Festlegungen	16
5.4.2.	Regionale Festlegungen	16
5.5.	Parkieranlagen	20
5.6.	Radwege	21
5.6.2.	Regionale Festlegungen	22
5.7.	Fusswege	24
5.7.2.	Regionale Festlegungen	25
6.	VER- UND ENTSORGUNGSPLAN	27
6.2.	Wasserversorgung	27
6.3.	Energie	27
6.4.	Abwasserbeseitigung	27
6.5.	Abfall	28
7.	PLAN DER ÖFFENTLICHEN BAUTEN UND ANLAGEN	29
7.4.	Regionale Festlegungen	29

1. ALLGEMEINES

Dieser Bericht befasst sich mit den nicht berücksichtigten Einwendungen zum Richtplan der Region Stadt Zürich, der vom 15. Januar bis und mit 14. März 1996 gemäss § 7 Abs. 2 PBG öffentlich aufgelegt wurde. Der Bericht wurde zusammen mit dem Richtplan vom Gemeinderat am 25. November 1998 zuhanden der Festsetzung durch den Regierungsrat verabschiedet.

Nicht eingetreten werden kann auf Eingaben, die auch nicht sinngemäss als Anträge verstanden werden können und nicht auf diejenigen Einwendungen, die offensichtlich nicht die Raumplanung oder den regionalen Richtplan betreffen.

Berücksichtigte Einwendungen sind als Änderungen der Karten oder des Textes in den Richtplan integriert. Wo die Reihenfolge der Festlegungen im Bericht – soweit nötig – geändert ist, werden die Einwendungen jeweils den neuen Festlegungsbegriffen zugeordnet.

Folgende Begriffe der regionalen Festlegungen im Siedlungs- und Landschaftsplan sind im Vergleich zur öffentlichen Auflage geändert worden:

öffentliche Auflage:

Gebiet mit hohem Dienstleistungsanteil
 Industriegebiet
 Entwicklungsgebiet
 Gebiet mit hohem Anteil öffentlicher Bauten
 Zentrumsgebiet mit Erhaltung der Stadtstruktur
 Erholungsgebiet
 Naturschutzobjekt
 Grünkorridor

neu:

Arbeitsplatzgebiet
 Arbeitsplatzgebiet
 Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen
 Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen
 Gebiet mit Erhaltung der Stadtstruktur
 Allgemeines Erholungsgebiet
 Überlagernde Naturschutzfestlegung
 Ökologische Vernetzung

INHALTSVERZEICHNIS

2. ZIELE DER RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG

2.2. DIE STÄDTISCHEN ZIELE DER RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG

Eine Einwendung beantragt, die Zielsetzungen zum Thema Wohnen seien durch Umsetzungshinweise zu ergänzen.

Die Zielsetzung, dass die Einwohnerzahl wieder zunehmen kann und besser durchmischt wird, soll durch Nutzung verfügbarer Raumreserven, Umnutzung nicht mehr benötigter Arbeitsplatzgebiete sowie massvolle Verdichtung bestehender Wohngebiete umgesetzt werden. Dabei ist der Anspruch nach Wohnlichkeit und Wohnumfeldqualitäten durch erhöhte Anforderungen an Siedlungs- und städtebauliche Qualitäten sicherzustellen.

Eine Einwendung spricht sich gegen eine allfällig beabsichtigte Reduktion des Wirtschaftsverkehrs aus.

Eine solche ist nicht vorgesehen. Gemäss regionalen Zielsetzungen zum Verkehrsplan soll das Verkehrssystem die notwendigen, der sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung der Stadt Zürich entsprechenden Verbindungen und Beziehungen sowie die Versorgung mit den notwendigen Gütern gewährleisten.

Eine Einwendung beantragt, nicht nur der Rad- und Fussverkehr sei zu erwähnen, sondern auch die notwendigen Lückenschliessungen der Hochleistungsstrassen gemäss kantonalem Verkehrsplan und der darauf aufbauenden innerstädtischen Quartiertangenten, nur damit könne eine Quartierberuhigung sichergestellt werden.

Die Einwendung ist im Prinzip betreffend Umfahrung und Kanalisierung im Konzept für den Strassenverkehr im Kapitel 5.5 bereits berücksichtigt.

Eine Einwendung beantragt eine Ergänzung des Berichtes unter Kap. 2.2. Regionale Zielsetzungen: «Lärmemissionen beeinträchtigen die Landschaft ähnlich wie Bauten. Schutzwürdige Landschaften und Objekte, die der Erholung dienen sollen, müssen deshalb vor Lärm bewahrt werden.» Lärmige Erholungsgebiete oder Aussichtspunkte (Verkehrslärm, Industrielärm, Fluglärm, Schiesslärm) seien keine Erholungsgebiete, die Audio-Immissionen könnten mehr stören als etwa visuelle Immissionen wie einzelne Häuser, Antennen oder Türme.

Die Forderung, dass schutzwürdige Landschaften und Objekte, die der Erholung dienen sollen, vor Lärm bewahrt werden, ist grundsätzlich richtig; sie lässt sich jedoch in der Praxis nicht erfüllen.

3. SIEDLUNGSPLAN

3.2. KANTONALE FESTLEGUNGEN

Abgrenzung Siedlungsgebiet – Erholungsgebiet

Allgemeines

Mehrere Einwendungen beantragen, es seien einzelne im Grenzbereich zwischen Siedlungs- und Erholungsgebiet gelegene Parzellen oder Teile davon dem Siedlungsgebiet zuzuweisen, insbesondere in den Gebieten Unter-Affoltern (Umgebung Dorf), Kürberghang, Riedhoferberg, Seebach (Gugel / Anwandel), Langmattwiese Witikon, sowie an den Seeufern in Wollishofen und im Tiefenbrunnen.

Mit der Anpassung des Siedlungsgebietes an das kantonale Siedlungsgebiet sind diese Einwendungen berücksichtigt. Teilweise betreffen sie Gebiete, zu denen ebenfalls im Rahmen der Bau- und Zonenordnung Rekurse eingereicht wurden, die inzwischen behandelt worden sind. Generell bleibt anzumerken:

Mit der Festlegung des Siedlungsgebietes wird ein Rahmen abgesteckt, innerhalb dessen nach den Voraussetzungen und Anforderungen des Art. 15 sowie der Art. 1 und 3 RPG Bauzonen ausgeschieden werden können. Infolge der grundsätzlich nicht parzellenscharfen Darstellung enthält das Siedlungsgebiet in den Randbereichen Parzellen, die auch mittelfristig nicht eingezont werden sollen. Umgekehrt können im Erholungsgebiet gelegene Grundstücke aufgrund des Anordnungsspielraumes je nach den konkreten Verhältnissen in eine Bauzone einbezogen werden. Beim Entscheid sind örtliche Randbedingungen, Besonderheiten und Umstände wie Topografie und Stand der Erschliessung angemessen zu berücksichtigen. Die zonenrechtliche Behandlung der betroffenen Parzellen kann im Zuge der Festsetzung bzw. Revision der Bau- und Zonenordnung mit Rekurs angefochten werden und ist vom Regierungsrat im Genehmigungsverfahren auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit hin zu überprüfen.

Landesmuseum

Eine Einwendung beantragt, der rückwärtige Hofbereich des Landesmuseums sei statt dem Besonderen Erholungsgebiet B dem Siedlungsgebiet zuzuweisen, falls dadurch eine Unterkellerung verunmöglicht würde.

Die konkrete Abgrenzung zwischen Freihalte- und Bauzonen erfolgt unter Beachtung des richtplanerischen Anordnungsspielraums in der Nutzungsplanung. Es ist jedoch anzumerken, dass dieses Areal im regionalen Gesamtplan (RRB 4843 / 1984) als besonderes Erholungsgebiet B bezeichnet und vom Kanton 1993 als überkommunale Freihaltezone festgesetzt wurde. Die Zulässigkeit einer Unterkellerung ist im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens zu entscheiden.

Kleinsiedlungen und Weiler

Eine Einwendung beantragt, es seien Kleinsiedlungen und Weiler wie am Kolbenhof, am Zielweg und beim Atlantis Sheraton als Siedlungsgebiet zu bezeichnen.

Kleinsiedlungen wie Weiler, abgelegene Ortsteile und andere Gebäudegruppen gelten gemäss kantonalem Richtplan als Siedlungsgebiet, auch wenn sie kartografisch nicht als solches dargestellt sind. Eine detaillierte Abklärung der Zweckmässigkeit einer konkret dimensionierten Einzonung erfolgt sinnvollerweise in der Nutzungsplanung. Die genannten Kleinstbauzonen sind vollständig von Freihaltezonen oder Wald umgeben. Der Nichteinbezug in das Siedlungsgebiet bleibt ohne Konsequenzen auf die rechtskräftigen Bauzonen, die im bestehenden Umfang überbaut werden können.

INHALTSVERZEICHNIS

Zuweisung zum Erholungsgebiet

Eine Einwendung beantragt, das Gebiet um die alte Kirche Witikon sowie die Fläche des Biobetriebs in Wollishofen seien als Erholungsgebiet zu bezeichnen.

Im regionalen Richtplan werden Trenngürtel zwischen Stadtteilen und Erholungsgebiete von regionalem Interesse bezeichnet, nicht aber untergeordnete Erholungsbereiche innerhalb von Stadtteilen. Diese sind von kommunaler Bedeutung.

Zuweisung zum Siedlungsgebiet

ETH Hönggerberg

Zwei Einwendungen beantragen, die von der Stadt Zürich als Erholungsgebiet bezeichnete Südflanke der ETH Hönggerberg sei dem Siedlungsgebiet zuzuweisen.

Die Südflanke der ETH Hönggerberg wird wegen ihres besonderen Werts als Landschaftsschutz-, Trenn-, Erholungs-, Naturschutz- und Landwirtschaftsgebiet als Erholungsgebiet bezeichnet. Die beantragte Nutzung des Geländes durch temporäre Forschungseinrichtungen wird aufgrund einer Vereinbarung zwischen der Stadt und der ETH vom 10. Mai 1996 nach Massgabe des von der Baudirektion festzusetzenden Gestaltungsplans auch in der Freihaltezone ermöglicht. Entsprechend ist gemäss Bundesgerichtsentscheid im kantonalen Richtplan das Siedlungsgebiet und im kantonalen Plan öffentlicher Bauten und Anlagen der Perimeter anzupassen.

Universität Irchel

Eine Einwendung beantragt, das von der Stadt Zürich bezeichnete Erholungsgebiet der Universität Irchel sei dem Siedlungsgebiet zuzuweisen.

Das Erholungsgebiet Irchelpark erfüllt Erholungs-, Naturschutz-, und Trennfunktionen und ist eine Präzisierung des kantonalen Richtplans. Es wurde bereits im regionalen Gesamtplan (RRB 4843 / 1984) als besonderes Erholungsgebiet B bezeichnet und vom Kanton 1993 als überkommunale Freihaltezone festgesetzt.

Bauentwicklungsgebiet

Eine Einwendung beantragt, die Stadt solle aktiv werden, um das Bauentwicklungsgebiet Tobelhof als Landwirtschaftsgebiet einzuzonen.

Wie die Einwenderin feststellt, kann die Zuweisung des Bauentwicklungsgebiets in das Landwirtschaftsgebiet nur im kantonalen Richtplan vorgenommen werden.

3.3. REGIONALE FESTLEGUNGEN

3.3.2. Arbeitsplatzgebiet

Mehrere Einwendungen beantragen, es sei statt Arbeitsplatzgebiet nur für Industrie und Gewerbe (neu: Arbeitsplatzgebiet) allgemeines Arbeitsplatzgebiet festzulegen, mit einer Anweisung an die Nutzungsplanung, daraus Industriezonen mit Zulassung von Handels- und Dienstleistungsbetrieben oder Zonen mit hohem Dienstleistungsanteil zu machen oder auf der Stufe Nutzungsplanung auch selbständige Dienstleistungen zuzulassen.

Mit der Zusammenfassung der Arbeitsplatzgebiete für Handel und Dienstleistung und der Arbeitsplatzgebiete nur für Industrie und Gewerbe zu Arbeitsplatzgebieten ist der erste Teil dieser Einwendungen berücksichtigt. Die nutzungsmässige Differenzierung dieser Gebiete erfolgt auf kommunaler Stufe.

Mehrere Einwendungen beantragen, das Arbeitsplatzgebiet mit Handel und Dienstleistung (neu: Arbeitsplatzgebiet) in Altstetten und das Arbeitsplatzgebiet nur für Industrie und Gewerbe (neu: Arbeitsplatzgebiet) Hagenholz sowie Hermeschloo sei durch Arbeitsplatzgebiet mit Handel und Dienstleistung (neu: Arbeitsplatzgebiet) oder Zentrumsgebiet zu ersetzen, um Mischnutzungen zu ermöglichen.

Mit der Zusammenfassung der Arbeitsplatzgebiete für Handel und Dienstleistung und der Arbeitsplatzgebiete nur für Industrie und Gewerbe zu Arbeitsplatzgebieten ist der erste Teil dieser Einwendungen berücksichtigt. Diese Gebiete sind bereits im kantonalen Richtplan als Zentrumsgebiet bezeichnet. Bei der Umsetzung der Arbeitsplatzgebiete in der Nutzungsplanung sollen Mischnutzungen, explizit auch Wohnen an geeigneten Lagen zugelassen werden, wie im Berichtstext bereits ausgeführt ist.

Bahnareal Hohlstrasse

Eine Einwendung beantragt, das Bahnareal Hohlstrasse sei im allgemeinen Siedlungsgebiet zu belassen.

Das Gebiet ist aufgrund seiner Grösse von regionaler Bedeutung.

Albulastrasse

Mehrere Einwendungen beantragen, das Arbeitsplatzgebiet nur für Industrie und Gewerbe (neu: Arbeitsplatzgebiet) sei durch Arbeitsplatzgebiet mit Handel und Dienstleistung (neu: Arbeitsplatzgebiet) oder Zentrumsgebiet, insbesondere im Falle der Überbauung Basler-Park, zu ersetzen. Allenfalls sei für das Gebiet des Basler-Park keine Festlegung zu treffen.

Dieses Gebiet wird nicht mehr als Arbeitsplatzgebiet bezeichnet, sondern im allgemeinen Siedlungsgebiet belassen. Die Gebiets- bzw. Zonenzuweisung erfolgt auf kommunaler Planungsstufe.

Binz Wiedikon

Mehrere Einwendungen beantragen, das Arbeitsplatzgebiet nur für Industrie und Gewerbe (neu: Arbeitsplatzgebiet) sei durch Arbeitsplatzgebiet mit Handel und Dienstleistung (neu: Arbeitsplatzgebiet) oder Zentrumsgebiet zu ersetzen. Andernfalls sei der Text mit einer Anweisung an die Nutzungsplanung zu ergänzen, selbständige Dienstleistungen zuzulassen.

Das Areal entspricht aufgrund der heutigen Nutzung einem Arbeitsplatzgebiet. Die nutzungsmässige Differenzierung dieser Gebiete erfolgt auf kommunaler Stufe.

Dieses Gebiet kann auch nicht als Zentrumsgebiet betrachtet werden, da zentralörtliche Einrichtungen von gesamtstädtischer und überkommunaler Bedeutung weder vorhanden sind noch deren Ansiedlung beabsichtigt ist.

Eine Einwendung beantragt, das Grundstück Kat. Nr. 8820 sei dem Arbeitsplatzgebiet nur für Industrie und Gewerbe (neu: Arbeitsplatzgebiet) in der Binz Wiedikon zuzuschlagen und als Arbeitsplatzgebiet mit Handel und Dienstleistung (neu: Arbeitsplatzgebiet) statt als allgemeines Siedlungsgebiet auszuscheiden.

Das an das Arbeitsplatzgebiet Binz nördlich angrenzende Gebiet wird in der Bau- und Zonenordnung aufgrund seines besonderen Werts als Naturschutz-, Vernetzungs-, Erholungsgebiet und Frischluftkorridor sowie als Trenngebiet gegenüber den neuen Wohnsiedlungen mit Altersheim der Freihaltezone zugeteilt.

INHALTSVERZEICHNIS

3.3.3. Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen

Grundsätzliches

Zwei Einwendungen beantragen, es sei auf die Festlegung Entwicklungsgebiet (neu: Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen) zu verzichten. Eine Einwendung beantragt, es sei statt dessen Zentrumsgebiet oder Arbeitsplatzgebiet mit Handel und Dienstleistung (neu: Arbeitsplatzgebiet) festzulegen.

In den sogenannten Entwicklungsgebieten für gemischte Nutzungen wird eine Nutzungsmischung angestrebt. Diese Gebiete können nicht – oder nur partiell – als Zentrumsgebiete bezeichnet werden, da in ihnen zentralörtliche Funktionen fehlen und langfristig auch nicht in diesem grossen Umfang angesiedelt werden können. Auch sind es keine reinen Arbeitsplatzgebiete. Die grossräumige Trennung von Wohnen und Arbeiten hat zu monofunktionalen und anonymen Stadtteilen geführt. Diese Entwicklung soll in Zukunft korrigiert werden. Die in Art. 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung verankerten Planungsgrundsätze gebieten, dass auf eine Durchmischung der verschiedenen Nutzungen geachtet werden muss. Gemäss § 18 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes muss eine sinnvolle Raumplanung Flächen für Wohnen und Arbeiten sicherstellen und eine soziale Durchmischung der Bevölkerung ermöglichen, wie auch die Siedlungs- und Umweltqualität verbessern.

Eine Einwendung beantragt, in den Entwicklungsgebieten (neu: Entwicklungsgebieten für gemischte Nutzungen) seien für die Industrie, den Dienstleistungssektor und das Gewerbe geeignete Flächen festzulegen, so dass die Bedeutung und der Umfang des Wirtschaftsstandortes Zürich keinen weiteren Abbau erleiden.

Der regionale Siedlungsplan differenziert die Vorgaben des kantonalen Richtplans – insbesondere das grossflächige Zentrumsgebiet – räumlich und inhaltlich nach Nutzungen und Dichte. Der Wirtschaftsstandort Zürich ist langfristig auch von der Weiterentwicklung des Wohnstandortes Zürich abhängig. Um das den Planungsgrundsätzen entsprechende gleichwertige Nebeneinander zu gewährleisten, hat die Raumplanung Flächen für Wohnen und Arbeiten sicherzustellen. Die grossräumige Trennung der Funktionen hat in den letzten Jahrzehnten – bei gleichzeitiger Abnahme der Wohnbevölkerung und Expansion des Dienstleistungssektors – zu monofunktionalen und anonymen Stadtteilen geführt. Diese Entwicklung soll – auch im Interesse der Wirtschaft – korrigiert werden. Es ist Sache der Nutzungsplanung, für die Entwicklungsgebiete für gemischte Nutzungen differenzierte Bauzonen festzulegen.

Escher Wyss-Gebiet

Eine Einwendung beantragt, das Entwicklungsgebiet (neu: Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen) westlich der Duttweilerstrasse sei im allgemeinen Siedlungsgebiet zu belassen.

Das Gebiet Escher Wyss bildet – zusammen mit den angrenzenden Arbeitsplatzgebieten – aufgrund seiner Grösse, seinen Nutzungsreserven und entsprechend hohem Verkehrsaufkommen einen zusammenhängenden Stadtbereich, der im Sinne der Begründung für Gebietsbezeichnungen von gesamtstädtischer, das heisst regionaler Bedeutung ist (Bericht, Kap. 3.3.) und deshalb nicht im allgemeinen Siedlungsgebiet belassen werden kann.

Eine Einwendung beantragt, das Entwicklungsgebiet (neu: Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen) im Einzugsbereich der S-Bahn-Station Hardbrücke sei als Arbeitsplatzgebiet für Handel und Dienstleistung (neu: Arbeitsplatzgebiet), mit Gestaltungsplanpflicht auf Stufe Nutzungsplanung, zu bezeichnen.

Eine Einwendung beantragt, das Maag-Areal sei als Zentrumsgebiet oder Arbeitsplatzgebiet für Handel und Dienstleistung (neu: Arbeitsplatzgebiet), zu bezeichnen.

Der regionale Richtplan konkretisiert das kantonale Zentrumsgebiet durch Gebietsfestlegungen mit differenzierten Nutzungs- und Dichtevorgaben, so auch durch Entwicklungsgebiete für gemischte Nutzungen.

Das Gebiet Escher Wyss bildet einen zusammenhängenden Stadtbereich mit unterschiedlichen Nutzungen. Die Festlegung als Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen entspricht den planerischen Zielsetzungen für das Escher Wyss-Gebiet als Ganzes. Es ist Sache der Nutzungsplanung, für die Entwicklungsgebiete für gemischte Nutzungen örtlich differenzierte Festlegungen zu treffen.

Sondernutzungsplanungen sind geeignete Instrumente, die vor allem qualitative Ziele der Verbesserung der Siedlungs- und Umweltqualität zu erreichen.

Giesshübel

Eine Einwendung beantragt, das Entwicklungsgebiet (neu: Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen) Giesshübel dem Arbeitsplatzgebiet für Handel und Dienstleistung (neu: Arbeitsplatzgebiet) zuzuweisen resp. im allgemeinen Siedlungsgebiet zu belassen.

Das Gebiet Giesshübel bildet – zusammen mit dem Arbeitsplatzgebiet Binz Wiedikon – aufgrund seiner Grösse, seinen Nutzungsreserven und entsprechend hohem Verkehrsaufkommen einen Stadtbereich von regionaler Bedeutung im Sinne der Begründung für Gebietsbezeichnungen von gesamtstädtischer Bedeutung (Bericht, Kap. 3.3.) und kann deshalb nicht nur im allgemeinen Siedlungsgebiet belassen werden.

Eine Festlegung als Arbeitsplatzgebiet entspricht nicht den planerischen Zielsetzungen für dieses Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen.

Eine Einwendung beantragt, das Areal der SZU dem Arbeitsplatzgebiet für Handel und Dienstleistung (neu: Arbeitsplatzgebiet) zuzuweisen, da die Erschliessung, die Art der Überbauung und die Nutzung im Rahmen des Gestaltungsplans bereits abgesprochen seien.

Eine Festlegung als Arbeitsplatzgebiet entspricht nicht den planerischen Zielsetzungen für dieses Gebiet als Ganzes. Mit der Festlegung als Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen soll im Sinne der Planungsgrundsätze die vorhandene heterogene Arbeitsplatzstruktur im gesamten Gebiet Giesshübel weiterentwickelt und mit Wohnnutzungen ergänzt werden.

Zwei Einwendungen beantragen, das Areal des Utoparks dem Arbeitsplatzgebiet für Handel und Dienstleistung (neu: Arbeitsplatzgebiet) zuzuweisen.

Es ist Sache der Nutzungsplanung, für die Entwicklungsgebiete für gemischte Nutzungen differenzierte Bauzonen festzulegen.

Eine Einwendung beantragt, das Geviert Rüdiger- / Ruhestrasse nicht ins Entwicklungsgebiet (neu: Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen) Giesshübel einzubeziehen.

Das Gebiet östlich der Rüdigerstrasse, insbesondere an der Ruhestrasse, liegt nicht innerhalb der Abgrenzung des Gebietes Giesshübel; insofern ist die Einwendung bereits berücksichtigt.

3.3.5. Gebiet mit Erhaltung der Stadtstruktur

Eine Einwendung beantragt, auf die Signatur Gebiet für Erhaltung der Stadtstruktur sei zu verzichten, weil sie nicht stufengerecht sei.

Die Richtplanung definiert neben Nutzungsvorgaben und Dichtebestimmungen auch Erhaltungsziele, auf regionaler Stufe insbesondere solche, die von gesamtstädtischer Bedeutung sind. In den bezeichneten Gebieten soll das bauliche Grundmuster erhalten bleiben. Die Differenzierung nach Nutzungen, Dichte und Erhaltungsmerkmalen erfolgt in der Nutzungsplanung als Zentrums-, Kern- oder Wohnzonen mit je unterschiedlichen Wohnanteilen, wobei die Schutzziele zu beachten sind. Aufgrund einer nochmaligen Überprüfung sind jedoch die Gebiete gegenüber dem Siedlungsplan der öffentlichen Auflage reduziert worden.

INHALTSVERZEICHNIS

3.3.6. Schutzwürdiges Ortsbild

Eine Einwendung beantragt, die Weiler Lurei und Wonneberg seien als schutzwürdige Ortsbilder zu bezeichnen.

Diese beiden Ortsbilder sind allenfalls von kommunaler, nicht aber von regionaler Bedeutung.

4. LANDSCHAFTSPLAN

4.2. KANTONALE FESTLEGUNGEN

Eine Einwendung beantragt die Aufhebung der Fruchtfolgeflächen auf den beiden Waldwiesen Innere und Äussere Detschwingen.

Änderungen in der Abgrenzung der Fruchtfolgeflächen können nur im Rahmen der Sachplanung Fruchtfolgeflächen des Bundes vorgenommen werden.

4.3. REGIONALE FESTLEGUNGEN

4.3.1. Allgemeines Erholungsgebiet

Eine Einwendung beantragt die Zuweisung der Landwirtschaftsflächen im Steinacker (nördlich und südlich des Trichtenhauserfussweges) und im Gebiet Oberdorf zum Erholungsgebiet, sowie die Bezeichnung der zugehörigen Obstgärten und des Obstgartens auf dem Kirchhügel Witikon als überlagernde Naturschutzfestlegung. Begründet wird dieser Antrag mit der landschaftlichen und kulturhistorischen Bedeutung, der Erholungs- und Trennfunktion sowie mit dem Wert als Lebensraum für Tiere und Pflanzen.

Das siedlungsinterne Erholungsgebiet in Witikon mit den zugehörigen Obstgärten ist lokal sehr wichtig, jedoch nicht von regionaler Bedeutung. Im regionalen Landschaftsplan werden die strukturbildenden Erholungsgebiete von stadtteilübergreifender Bedeutung bezeichnet.

4.3.7. Ökologische Vernetzung

Mehrere Einwendungen beantragen, die Bedeutung der Grünkorridore (neu: ökologische Vernetzungen) sei zu präzisieren, bzw. der Bericht sei unter Kap. 4.3.7. zu ergänzen: es sei auf die beschränkten Möglichkeiten zur Schaffung einer ökologischen Vernetzung in stationszugehörigen Bahnarealen hinzuweisen; die geplanten Bahnausbauten von nationalem Interesse im Seebahneinschnitt, im Oerliker Bahneinschnitt und im Bereich Oerlikon - Seebach seien zu berücksichtigen; die Grünkorridore (neu: ökologische Vernetzungen) seien wesentlich schmaler einzuzeichnen und dürften sich mit dem bebauten Gebiet nicht überschneiden.

Die Bezeichnung ökologische Vernetzung gibt an, wo Lebensräume schutzwürdiger Tiere und Pflanzen miteinander vernetzt werden sollen. Sie dienen dem Austausch zwischen den grossflächigen Lebensräumen; einige haben zudem eine stadtklimatisch wichtige Funktion. Die Umsetzung erfolgt im Einvernehmen mit den Grundeigentümern und Bewirtschaftern. Vgl. Bericht Kap. 4.3.7. Infolge der nicht parzellenscharfen Darstellung der richtplanerischen Festlegungen bleibt bei der Umsetzung ein entsprechender Spielraum offen.

Eine Einwendung beantragt eine Ergänzung des Berichtes unter Kap. 4.3.7.: «Die Grünkorridore (neu: ökologische Vernetzungen) können auch wertvolle Erlebnisräume sein. Die ökologische Aufwertung sollte erlebbar und ein Grünkorridor wenn möglich zugänglich sein.» Eine ganze Anzahl dieser Korridore sei heute bereits mit Fusswegen zugänglich. Bei einer Gestaltung und Aufwertung der Korridore sollten auch lokale Spazierwege und punktuelle Zugänge entwickelt werden.

Fusswege und Erholungsfunktionen können lokal mit ökologischen Vernetzungen zusammenfallen, dies ist selbstverständlich ein Gewinn an Erlebniswert, aber explizit nicht das Ziel der ökologischen Vernetzungen.

INHALTSVERZEICHNIS

Flächenbezogene Erholungsfunktionen werden im Landschaftsplan mit der Festlegung Allgemeines Erholungsgebiet abgedeckt; generelle Anforderungen an die Fusswege und daraus resultierende Aufwertungen sind im Bericht zum Verkehrsplan, Kap. 5.7 Fusswege formuliert.

Zwei Einwendungen beantragen die Streichung der Grünkorridore (neu: ökologische Vernetzungen) im Bereich des Wipkinger Bahneinschnittes. Die Überbauung gemäss bestehendem Gestaltungsplan werde zurzeit realisiert.

Die ökologische Vernetzung im Bereich des Bahneinschnittes Wipkingen dient dem Austausch zwischen den grossflächigen Lebensräumen Käferberg und Limmat. Der genehmigte Gestaltungsplan und das bewilligte Bauprojekt für die Überbauung des Bahneinschnittes berücksichtigen die Zielsetzung dieser ökologischen Vernetzung. Vgl. Bericht Kap. 4.3.7.

Eine Einwendung beantragt, der Grünkorridor (neu: ökologische Vernetzung) im Gebiet Milchbuck/Guggach sei zu streichen.

Die ökologische Vernetzung Milchbuck / Guggach dient dem Austausch zwischen den grossflächigen Lebensräumen Zürichberg und Käferberg. Sie ist von stadtteilübergreifender und somit regionaler Bedeutung.

Eine Einwendung beantragt die Streichung der Grünkorridore (neu: ökologische Vernetzungen) im Bereich Zürich-Seebach, Leutschenbachstrasse, sofern Nutzungsmöglichkeiten eingeschränkt werden.

Die beiden wichtigen ökologischen Vernetzungen Riedgraben und Katzenbach im Gebiet Leutschenbach dienen dem Austausch zwischen den Lebensräumen Katzensee und Glatt; die ökologische Vernetzung Katzenbach ist von stadtteil- bzw. gemeindeübergreifender Bedeutung. Bezüglich der Umsetzung dieser Festlegung vgl. Bericht Kap. 4.3.7. Die ökologische Vernetzung Riedgraben ist von kommunaler Bedeutung.

Eine Einwendung beantragt die Fortsetzung der Grünkorridore (neu: ökologische Vernetzungen) aus dem Knonaueramt im Uetliberggebiet, eine weitere Einwendung die Ergänzung der ökologischen Vernetzungen im Bereich des Wehrenbachtobels.

Im Landschaftsplan sind nur die ökologischen Vernetzungen ausserhalb der grossen Kernlebensräume bezeichnet. Vernetzungen innerhalb der Kernlebensräume, im vorliegenden Fall des Landschaftsschutzgebietes Albiskette - Reppischtal und des Landschafts- und Naturschutzgebietes Wehrenbachtobel mit Anschluss an das Landschaftsschutzgebiet Stöckentobel ergeben sich aus den Zielsetzungen dieser Schutzgebiete.

Zwei Einwendungen beantragen die Aufnahme von weiteren Grünkorridoren (neu: ökologische Vernetzungen) in Zürich Nord.

Die ökologischen Vernetzungen Holderbach und Hirzenbach sind als untergeordnete Vernetzungen von kommunaler, nicht von regionaler Bedeutung.

5. VERKEHRSPLAN

5.2. ÖFFENTLICHER VERKEHR

5.2.1. Kantonale Festlegungen

Eine Einwendung beantragt, den Mittelverteiler unter Punkt 5.2.1 abzuhandeln. Die Angaben unter Punkt 5.2.2 müssten gestrichen werden.

Der Mittelverteiler ist richtigerweise eine Festlegung des kantonalen Richtplanes. Da die Behörden-delegation «Öffentlicher Verkehr im mittleren Glattal» entschieden hat, dass dieser Mittelverteiler als Stadtbahn nach den Normen der VBZ bzw. der Forchbahn konzipiert werden soll, ergeben sich Überschneidungen mit den geplanten Tramverlängerungen in Zürich-Nord.

Zwei Einwendungen beantragen, den Vorlaufbetrieb auf dem Trasse des Mittelverteilers auf Busbasis einzurichten und im Gebiet Auzeig / Hagenholz auf der Hagenholzstrasse, anstatt auf der verlängerten Glattalstrasse zu führen.

Die Projektierung, der Bau und Betrieb des Mittelverteilers ist Sache des Kantons, allenfalls einer neuen Betreibergesellschaft. Ob auf dem Trasse dieses Mittelverteilers ein Vorlaufbetrieb eingerichtet wird, ist somit Sache dieser Instanz. Die Stadt Zürich würde einen Vorlaufbetrieb begrüßen.

Die geplanten Buslinien im Trasse der geplanten verlängerten Glattalstrasse stehen mit dem Mittelverteiler in direktem Zusammenhang. Falls die neue Strasse nicht erstellt wird und der Mittelverteiler als Tram erst später erstellt wird, könnte der Bus auf einem Bustrasse verkehren, auf dem der motorisierte Individualverkehr nicht zugelassen ist.

5.2.2. Regionale Festlegungen

5.2.2.1. Tram- und Busnetz

Eine Einwendung beantragt, sämtliche neuen Tramstrecken zu streichen.

Bei den im Richtplan als «geplant» festgelegten Tramstrecken handelt es sich um Trasseesicherungen. Laut Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) Art. 6, Abs. 3 geben die Richtpläne Aufschluss über die anzustrebende Entwicklung.

In den allgemeinen Ausführungen zu 5.2 «öffentlicher Verkehr» sind die Grundsätze und Voraussetzungen aufgeführt, wonach neue Tramachsen festgelegt bzw. geplant und ausgeführt werden. Demnach erfolgt die Planung und Realisierung der einzelnen Achsen nach Massgabe der entsprechenden tatsächlichen Nachfrageentwicklung, d.h. nach der örtlichen Stadtentwicklung.

Mehrere Einwendungen beantragen, Tramtrassees auf den vorhandenen Strassen zu führen.

Es ist nicht Sache der Richtplanung, mit operationellen Anweisungen der konkreten Planung und Projektierung vorzugreifen. Im Richtplandtext sind die Grundsätze und Voraussetzungen aufgeführt, wonach sich die Realisierung neuer Tramachsen richtet. Gestaltungskonzepte sind im eigentlichen Planungsprozess zu erarbeiten. Massgebend für die Fahrweggestaltung sind die jeweiligen städtebaulichen, verkehrlichen, funktionalen und betrieblichen Kriterien als Ganzes und die Nutzenerwartungen der Fahrgäste.

INHALTSVERZEICHNIS

Drei Einwendungen beantragen, die neuen Tramstrecken in den Entwicklungsgebieten Zürich-Nord und diejenigen in Zürich-West mit Priorität zu behandeln. Eine weitere beantragt zusätzlich, die Tramverbindung Affoltern - Binzmühlestrasse - Oerlikon - Messe - Schwamendingen mit Priorität zu behandeln.

Im Richtplantext, Kapitel 5.2., sind die Grundsätze angegeben, wonach sich die Realisierung neuer Tramachsen zu richten hat. Die Planung des öV-Netzes ist sinnvollerweise auf die tatsächlich voranschreitende Stadtentwicklung in Zürich-Nord bzw. Zürich-West auszurichten.

Zürich-Nord: Affoltern, Seebach, Oerlikon, Schwamendingen

Drei Einwendungen beantragen, die geplante Linie nach Affoltern über den Bucheggplatz zu führen.

In der Richtplanung werden keine Betriebskonzepte festgelegt. Eine Gleisverbindung zum Milchbuck ist aus betrieblichen Gründen ohnehin wegen der direkten Anbindung der Achse an das Depot Irchel notwendig. Mit der Gleisverbindung von der Wehntalerstrasse in die Hofwiesenstrasse Richtung Bucheggplatz kann eine künftige Tramlinie im Sinn der Einwendung geführt werden.

Eine Einwendung beantragt, die neue Tramstrecke von Oerlikon zum Hirschen Schwamendingen oberirdisch mit den bestehenden Gleisen zu verknüpfen.

Mit der Eintragung der Option «Wallisellenstrasse - Ueberlandstrasse» im Richtplan besteht die Möglichkeit der oberirdischen Verknüpfung mit dem bestehenden Tramnetz in Schwamendingen. Eine Studie zur technischen Machbarkeit der im Richtplan vorgesehenen teilweise unterirdischen Verknüpfung in der Saatlenstrasse liegt ebenfalls vor.

Eine Einwendung beantragt, die Trassierung der Tramlinie Oberhauser Ried - Thurgauerstrasse - Messe Zürich im Strassenraum vorzunehmen.

Die Stadtbahn-Strecke vom Oberhauser Ried über die Thurgauerstrasse zur Messe ist eine übergeordnete Festlegung des kantonalen Richtplanes (Mittelverteiler) und somit nicht Gegenstand der vorliegenden Revision des regionalen Richtplanes.

Eine Einwendung beantragt, die Busverbindung Aubrugg - Glattalstrasse - Seebach zu streichen.

Der Mittelverteiler – und dessen Vorlaufbetrieb – ist eine übergeordnete Festlegung des kantonalen Richtplanes und somit nicht Gegenstand der vorliegenden Revision des regionalen Richtplanes. Die Busverbindung über die geplante Glattalstrasse ist im regionalen Richtplan als attraktive Verbindung zwischen Seebach und Schwamendingen gedacht.

Zürich-Ost: Oberstrass, Fluntern, Hottingen, Hirslanden, Witikon, Riesbach

Eine Einwendung beantragt, die Tramverlängerung zum Zoo zu streichen.

Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zur Erreichung des Zoos – im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung – zu steigern, ist die Tramverlängerung eine optimale Lösung. Dadurch kann auch der Modal-Split zum Zoo zugunsten des öffentlichen Verkehrs verbessert werden.

Eine Einwendung beantragt, die Tramverlängerung Witikon - Zollikerberg zu streichen und durch eine Verlängerung Witikon - Maur zu ersetzen.

Sowohl die Linienführung einer Tramverlängerung Klusplatz – Witikon als auch der Weiterführung nach Zollikerberg ist noch unklar. Mit der Verbindung zwischen Witikon und Zollikerberg könnte die S-Bahnlinie S18 (Forchbahn) direkt mit dem Hauptbahnhof verbunden werden und ihre Funktion als S-Bahn gerechter erfüllen. Im Richtplan der Region Pfannenstil ist die Verbindung Zollikerberg - Witikon ebenfalls erwähnt. Eine Verlängerung (Abzweigung) nach Maur könnte langfristig sinnvoll sein, wäre aber

mit der Region Glattal zu koordinieren. Bauliche Lösungen wie z.B. eine unterirdische Linienführung von Zollikerberg via Witikon ins Stadtzentrum sind jedoch sehr teuer und vorläufig nicht realisierbar.

Eine Einwendung beantragt, die unterirdisch geplante Tramverlängerung vom Klusplatz über Witikon nach Zollikerberg zu streichen.

Langfristig kann sich Witikon mit den angrenzenden Vororten zu einem Siedlungsgebiet von rund 20'000 Einwohnern entwickeln. Zur leistungsfähigen Erschliessung dieses Gebietes durch den öffentlichen Verkehr genügt eine Busverbindung nicht. Die Tramverlängerung ermöglicht für die Bewohner eine direktere, umsteigefreie Erreichung grosser Teile des Stadtgebietes. Im weiteren kann auch der Anteil öV am Modal-Split – der in Witikon im Vergleich mit der übrigen Stadt relativ klein ist – zugunsten des öffentlichen Verkehrs verbessert werden. Im Richtplan der Region Pfannenstil ist die Verbindung Zollikerberg – Witikon ebenfalls erwähnt. Die genaue Linienführung ist jedoch noch offen. Bauliche Lösungen wie z.B. eine unterirdische Linienführung sind sehr teuer und vorläufig nicht realisierbar.

Eine Einwendung beantragt, die geplante Tram-Wendeschleife «Burgwies» zu streichen.

Der Raum für die Wendeschleife ist bereits vorhanden. Sie wurde für die Trolleybuslinie 31 erstellt. Es fehlen nur die Gleise.

Zwei Einwendungen beantragen, die Busverbindung Kirche Fluntern - Bahnhof Tiefenbrunnen zu streichen.

Diese Verlängerung ist Bestandteil des Projektes «Züri-Linie 1990». Die entsprechenden Kredite sind bewilligt. Die Rekurse wurden abgewiesen. Die Linie ist im Herbst 1998 in Betrieb genommen worden.

Eine Einwendung beantragt, die Busverbindung Klusplatz - Asylstrasse - Klosbachstrasse - Bellevue zu streichen.

Die Verbindung wurde bereits im Richtplan 1984 festgelegt und entspricht einem Begehren des Quartiers Witikon nach Direktbusverbindungen zum Bellevue.

Eine Einwendung beantragt, die Busverbindung (Stadtgrenze Zollikon -) Witellikerstrasse - Forchstrasse - Hegibachplatz zu streichen.

Die Verbindung setzt die im Richtplan Region Pfannenstil festgesetzte Linie auf Stadtgebiet fort. Die Verbindung führt über die Lenggstrasse zur Bleulerstrasse und nicht über die Forchstrasse zum Hegibachplatz.

Eine Einwendung beantragt, die Verlängerung der Dolderbahn zu streichen.

Die Verlängerung entspricht einem dringenden Wunsch des Quartiers nach sicheren Wegen zum Sportzentrum Dolder: Waldweg, Unsicherheit für Frauen und Kinder, speziell bei Dunkelheit. Sie wertet das Erholungsgebiet erheblich auf. Der heute vorherrschende motorisierte Verkehr in diesem Gebiet kann vermindert werden. Eine Buslösung zum Zoo wäre nicht befriedigend und betrieblich teurer.

Zürich-Süd: Leimbach, Friesenberg, Wollishofen, Enge

Eine Einwendung beantragt, für die neue Busverbindung Wollishofen - Seetunnel - Tiefenbrunnen separate Busspuren vorzusehen.

Im Richtplan werden keine verkehrspolizeilichen Anordnungen festgelegt.

Eine Einwendung beantragt, die Busstrecke Bhf. Brunau - Uetlibergtangente - Talwiesenstrasse zu streichen.

INHALTSVERZEICHNIS

Wenn die Uetlibergtangente realisiert werden sollte (siehe Kapitel 5.4. Strassennetz), soll sie sinnvollerweise auch vom Bus benutzt werden.

Zürich-West: Albisrieden, Altstetten, Höngg, Wipkingen

Eine Einwendung beantragt, das geplante Tram in der Langstrasse zu streichen.

Die technische Machbarkeit (Querschnittsgestaltung, Trassierungselement) wurde insbesondere im Hinblick auf die Verlegung im bestehenden Strassenquerschnitt der Langstrasse überprüft. Es sind keine Verlegungen der Baulinien und keine Veränderung der Baufluchten (Häuserabbrüche) notwendig. Der Querschnitt zwischen den Trottoirrändern ist ausreichend (vergleichbar mit der Weinbergstrasse). Im Gegensatz zum Bus ist das Tram in Fussgängerzonen besser integrierbar und verträglicher (klare und sichere Spurführung), die Unfallgefahr ist nicht höher als beim Bus. Das Quartier wird durch das Tram eine Aufwertung erfahren.

Auch in engeren Kurven sind dank neuer Tramtechnologie (neue Fahrwerke) nur noch geringe Lärmimmissionen zu erwarten.

Eine Einwendung beantragt, das geplante Tram in der Lagerstrasse auf der Fahrbahn zu führen.

Die seitliche Lage der Tramachse gegenüber der Strassenfahrbahn im Abschnitt Kanonengasse – Langstrasse ergibt sich aus trassierungstechnischen Randbedingungen (Minimalradius bei der Einbiegung in die Langstrasse). Die Anordnung der seitlichen Trassenlage ist innerhalb der bestehenden Baulinien möglich, der heute bestehende Strassenquerschnitt erfährt keine Verbreiterung.

Eine Einwendung beantragt, die Tramstrecke Bhf. Altstetten-Hohlstrasse - Hardplatz zu streichen.

Die Trolleybuslinie 31 ist heute in diesem Abschnitt zeitweise überlastet. Das zwischen Hohlstrasse und SBB-Gleisanlagen liegende Gebiet weist langfristige Nutzungsreserven auf. Falls die SBB als Grundstückseigentümer diese Möglichkeiten nutzen, würde die Kapazität der Buslinie 31 bei weitem nicht mehr genügen, um dieses Gebiet zu bedienen. Die S-Bahn kann hier keine Erschliessungsfunktion erfüllen, da im Bereich Hohlstrasse zwischen dem Bhf. Altstetten und dem Hauptbahnhof kein weiterer S-Bahnhof vorhanden ist. Eine Tramlinie wird daher nicht von der S-Bahn (Grobverteiler) konkurrenziert, sondern stellt eine notwendige und leistungsfähige Ergänzung (Feinverteiler) dar.

Eine Einwendung beantragt, die geplante Tramstrecke Bhf. Altstetten - Aargauer Strasse - Escher Wyss-Platz zu streichen.

Der Bereich Pfingstweid- und Aargauerstrasse weist eine Kapazität für rund 5'000 Einwohner und 30'000 Arbeitsplätze auf. Um das Verkehrsaufkommen dieser «neuen Stadt» bewältigen zu können braucht es eine Tramlinie durch die Pfingstweidstrasse. Untersuchungen im Rahmen des generellen Projekts für die Nationalstrasse SN 1.4.1. (Nationalstrasse 3. Klasse) Hardturm - Letten unter der Federführung des Kantonalen Tiefbauamtes haben gezeigt, dass täglich über 20'000 öV-Benutzerinnen und -Benutzer in der Pfingstweidstrasse zu erwarten sind. Dieses Verkehrsaufkommen kann durch die Buslinie 54 nicht bewältigt werden. Die Machbarkeit und Notwendigkeit der Tramstrecke ist im Rahmen der Arbeiten für das generelle Projekt SN 1.4.1 nachgewiesen worden.

Die Tramlinie 4 verläuft am Rand des Gebietes und kann der inneren Erschliessung nicht dienen. Ebenso kann die S-Bahn keine innere Erschliessungsfunktion übernehmen. Hingegen braucht es einen leistungsfähigen Zubringer zwischen dem S-Bahnhof Altstetten und dem Tramknoten Escher Wyss-Platz in Form einer Tramlinie.

Eine Einwendung beantragt die Streichung der Busverbindung (Stadtgrenze Waldegg -) Albisriederstrasse - Albisrieden.

Diese Strecke ist eine sinnvolle Ergänzung des Busnetzes zur besseren Anbindung des Gebietes Birmensdorf-Uitikon an die Arbeitsplatzgebiete an der Flurstrasse resp. an den S-Bahnhof Altstetten.

Eine Einwendung beantragt, eine Monorailverbindung von der Grünau zum Bhf. Altstetten zu erstellen.

Das System Monorail kann nicht in das übrige, bestehende Netz wie Tram und Bus integriert werden. Es würde eine sehr teure, unzweckmässige Insellösung darstellen. Städtebaulich lässt sich ein Monorail-System im Raum Altstetten nicht vertreten. Dieselben Überlegungen führten u.a. bei der Evaluation des sogenannten Mittelverteilers in Zürich-Nord zum tramkompatiblen meterspurigen Stadtbahn-System.

Zürich-Mitte: Unterstrass, Industriequartier, Innenstadt, Aussersihl, Wiedikon / Binz

Zwei Einwendungen beantragen eine Tramverbindung vom Löwenplatz zur Sihlporte.

Die Sihlporte liegt noch in Fusswegdistanz zur Haltestelle Löwenplatz. Die Aufspaltung der Verbindung Löwenplatz - Stauffacher auf zwei Wege mit je einer Linie ist für eine innerstädtische Bedienung äusserst unattraktiv, da das Fahrplanangebot einer Linie zu dünn ist.

Eine Einwendung beantragt eine zusätzliche Haltestelle «Hornergasse» auf der neu zu bauenden Tramstrecke Löwenplatz - Sihlporte.

Eine zusätzliche Haltestelle Hornergasse wäre wegen zu kurzen Abständen zu den benachbarten Haltestellen Löwenplatz und Sihlstrasse nicht angebracht.

5.3. GÜTERVERKEHR

Zwei Einwendungen beantragen, das Industriegeleisstück zwischen dem Parkhaus der Messe Zürich und dem städtischen – ehemaligen Hunziker- – Grundstück auf der Andreasstrasse sei aufzuheben.

Die Bezeichnung als kantonales Zentrumsgebiet bedeutet nicht, dass gewerbliche Nutzung mit grossem Güterverkehr ausgeschlossen wäre. Im Gegenteil: eine solche Nutzung ist sogar ermöglicht. Der Zonenplan legt die Nutzung fest. Gebiete mit der Möglichkeit für Gleisanschlüsse müssen mit der dafür geeigneten Nutzung belegt werden. Das Anschlussgleis führt bis zur östlichen Grundstücksgrenze des Parkhaus-Areals.

5.4. STRASSENNETZ

Eine Einwendung möchte im Berichtstext unter Kapitel 5.4. eine Ergänzung in dem Sinn einfügen, dass der motorisierte Individualverkehr reduziert werden soll. Diese Reduktion sei vor allem mit einer Umlagerung auf die weniger schädlichen Verkehrsarten zu bewerkstelligen: auf den öffentlichen Verkehr, auf den Veloverkehr und auf das Zufussgehen. Insbesondere sei dies mit einer restriktiven und umfassenden Parkplatzpolitik und mit Kapazitätsanpassungen beim Bau von neuen oder Kapazitätssteigerung von vorhandenen Tram- und Buslinien zu geschehen.»

Die Einwendung ist bereits im Kapitel 2.2. «Regionale Zielsetzungen» des Berichtes zum regionalen Richtplan berücksichtigt.

Eine Einwendung beantragt, im Text tiefe Geschwindigkeitslimiten zu fordern, sodass die Gefährdung der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer minimiert wird.

Welche Massnahmen zu treffen sind, um das gesteckte Ziel, dass die Gefährdung minimiert wird, erreichen zu können, ist nicht Gegenstand des Richtplanes. Verkehrsorganisatorische Massnahmen müssen durch das Verkehrsmanagement getroffen werden.

INHALTSVERZEICHNIS

5.4.1. Kantonale Festlegungen

Eine Einwendung beantragt, die Nationalstrasse N1 im Westen (Grünaugebiet) der Stadt Zürich auf eine Nationalstrasse 3. Klasse umzuklassieren, damit diese ebenerdig gequert und rückgebaut werden könnte.

Die N1 ist eine Festlegung von übergeordneter Bedeutung. Sie ist im kantonalen Gesamtplan enthalten. Die Einwendung ist somit nicht Gegenstand der jetzigen Revision.

5.4.2. Regionale Festlegungen

Eine Einwendung lehnt jede Verminderung einer Fahrspur, sei es zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger oder der Radfahrenden, ab.

Der Richtplan legt die Achsen fest, nicht die Anzahl der Fahrspuren. Auf die Gestaltung der Bauprojekte hat der Richtplan deshalb keinen direkten Einfluss.

Eine Einwendung lehnt es ab, bestehende Strassen neu zu regionalen Strassen umzuklassieren.

Netzergänzungen (=neue Strassen) sind an einzelnen Orten aus verschiedenen Gründen notwendig. Teilweise sind es auch nur Trasseesicherungen, deren Realisierung in fernerer Zukunft liegt. Es wäre aber unsinnig die dannzumal abzulösenden Strassenteile im regionalen Netz zu belassen. Die Abklassierung dieser ist im Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Ersatzstrassen sinnvoll. Im übrigen werden im Vergleich zum 1984 festgesetzten Regionalplan keine bestehenden Strassen «neu» regional festgelegt, mit Ausnahme der Hammer- / Drahtzugstrasse (neues Einbahnregime) und Höschgasse, Dörflistrasse und Herdern- / Bullingerstrasse (eidgenössische Durchgangsstrassenverordnung), Hirschengraben und Bahnhofbrücke.

Eine Einwendung lehnt jede Abklassierung einer Staatsstrasse ab.

Zur Umklassierung vorgesehene Strassen stehen in direktem Zusammenhang mit geplanten Strassenabschnitten. Die Abhängigkeiten sind in Kap. 5.4.2 aufgeführt. Es entspricht der Zielsetzung von Kapitel 2.2, neue Strassen nicht zur Bewältigung von zusätzlichen Verkehrswünschen einzusetzen. Zusätzliche Angebote im Strassennetz können deshalb zu Abklassierungen im bestehenden Netz führen. Allfälligen finanziellen Mehraufwendungen für die Stadt durch Umklassierung von Staatsstrassen in Gemeindestrassen steht dafür eine vermehrte Zuständigkeit der Stadt gegenüber.

Zürich-Nord: Affoltern, Seebach, Oerlikon, Schwamendingen

Drei Einwendungen beantragen die Streichung der geplanten Verlängerung der Glattalstrasse.

Die Glattalstrasse dient als Anbindung des Oberhauser Ried an die Autobahn solange der Autobahnanschluss an der Nordumfahrung nicht definitiv festgelegt ist, im weiteren stellt sie die Verbindung der Quartiere Schwamendingen und Seebach her. Sie soll deshalb als Option (Trasseesicherung) im Regionalplan bleiben. Gemäss der Definition besteht kein Konflikt mit der im gleichen Raum festgelegten Bezeichnung «Ökologische Vernetzung».

Eine Einwendung beantragt, die Birchstrasse zwischen Regensberg- und Wehntalerstrasse als «Regionalstrasse zur Umklassierung vorgesehen» zu streichen.

Sobald die Verbindung über die Regensbergbrücke zur Verfügung steht, kann der Abschnitt Regensbergstrasse - Wehntalerstrasse der Birchstrasse abklassiert werden. Dies ist im Bericht entsprechend erwähnt. Solange aber eine Gewichtsbegrenzung auf der Brücke besteht, kann diese Verbindung nicht allen Verkehr aufnehmen. Bauprojekte für eine Sanierung der Regensbergbrücke gehören nicht in den Richtplan.

Mehrere Einwendungen beantragen die Streichung der unterirdischen Verlängerung der Birchstrasse.

Im heutigen Zeitpunkt wäre es verfehlt, die Option einer verkehrs- und stadtgerechten Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr eines neuen Stadtteils mit rund 5'000 Einwohnern und 12'000 Arbeitsplätzen fallen zu lassen.

Drei Einwendungen beantragen, die bestehende Seebacherstrasse zu streichen.

N20, Regensberg-, Birch- und Binzmühlestrasse sind keine Alternativen zur Seebacherstrasse. Eine Alternative dagegen ist die noch zu bauende neue Verbindung Birchstrasse - Wehntalerstrasse. Im dannzumaligen Zeitpunkt soll die Seebacherstrasse im vorgesehenen Abschnitt als Richtplanstrasse gestrichen werden.

Eine Einwendung beantragt zudem, die alte Seebacherstrasse – sollte die neue Verbindung Birchstrasse - Wehntalerstrasse realisiert werden – nicht nur abzuklassieren, sondern zu renaturieren.

Die Seebacherstrasse soll als Strassenverbindung aufgehoben werden. Ob sie renaturiert werden kann oder ob ein Teil der heutigen Strassenfläche als Flurweg, Fuss- oder Radwegverbindung gebraucht wird, muss im heutigen Zeitpunkt offen bleiben.

Drei Einwendungen beantragen, die geplante Verbindung Birchstrasse - Wehntalerstrasse zu streichen.

Die beiden Emissionsquellen Strasse und Bahn sollen zusammengelegt werden. Als neue Tangentialverbindung entlastet sie die Wohnquartiere in Neu-Affoltern und löst die bestehende Seebacherstrasse ab. Mit der Festlegung soll primär das Trassees gesichert bleiben.

Eine Einwendung beantragt, auf die vorgesehene Abklassierung der Schaffhauserstrasse zu verzichten.

Die Festlegung der Schaffhauserstrasse entspricht keiner Änderung gegenüber dem Richtplan 1984. Langfristig ist vorgesehen, den Verkehr über die unterirdische Birchstrasse abzuwickeln.

Zwei Einwendungen beantragen, die Dörflistrasse nicht aufzuklassieren, sondern weiterhin als Quartierstrasse zu belassen – wie im gültigen komm. Verkehrsplan eingetragen. Eine weitere beantragt, die Schaffhauser- / Fries- und Dörflistrasse abzuklassieren, falls die Thurgauerstrasse einen eigenen Autobahnanschluss erhält oder über die verlängerte Glattalstrasse an die Autobahn angeschlossen wird.

Die Schaffhauser- / Fries- und Dörflistrasse in Seebach / Oerlikon sind vom Kanton ins eidgenössische Durchgangsstrassennetz aufgenommen worden. Dadurch mussten diese Streckenabschnitte aufklassiert werden. Es ist jedoch vorgesehen, sobald die Ersatzrouten «unterirdische Birchstrasse» oder «verlängerte Glattalstrasse» zur Verfügung stehen, diese Abschnitte wieder abzuklassieren.

Zürich-Ost: Oberstrass, Fluntern, Hottingen, Hirslanden, Witikon, Riesbach

Drei Einwendungen beantragen, die Tobelhofstrasse nicht nur als zur Umklassierung vorzusehen, sondern bereits heute aus dem Plan zu streichen.

Die Tobelhofstrasse ist als regionale Strasse zur Umklassierung vorgesehen festgelegt. Sie dient heute dem grenzüberschreitenden Verkehr von Dübendorf und Gockhausen Richtung City / Seefeld. Es ist jedoch vorgesehen, sobald die Alternativroute durch den neuen Zürichbergtunnel zur Verfügung steht, diesen Strassenzug umzuklassieren. Eine Streichung bereits im heutigen Zeitpunkt ist nicht vorgesehen.

Zürich-Süd: Leimbach, Friesenberg, Wollishofen, Enge

Eine Einwendung beantragt, die Schweighof- und Uetlibergstrasse – sollte der Uetlibergtunnel gebaut werden – abzuklassieren.

INHALTSVERZEICHNIS

Es besteht keine Abhängigkeit zwischen den beiden Strassen und dem Uetlibergtunnel. Sie sind zur Umklassierung vorgesehen, wenn die Uetlibergtangente gebaut ist. Sie dienen heute der Quartierverbindung zwischen Wollishofen / Enge und Friesenberg / Wiedikon.

Zürich-West: Albisrieden, Altstetten, Höngg, Wipkingen

Eine Einwendung beantragt, die Achse «am Wasser - Wasserwerkstrasse» (bis Kornhausbrücke) zu streichen.

Die Verbindung zwischen den Quartieren Höngg und Wipkingen führt über diese beiden Strassen. Der Anschluss des Milchbucktunnels Richtung Westen erfolgt über die Wasserwerkstrasse und wurde ins eidgenössische Durchgangsstrassennetz aufgenommen.

Eine Einwendung beantragt, auf die «verlängerte Lagerstrasse» zu verzichten.

Die projektierte Verlängerung der Lagerstrasse dient als Entlastung der Wohngebiete, die sich entlang der heutigen Verbindung über die Schönegg- und Feldstrasse befinden. Sie ist jedoch lediglich als Trasseesicherung zu verstehen. Mit der Festlegung wird auch die Option einer allfälligen Führung der geplanten Tramverbindung über diesen Abschnitt aufrecht erhalten. Die Planung sieht nicht vor, dass die Strasse das heutige SBB-Gleisareal tangiert.

Eine Einwendung beantragt, die Duttweilerbrücke provisorisch in den regionalen Plan aufzunehmen, sollte die Herdern- / Bullingerstrasse im Plan verbleiben.

Die Verbindung Herdern- / Bullingerstrasse dient dazu, die volle Funktionsfähigkeit der Verbindung Hohlstrasse - Hardstrasse - Bullingerstrasse zu gewährleisten, da am Hardplatz keine Rechtsabbiegemöglichkeit in die Hardstrasse besteht. Deshalb wurde die Verbindung Herdern- / Bullingerstrasse ins eidgenössische Durchgangsstrassennetz aufgenommen. Ein Zusammenhang mit der Duttweilerbrücke besteht also nicht.

Eine Einwendung beantragt, die Duttweilerbrücke zur regionalen Strasse aufzuklassieren, um die Verkehrsführung den tatsächlichen Verhältnissen anzupassen.

Die Verbindung der N1 mit der Westtangente erfolgt nach Richtplan über die Hardbrücke. Die Duttweilerbrücke ist nur provisorisch für den Verkehr Richtung Chur beschildert. Im Sinne der Kanalisierung des Verkehrs auf die Hauptachsen ist die Aufwertung zu einer Staatsstrasse nicht gerechtfertigt.

Eine Einwendung beantragt, den Strassenzug Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse – sollte der Uetlibergtunnel gebaut werden – nicht mehr zu klassieren.

Die genannten Strassenabschnitte sind im Plan als zur Umklassierung vorgesehen. Sobald der Uetlibergtunnel eröffnet ist, werden diese Strassen umklassiert.

Eine Einwendung beantragt, die Herdern- / Bullingerstrasse aus dem regionalen Richtplan zu streichen.

Die Verbindung Herdern- / Bullingerstrasse dient dazu, die volle Funktionsfähigkeit der Verbindung Hohlstrasse - Hardstrasse - Bullingerstrasse zu gewährleisten, da am Hardplatz keine Rechtsabbiegemöglichkeit in die Hardstrasse besteht. Deshalb wurde die Verbindung Herdern- / Bullingerstrasse ins eidgenössische Durchgangsstrassennetz aufgenommen. Sobald die volle Funktionsfähigkeit des Netzes im Sinne des Richtplanes (Gegenverkehr Seebahnstrasse u.a.) erfüllt ist, können die Strassen abklassiert werden.

Eine Einwendung möchte die Badenerstrasse auch weiterhin als Staatsstrasse festlegen und auf eine zukünftige Umklassierung verzichten.

Die Einwendung entbehrt der Grundlage. Die Badenerstrasse ist auch weiterhin im Abschnitt zwischen Farbhof und Lindenplatz Staatsstrasse. Eine Umklassierung ist nicht vorgesehen.

Eine Einwendung möchte die Altstetterstrasse auch weiterhin als Staatsstrasse festlegen und auf eine zukünftige Umklassierung verzichten.

Die Abklassierung der Altstetterstrasse (Abschnitt Rautistrasse - Albisriederstrasse) ist als flankierende Massnahme zur Eröffnung der Westumfahrung geplant. Sie dient heute als Verbindung der Gemeinden im Knonaueramt mit den Arbeitsplatzgebieten in Altstetten. Mit der Fertigstellung der Westumfahrung steht eine umweltverträglichere Alternative über die Nationalstrasse N1 zur Verfügung. Der Abschnitt Rautistrasse - Lindenplatz wird aber auch weiterhin Staatsstrasse bleiben. Er dient der Quartierverbindung Wiedikon - Altstetten.

Eine Einwendung möchte die Albisriederstrasse auch weiterhin als Staatsstrasse festlegen und auf eine zukünftige Umklassierung verzichten.

Die Abklassierung der Albisriederstrasse ist als flankierende Massnahme zur Eröffnung der Westumfahrung geplant. Sie dient heute als Verbindung der Gemeinden im Knonaueramt mit den Arbeitsplatzgebieten in Albisrieden. Mit der Fertigstellung der Westumfahrung steht eine umweltverträglichere Alternative über die Nationalstrasse N1 zur Verfügung.

Eine Einwendung beantragt, die Achse Albisriederstrasse (Altstetter- bis Rautistrasse) zu streichen.

Die Achse der Albisriederstrasse dient heute als Verbindung der Gemeinden im Knonaueramt mit den Arbeitsplatzgebieten in Albisrieden. Als flankierende Massnahme zur Eröffnung der Westumfahrung ist die Abklassierung geplant.

Zürich-Mitte: Unterstrass, Industriequartier, Innenstadt, Aussersihl, Wiedikon / Binz

Eine Einwendung lehnt die neue Verkehrsführung in der City ab. Insbesondere wird die geplante Sperrung der Sihlporte und die Zurückstufung des Talackers in eine Art «Hilfsring» bemängelt.

Als Ersatz für die geplante Sperrung der Sihlporte wird die Verbindung über die Selnau- / Pelikanstrasse aufgewertet. Der Talacker wurde bisher in keinem Verkehrsplan klassiert – auch nicht in der untersten Stufe, dem kommunalen Verkehrsplan. Es ist also nicht vorgesehen, den Talacker auf- oder abzuklassieren.

Eine Einwendung beantragt, die Sihlstrasse beim Jelmoli zu streichen.

Solange die Uraniastrasse nur Einbahnstrasse ist, kann auf die Sihlstrasse nicht verzichtet werden. Die Netzfunktion wäre dann in Frage gestellt. Es ist jedoch vorgesehen, sobald die Uraniastrasse in beiden Richtungen zur Verfügung steht, die Sihlstrasse abzuklassieren.

Eine Einwendung beantragt, eine neue unterirdische Staatsstrassenverbindung zwischen dem Raum Bellerive / Rämistrasse und dem Letten / Anschluss Milchbucktunnel aufzunehmen.

Eine neue unterirdische Verbindung Raum Bellerive / Rämistrasse - Letten / Anschluss Milchbucktunnel wurde in der Volksabstimmung vom 24. September 1989 mit 65% Neinstimmenanteil verworfen. Wie die Verkehrsmessungen während der temporären Schliessung des Limmatquais zeigten, ist die Verkehrsumlagerung auf die vorhandenen Alternativrouten durchaus vertretbar.

Eine Einwendung lehnt die geplante Umgestaltung des Schaffhauserplatzes ab.

Im Richtplan ist keine Umgestaltung des Schaffhauserplatzes vorgesehen.

INHALTSVERZEICHNIS

Eine Einwendung beantragt, die Achse Sonneggstrasse - Weinbergstrasse zu erhalten.

Die Achse Sonneggstrasse / Weinbergstrasse ist im kommunalen Verkehrsplan als übrige kommunale Strasse klassiert. Als kantonale Strasse dient die Universitätsstrasse. Eine Aufklassierung der Sonnegg- / Weinbergstrasse steht nicht zur Diskussion.

Eine Einwendung beantragt, die Achse Bederstrasse zu streichen.

Die Bederstrasse verbindet die Quartiere City, Enge und Friesenberg. Eine entsprechende Alternativroute besteht nicht. Der Ausbaugrad genügt für eine regionale Staatsstrasse. Die Belastung von Wohngebieten ist im dichtbesiedelten Gebiet von Zürich nicht völlig auszuschliessen. Zum Zweck der Quartierberuhigung wird der Durchgangsverkehr jedoch auf die wesentlichen Quartierverbindungen kanalisiert.

Drei Einwendungen beantragen, die Uetlibergtangente aus dem Plan zu streichen.

Gemäss Verkehrsmodellrechnung dient die durchgehende Uetlibergtangente knapp zur Hälfte für den Ziel- / Quellverkehr zum Binzgebiet und gut zur Hälfte dem (kleinräumigen) Durchgangsverkehr. Die Tangente entlastet somit die umliegenden Wohnquartiere von diesem Verkehr. Es ist nicht vorgesehen, eine leistungsfähige Tangentialverbindung in Ost-West-Richtung anzubieten.

5.5. PARKIERUNGSANLAGEN

Eine Einwendung lehnt die Reduzierung der Parkplätze – ohne dafür gegebenenfalls gleichwertigen Ersatz zu schaffen – grundsätzlich ab.

Der Richtplan legt keine Parkplatzzahlen fest, also sind auch keine Parkplatz-Reduktionen möglich.

Mehrere Einwendungen vermissen die Signaturen für Parkieranlagen in der Nähe der geplanten Fussgängerzonen.

Parkieranlagen in der City und den beiden Nebenzentren Oerlikon und Altstetten sind bei der kommenden Revision des kommunalen Verkehrsplanes festzulegen. Gegenwärtig läuft eine Überprüfung von verschiedenen Standorten. Sobald diese abgeschlossen ist, kann die definitive Festsetzung vorgenommen werden. Der Standort Opernhaus ist im gültigen kommunalen Verkehrsplan als «bestehend» festgelegt. In der kommenden Revision wird dies in «geplant» geändert.

Eine Einwendung beantragt, Parkieranlagen bei S-Bahnhöfen (z.B. Altstetten) zu prüfen.

Die Aufnahme einer Park-and-Ride-Anlage beim Bahnhof Altstetten wäre als direkte Konkurrenz zu der bestehenden Anlage «Hardturm» zu verstehen. Im weiteren steht im Gebiet des Bahnhofes kein Areal für Park-and-Ride zur Verfügung. Die Zu- und Wegfahrten zur Nationalstrasse sind gegenüber Hardturm sehr ungünstig. Soweit sich S-Bahnhöfe aufgrund ihrer Lage überhaupt für P&R eignen, sind sie bereits im Richtplan klassiert.

Zürich-Süd: Leimbach, Friesenberg, Wollishofen, Enge

Eine Einwendung beantragt, die geplante P&R-Anlage Saalsporthalle zu streichen.

Durch die direkte Anbindung an die Nationalstrasse in der Brunau bestehen bei der SZU-Haltestelle Saalsporthalle optimale Voraussetzungen für P&R für gelegentliche Besucher und Touristen. Es bestehen bereits heute P&R-Plätze. Die geplante Festlegung zeigt an, dass sie in einem späteren Zeitpunkt in der Überbauung Utopark ersetzt werden sollen.

Zwei Einwendungen beantragen, auf die P&R-Anlage Wollishofen / Seewasserwerk zu verzichten.

Die geplante Anlage in Wollishofen dient als Flächenreservierung, die aber nur mit einer Tramverlängerung realisiert wird. Durch die direkte Verbindung zur Nationalstrasse bestehen hier die besten Voraussetzungen für eine P&R-Anlage für gelegentliche Besucher und Touristen.

Zürich-West: Albisrieden, Altstetten, Höngg, Wipkingen

Eine Einwendung beantragt, im Gebiet des Stadion Letzigrund eine regionale Parkierungsanlage festzulegen.

Im Gebiet des Stadion Letzigrund steht keine Fläche zur Verfügung, die als Parkierungsanlage genutzt werden könnte. Im übrigen wäre eine solche Festlegung aus konzeptionellen Gründen eher auf kommunaler Stufe zu treffen.

Zürich-Mitte: Unterstrass, Industriequartier, Innenstadt, Aussersihl, Wiedikon / Binz

Eine Einwendung beantragt, die Parkierungsanlage beim Hauptbahnhof in «Eurogate» umzutaufen. Diese ersetzt ja das Parkdeck Gessnerallee.

Die Parkierungsanlage beim Hauptbahnhof ist für den Verkehr mit dem Hauptbahnhof gedacht, z.B. für P&R etc. Selbstverständlich erfüllt die Überbauung Eurogate die Kriterien. Die Überbauung dient aber nicht nur dem Hauptbahnhof. Die Parkierungsanlage im Eurogate ist nicht als Ersatz für das Parkdeck Gessnerallee gedacht. In diesem Zusammenhang wird gegenwärtig an einem Parkhaus Kulturinsel Gessnerallee geplant. Dieses ist Bestandteil des kommunalen Verkehrsplanes.

Zwei Einwendungen beantragen, die geplante P&R-Anlage Spital Triemli zu streichen.

Die Parkierungssituation beim und fürs Triemlispital kann verbessert werden. Bei dieser Gelegenheit sollen auch entsprechende Bedürfnisse für P&R-Plätze gedeckt und Synergien ausgenützt werden.

5.6. RADWEGE

Eine Einwendung beantragt, im Bericht sei festzuhalten, dass die Verkehrsregelung auf regionalen Radrouten ein flüssiges Fahren ermöglichen soll.

Der im Bericht festgehaltene Grundsatz der «möglichst freien Fahrt» reicht aus. Weitergehende, konkrete Projektierungsanweisungen sprengen den Rahmen eines Richtplanes.

Zwei Einwendungen beantragen eine Wegweisung für das regionale Radroutennetz.

Der Nutzen einer Wegweisung ist unbestritten, jedoch sind konkrete Signalisations-Massnahmen nicht im Richtplan festzusetzen.

Eine Einwendung beantragt die Festlegung eines groben Netzes der wichtigsten stadtquerenden Routen mit dem Sicherheitsstandard der Erholungsrouten. Dieses Netz könne grösstenteils aus den bereits vorgesehenen Radrouten bestehen.

Mit der Unterscheidung von Routen für den allgemeinen und den Erholungs-Radverkehr können die unterschiedlichen Bedürfnisse von Velofahrenden weitgehend berücksichtigt werden. Die vorgeschlagene Routenkategorie käme einer Prioritätensetzung gleich, diesem Anspruch kann ein Richtplan nicht gerecht werden. Eine Prioritätensetzung ist bei der Ausführungsplanung zu machen.

INHALTSVERZEICHNIS

Eine Einwendung beantragt, bei Routen für den Erholungs-Radverkehr, die parallel zu Fuss- und Wanderwegen verlaufen, müsse für Fussgängerinnen und Fussgänger ein eigenes sicheres Netz zur Verfügung stehen, Mischverkehr dürfe nur die Ausnahme sein.

Uferwege werden nur bei genügender Breite (entsprechend den kantonalen Normen) freigegeben. Den Erholungsansprüchen beider Benutzergruppen wird jeweils fallweise Rechnung getragen.

Die Verhinderung von Konflikten muss bei der Projektierung erfolgen und nicht auf Richtplanebene.

Eine Einwendung beantragt, dass eine provisorische Ersatzroute festgelegt werden soll, wo eine geplante regionale Veloroute die nötigen Sicherheitsanforderungen in absehbarer Zeit nicht erfüllen kann.

Der Richtplan zeigt die Zielsetzungen für das Radroutennetz primär für die nächsten ca. 20 Jahre. Vor diesem Zeithorizont ist es nicht sinnvoll, zusätzlich allfällige Provisorien in den Richtplan aufzunehmen.

Wo Provisorien möglich sind, um kurz- bis mittelfristig gewisse Netzlücken zu schliessen, werden diese natürlich angestrebt. Wenn einzelne Teilstücke des Routennetzes auch längerfristig nur durch lokale Umfahrungen sichergestellt werden können, ist dies innerhalb der «Unschärfe» von Richtplänen auch möglich.

Eine Einwendung beantragt, im Bericht seien klare Aussagen über den Kostenträger von Fuss- und Radwegen sowie der Veloabstellplätze beim Bahnhof Giesshübel zu machen.

Angaben über die Kostenbeteiligung sind nicht Bestandteil von Richtplänen.

5.6.2. Regionale Festlegungen

Zwei Einwendungen beantragen, alle geplanten Radrouten, die erst im Zusammenhang mit anderen grösseren Strassenbauten realisiert werden sollen, im Bericht zum regionalen Richtplan aufzuführen.

Die regionale Klassierung einer Radroute bietet hinreichend Gewähr, dass im Falle von grösseren Strassenbauten im jeweiligen Abschnitt die Anliegen des Veloverkehrs berücksichtigt werden. Die konkrete zeitliche Verknüpfung würde eine Einschränkung für vorzeitige Lösungen bedeuten.

Eine Einwendung beantragt, die Badener- und Langstrasse via Sihlhölzli mit den Routen auf der linken Seeseite und im Sihltal zu verbinden.

Die entsprechende Verbindung führt über Quartierstrassen (Grüngasse, Gartenhof- und Wirdstrasse) und ist für eine regionale Klassierung eher ungeeignet. Sie ist zur kommunalen Klassierung vorgesehen.

Eine Einwendung beantragt, Veloabstellplätze nur dann und in dem Umfange zu erstellen, als deren Bedarf ausgewiesen ist.

Die Erfahrung zeigt, dass bei wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ein Bedarf nach geeigneten Veloabstellplätzen besteht. Die eigentliche Projektierung von Veloabstellplätzen erfolgt immer nachfrageorientiert, wie dies auch aus dem Richtplantext hervorgeht. Eine weitergehende Präzisierung erübrigt sich.

Zürich-Nord: Affoltern, Seebach, Oerlikon, Schwamendingen

Mehrere Einwendungen beantragen einerseits die Streichung der regionalen Route über die verlängerte Glattalstrasse oder andererseits, dass sie unabhängig vom Strassenbau zu erstellen sei.

Wie in Kapitel 5.6.2 des Richtplanberichtes formuliert, wäre die erwähnte Route nur gleichzeitig mit der geplanten Staatsstrasse zu erstellen. Wenn diese erstellt wird, ist eine gleichzeitige Berücksichtigung des Veloverkehrs sinnvoll.

Eine Realisierung dieser Radroute losgelöst vom Strassenbau wäre vom Aufwand her unverhältnismässig (Landerwerb, teilweise Aufhebung Schrebergärten).

Zürich-Ost: Oberstrass, Fluntern, Hottingen, Hirslanden, Witikon, Riesbach

Eine Einwendung beantragt die Streichung der Routen Kreuzplatz - Rehalp (Forchstrasse), Seefeld – Hegibachplatz - Witikonerstrasse, Römerhof - Klusplatz - Witikon (Asyl-, Witikonerstrasse) und Forchstrasse - Hofackerstrasse (oberes Stück Freiestrasse). Weitere Investitionen seien unnötig, wie der kaum genutzte Radweg in der Freiestrasse zeige.

Diese Routen schliessen an regionale Routen der Nachbarregionen an oder bilden wichtige Querverbindungen.

Die Freiestrasse ist als Beispiel für die fehlende Nachfrage ungeeignet, da sie nach wie vor nicht durchgehend in beiden Richtungen befahrbar ist. Die Lücke wird im Rahmen der Motion Baur / Walther geschlossen werden.

Eine Einwendung beantragt die Streichung der Radrouten Seestrasse und Rotfluh- / Witellikerstrasse.

Beide Radrouten sind für den allgemeinen Radverkehr vorgesehen und als Ergänzung zu den Erholungsrouten Dammstrasse und Im Walder / Rietstrasse zu sehen, welche aufgrund ihrer Linienführung nicht als schnelle Verbindung für geübte Alltagsvelofahrende geeignet sind. Wegen der Hanglage von Zollikon sind Radrouten parallel zum Hang wichtig.

Eine Einwendung beantragt die Streichung des Veloabstellplatzes Klusplatz.

Endhaltestellen des öffentlichen Verkehrs sind wichtige Standorte für Veloabstellplätze (Bike-and-Ride), was durch die gute Auslastung der bestehenden Anlage am Klusplatz veranschaulicht wird.

Zürich-Süd: Leimbach, Friesenberg, Wollishofen, Enge

Zwei Einwendungen beantragen eine allgemeine regionale Radroute in der Bellerivestrasse.

Wie im Kapitel 5.6.2 des Richtplanberichtes erwähnt, muss zur Zeit auf die Festlegung einer Radroute auf der Bellerivestrasse verzichtet werden. Ein diesbezüglicher Antrag wurde im Rahmen der Anhörung konkret abgelehnt.

Zürich-West: Albisrieden, Altstetten, Höngg, Wipkingen

Eine Einwendung beantragt die Streichung der Erholungsradroute Dachslernstrasse, da der Anschluss an die Schulstrasse in Schlieren wegen des Höhenunterschiedes nicht machbar sei.

Die vorgesehene Route führt nicht direkt von der Dachslernstrasse Richtung Schulstrasse sondern zunächst über Feusisbergli, von dort über eine geringere Höhendifferenz zum Hüblerweg und weiter zur Schulstrasse. Die Steigung ist damit für Velofahrende problemlos bewältigbar.

Eine Einwendung beantragt, in der geplanten Strassenunterführung unter dem Bahnhof Altstetten hindurch (Buslinie) eine regionale Radroute für den Erholungsverkehr vorzusehen.

Die bestehende gemeinsame Fussgänger- und Velounterführung ist unbefriedigend, eine alternative Verbindung der Quartiere Grünau und Altstetten wäre wünschenswert.

Nach Berücksichtigung einer Einwendung betreffend Streichung der Tram- und Busachse Altstetterstrasse - Meierwiesenstrasse besteht diese Option allerdings nicht mehr.

Eine Einwendung beantragt die Streichung der allgemeinen Radroute auf der Regensdorferstrasse.

Die Route ist eine wichtige Verbindung von Höngg nach Regensdorf.

INHALTSVERZEICHNIS

Eine Einwendung beantragt die Streichung der Erholungs-Radrouten Höneggerberg - Gubrist.

Die Route ist heute bereits bestehend und beschildert. Entsprechend wird sie speziell von Freizeit-Velofahrenden auch gut frequentiert.

Zürich-Mitte: Unterstrass, Industriequartier, Innenstadt, Aussersihl, Wiedikon / Binz

Eine Einwendung beantragt, die Löwenstrasse als allgemeine Route festzulegen.

Das regionale Netz umfasst die regionalen Hauptstrassen Gessnerallee und Uraniastrasse. Die Netzverdichtung über die Löwenstrasse ist zur kommunalen Klassierung vorgesehen.

Eine Einwendung beantragt, eine Radroute über die Dreikönigsstrasse statt über den Bleicherweg zu führen.

Die Dreikönigsstrasse mit Fortsetzung über Börsenstrasse und Stadthausquai als Umfahrung des Paradeplatzes soll im kommunalen Richtplan als Radroute festgesetzt werden.

Eine Einwendung beantragt, die Routenabschnitte Sonneggstrasse und Irchel- / Winterthurerstrasse entlang Irchelpark statt als «bestehend» als «geplant» zu klassieren.

Die Sonneggstrasse erfüllt bereits weitgehend die Anforderungen an eine allgemeine Radroute. Dies gilt auch für die Beziehung Scheuchzer- / Irchel- / Winterthurerstrasse. Die Anbindung an die kommunalen Routen Langensteinerstrasse (bestehend) und Winterthurerstrasse bis Milchbuckstrasse (geplant) ist als geplant klassiert.

Eine Einwendung lehnt die geplante Radroute beim Bucheggplatz ab.

Die geplanten Velomassnahmen konnten mittlerweile ohne Kapazitätseinbussen beim motorisierten Individualverkehr realisiert werden. Der Bucheggplatz ist entsprechend als bestehend klassiert.

5.7. FUSSWEGE

Eine Einwendung beantragt, wenn Fusswege oder Fussgängerbereiche der Erholung dienen, so sei der Fahrradverkehr – wenn nötig mit baulichen Massnahmen – aus ihnen fernzuhalten.

Dieser Aspekt muss fallweise bei der Realisierung betrachtet werden. Zudem gibt es keine baulichen Massnahmen, die den Veloverkehr wirksam fernhalten, ohne die Fussgängerinnen und Fussgänger (insbesondere ältere Leute, Personen mit Kinderwagen und Behinderte) einschneidend zu behindern. Mit einem Angebot an attraktiven Alternativrouten können Fussgängerbereiche am wirksamsten vom Veloverkehr entlastet werden.

Eine Einwendung beantragt, im Text sei festzuhalten, dass die Anschlüsse an die regionalen Fuss- und Wanderwegnetze der Nachbarregionen abzustimmen sind.

Die Koordination mit den Nachbarregionen ist eine der zentralen Aufgaben des regionalen Richtplans. Eine textliche Festlegung erübrigt sich.

Eine Einwendung beantragt, Unter- und Überführungen seien nicht als unvermeidliche Ausnahmen zu bezeichnen.

Über- und Unterführungen weisen aus Sicht der Verkehrssicherheit durchaus Vorteile auf. Aus verschiedenen Gründen (soziale Sicherheit; Hindernisse für ältere Personen, Kinderwagen, Rollstühle, etc.; hohe Kosten) ist die öffentliche Akzeptanz von Über- und Unterführungen allerdings gering. Die jetzige Formulierung lässt Ausnahmen, wo sie verkehrstechnisch sinnvoll sind, ausdrücklich zu.

5.7.2. Regionale Festlegungen

Eine Einwendung beantragt diverse Ergänzungen des regionalen Wegnetzes.

In der Richtplanung geht es um die Festlegung eines übergeordneten Netzes von durchgehenden und leicht auffindbaren Verbindungen. Entsprechend beschränkt sich das regionale Fusswegnetz auf Hauptachsen, Promenaden und Anschlüsse an das Netz der Nachbarregionen.

Von grosser Bedeutung ist die Richtplanfestlegung in Siedlungsgebieten, wo gegenüber Bauinteressenten und Grundeigentümern das öffentliche Interesse an einem Weg demonstriert und im grösseren Zusammenhang dargestellt werden muss.

Gestützt auf diese Grundsätze wurden diejenigen Ergänzungsanträge berücksichtigt, die

- an regionale Festlegungen der Nachbarregionen anschliessen,
- sinnvolle, bereits markierte Alternativen darstellen und damit andere vorgesehene Wege ersetzen,
- aufgrund ihrer Bedeutung und Lage sinnvolle Ergänzungen sind.

Nicht berücksichtigt wurden Wege,

- wo aufgrund der Netzdichte keine weiteren regionalen Festlegungen angebracht sind,
- die parallel zu regionalen Wegen führen und keine zusätzlichen Beziehungen regionaler Bedeutung bieten,
- die keine Fortsetzung innerhalb des regionalen Netzes haben.

Die grosse Mehrzahl der nicht berücksichtigten Einwendungen ist bereits kommunal klassiert, Unterhalt und Wegweisung sind also sichergestellt. Detailkorrekturen sind in der Überarbeitung der kommunalen Richtplanung zu überprüfen.

Eine Einwendung beantragt, zusätzlich zu den Kategorien «Regionales Fusswegnetz» und «Fussgängerbereich» die Kategorie «Vernetzte verkehrsberuhigte Quartierzellen» zu schaffen.

Die Vernetzung von Quartierzellen kann nicht auf regionaler Ebene festgelegt werden. Der Vorschlag ist im Rahmen der Überarbeitung des kommunalen Fusswegplans zu prüfen.

Eine Einwendung beantragt die Ausweitung der Fussgängergebiete auf weitere Zentrumsgebiete.

Der Gemeinderat hat am 22. Mai 1996 beschlossen, nicht nur die im regionalen Verkehrsplan vorgesehenen Fussgängerbereiche in der City, in Oerlikon und Altstetten festzulegen, sondern im kommunalen Verkehrsplan auch im Langstrassenquartier, im Gebiet Industriequartier / Zürich West, im Zentrum Zürich Nord, in Quartierzentren sowie an dazu geeigneten Orten in Wohngebieten Fussgängerbereiche vorzusehen. Die Einwendung soll somit, soweit möglich, auf der nächsten Richtplanstufe berücksichtigt werden.

Eine Einwendung beantragt den Verzicht auf eine Erweiterung der Fussgängerzone wegen unverhältnismässiger Benachteiligung in der Erschliessung von Wohn- und Geschäftsliegenschaften und ungenügender Parkierungssituation.

Die Erschliessung der Fussgängerbereiche ist gemäss Kapitel 5.8.2 gewährleistet. Im kommunalen Verkehrsplan (GRB 28. Februar 1990) ist festgehalten, dass in der City und den citynahen Gebieten die Anzahl der allgemein zugänglichen Parkplätze auf dem damaligen Stand (1990) bleiben soll. Mit Beschluss vom 22. Mai 1996 hat der Gemeinderat diese Haltung bestätigt und ergänzt.

INHALTSVERZEICHNIS

Drei Einwendungen beantragen die grundsätzliche Zulassung des Veloverkehrs in den Fussgängerbereichen oder eine genauere Festlegung des Begriffs «Fussgängerinteressen» als Kriterium für die Velodurchlässigkeit.

Die entsprechende Zielsetzung ist bereits in Kapitel 5.7.2 formuliert. Fussgängerinteressen, welche zu Konflikten mit dem Veloverkehr führen können sind vielschichtig, ebenso entsprechende Lösungsansätze. Eine genauere und damit auch einschränkende Umschreibung würde der Problematik speziell auf der übergeordneten Richtplanebene nicht gerecht werden. Eine situationsgerechte Betrachtung muss jeweils fallweise erfolgen.

Eine Einwendung beantragt eine gebührende Berücksichtigung der Anwohnerschaft bei der Einführung der Fussgängerzone, insbesondere solle der öffentliche Grund nicht übermässig genutzt werden (Lärm).

Die Beschränkung von Lärmimmissionen ist nicht Gegenstand der Richtplanung, sie wird in Gesetzen geregelt.

Drei Einwendungen beantragen eine zusätzliche Fusswegverbindung über bzw. unter der Bahnlinie Seebach - Affoltern als Verbindung des Zentrums Zürich Nord mit dem Erholungsgebiet Anwandel.

Das regionale Fusswegnetz beschränkt sich auf übergeordnete, durchgehende Verbindungen. Die lokale Erschliessung von Quartieren und Erholungsgebieten ist auf kommunaler Ebene zu regeln. Entsprechend ist im kommunalen Richtplan eine Gleisquerung im Gebiet Anwandel vorgesehen. Allfällige weitere Anpassungen im Zusammenhang mit der Planung des Zentrums Zürich Nord werden in der Überarbeitung des kommunalen Richtplans berücksichtigt.

Eine Einwendung beantragt die Aufnahme des Entlisbergweges in das regionale Wegnetz.

Der Entlisbergweg verläuft parallel zum regionalen Fussweg entlang der Sihl und bietet keine wesentlichen zusätzlichen Beziehungen, die eine regionale Klassierung rechtfertigen würden. Der Weg ist als kommunaler Fussweg festgelegt.

6. VER- UND ENTSORGUNGSPLAN

6.2. WASSERVERSORGUNG

Eine Einwendung beantragt, das Kapitel 6.2.2 sei zu überarbeiten. Dabei sei die Zielsetzung der Ersparnis von ca. 30% anzustreben. Es sei aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen dieses Ziel erreicht werden kann.

Die Wasserbedarfsprognosen wurden überarbeitet und wesentlich reduziert. Die zu erwartenden Einsparungen wurden berücksichtigt. Nachdem der Bedarf seit 1970 um 27% dank einer Reihe von Sparmassnahmen abgenommen hat, ist eine weitere Reduktion um 30% nicht realistisch.

6.3. ENERGIE

Eine Einwendung beantragt, es sei eine kommunale Energieplanung als Grundlage für die Richtplanung zu erarbeiten. Dabei sei die Wirtschaftlichkeit mit externen Kosten zu beurteilen.

Der Stadtrat hat am 15. Januar 1992 die Überprüfung des Konzepts für die Wärmeversorgung der Stadt Zürich (Ausscheidung von Fernwärmegebieten) genehmigt. Am 11. März 1992 hat er «Zielsetzungen für die Energiepolitik der Stadt Zürich» beschlossen. Beides zusammen hat der Regierungsrat am 7. September 1994 als kommunale Energieplanung genehmigt. Die von der Einwenderin verlangte Energieplanung liegt vor.

Eine Einwendung beantragt, sämtliche geplanten Unterwerke seien zu streichen. Es sei dafür ein Sparzenario auszuarbeiten, das mit der heutigen Anzahl und Leistung der Unterwerke auskommt. Die finanziellen Auswirkungen beider Szenarien seien aufzuzeigen.

Die Unterwerke Waldegg und Wollishofen sind kantonal festgesetzt und durch den regionalen Richtplan zu übernehmen. Diese Projekte sind Ersatzanlagen für die bestehenden Unterwerke Obfelden und Samstagen, welche ihre Altersgrenze erreicht haben und erneuert oder ersetzt werden müssen. In beiden Fällen strebt das EWZ einen Ersatzbau auf Stadtgebiet an, der mit einer Verbesserung der Betriebssicherheit und einer deutlichen Verringerung der Übertragungsverluste verbunden ist.

Das Projekt Unterwerk Enge als einziger Neubau berücksichtigt eine mögliche Entwicklung in den Gebieten Enge - Giesshübel - Wollishofen, die aus topographischen Gründen von bestehenden Standorten her nicht genügend erschlossen werden können. Es soll zur Standortsicherung im Richtplan belassen werden.

Das Unterwerk Zeughaus und die angeschlossenen Leitungen sind bereits erstellt.

Das Unterwerk Kohledreieck ist eine kantonale Festlegung und ein Projekt der SBB.

Bei den übrigen Unterwerken handelt es sich um bestehende Anlagen, die umgebaut werden.

6.4. ABWASSERBESEITIGUNG

Eine Einwendung beantragt, die Bachöffnungen und Revitalisierungen von Oberflächengewässern seien wie geplant voranzutreiben, und die nötigen Mittel dafür bereitzustellen.

Im Text zum Richtplan ist die Forderung der Einwendung bereits enthalten. Der Ausbau des Reinwasser-netzes ist eine sinnvolle und vom Gesetz vorgeschriebene Massnahme. In der Regel soll dies durch Öffnen von neuen Bachläufen erfolgen, da dies häufig ökonomischer ist als der Bau einer Reinwasserleitung und zudem eine ökologische und landschaftliche Aufwertung darstellt.

INHALTSVERZEICHNIS

Die Vorhaben sind gezielt zu verwirklichen, wo Fremdwasser vom Schmutzwassernetz abgetrennt werden kann oder wo die Finanzierung möglich ist (z.B. private Überbauung, grosszügige Unterstützung durch Dritte, beschädigte Abwasserleitung).

Vorgesehen sind Bachöffnungen zur Fremdwasserabtrennung vor allem noch in Zürich-Nord als Ergänzungsmassnahmen zum Stollenbau bei folgenden Bächen:

- Binzmühlebach / Andreasgraben
- Sägertenbach
- Schürbächli

6.5. ABFALL

Eine Einwendung beantragt, den Einbau einer 4. Ofenlinie nochmals zu prüfen.

Die 4. Ofenlinie ist bereits realisiert und in Betrieb. Gemäss Baubewilligung dürfen nur 3 Linien gleichzeitig betrieben werden und die 4. Linie darf nur Ersatzkapazität (Stilllegung bei Wartung, Schäden, etc.) bieten. Engpässe werden durch Lagerhaltung oder Austausch mit den anderen Kehrichtverbrennungsanlagen im Kanton Zürich überbrückt.

Eine Einwendung beantragt, es sei ein Konzept für die Kompostierung in der Region Zürich zu erstellen (inkl. dezentrale Kompostierung, etappenweise Realisierung des Kompostierwerks).

Das Konzept für die Kompostierung in der Region Zürich ist erstellt. Zielsetzung: bis 1997 sollen 30% der Zürcher Bevölkerung selber kompostieren. Die übrigbleibende, zentral zu entsorgende Grüngutmenge soll in den bestehenden oder geplanten Kompostwerken der Region Zürich verarbeitet werden (Rümlang, Opfikon, Bachenbülach, Samstagern, Werdhölzli, Hegnau).

7. PLAN DER ÖFFENTLICHEN BAUTEN UND ANLAGEN

7.4. REGIONALE FESTLEGUNGEN

Eine Einwendung beantragt einen Standort für ein Gefängnis im Bereich Giesshübel einzutragen.

Gemäss kantonalem Richtplan (Beschluss des Kantonsrates vom 31. Januar 1995) ist der entsprechende Standort für das Bezirksgefängnis Uetliberg (mit Teil Bezirks-Anwaltschaft) bereits festgelegt worden. Demzufolge erübrigt sich eine entsprechende Festlegung im regionalen Richtplan.

Eine Einwendung beantragt, weitere Sporthallen nur dann zu erstellen, wenn das Bedürfnis durch eine unabhängige Studie ausgewiesen sei.

Bei den Festlegungen im regionalen Richtplan geht es in erster Linie um die Sicherung der Standorte für künftige Bauten oder Anlagen. Ob zum gegebenen Zeitpunkt – aus welchen Gründen auch immer – dann tatsächlich die für den Standort vorgesehene Baute oder Anlage gebaut wird oder nicht, ist von anderen Faktoren bzw. Entscheiden abhängig. Auf die Standortsicherung ist deshalb nicht zu verzichten.

