



Kanton Zürich

**Regionaler Richtplan
Stadt Zürich**

**Beschluss des Regierungsrates
(RRB Nr. 894 / 2000)**

INHALTSVERZEICHNIS

1.	ALLGEMEINES	1
1.1.	Einleitung.....	1
1.2.	Richtplan-Revision	1
1.3.	Bestandteile/Inhalt	2
1.4.	Festsetzung und Verbindlichkeit.....	2
2.	ZIELE DER RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG	3
2.1.	Kantonale Leitlinien.....	3
2.2.	Die städtischen Ziele der räumlichen Entwicklung	4
2.2.1.	Zielwandel	4
2.2.2.	Wohnen.....	5
2.2.3.	Arbeiten	5
2.2.4.	Verkehr	6
2.2.5.	Landschaft.....	8
2.2.6.	Umwelt.....	8
3.	SIEDLUNGSPLAN	8
3.1.	Allgemeines	8
3.2.	Kantonale Festlegungen.....	9
3.3.	Regionale Festlegungen	9
3.3.1.	Zentrum.....	9
3.3.2.	Arbeitsplatzgebiet	9
3.3.3.	Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen	10
3.3.4.	Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen	12
3.3.5.	Gebiet mit Erhaltung der Stadtstruktur	12
3.3.6.	Schutzwürdiges Ortsbild	12
3.3.7.	Anzustrebende bauliche Dichte	12
3.3.8.	Abstimmungsbedarf in den kantonalen Zentrumsgebieten.....	13
4.	LANDSCHAFTSPLAN	13
4.1.	Allgemeines	13
4.2.	Kantonale Festlegungen	14
4.3.	Regionale Festlegungen	15
4.3.1.	Allgemeines Erholungsgebiet	16
4.3.2.	Besonderes Erholungsgebiet	16
4.3.3.	Aussichtspunkte	17
4.3.4.	Naturschutz	17
4.3.5.	Landschaftsschutzgebiet	20
4.3.6.	Landschafts-Förderungsgebiet	20
4.3.7.	Ökologische Vernetzung	20
4.3.8.	Wald.....	21
5.	VERKEHRSPPLAN	21
5.1.	Allgemeines	21
5.2.	Öffentlicher Verkehr	22
5.2.1.	Kantonale Festlegungen.....	23
5.2.2.	Regionale Festlegungen	24
5.2.2.1.	Tram- und Busnetz	24
5.2.2.2.	Begründungen der geplanten Tram- und Busachsen	31
5.3.	Güterverkehr	35
5.3.1.	Kantonale Festlegungen	35
5.3.2.	Regionale Festlegungen	35
5.3.2.1.	Anschlussgleise.....	35
5.3.2.2.	Güterumschlagstellen	37

5.4.	Strassennetz	37
5.4.1.	Kantonale Festlegungen	37
5.4.2.	Regionale Festlegungen	39
5.5.	Parkierungsanlagen	42
5.5.1.	Kantonale Festlegungen	42
5.5.2.	Regionale Festlegungen	42
5.6.	Radwege	43
5.6.1.	Kantonale Festlegungen	44
5.6.2.	Regionale Festlegungen	44
5.7.	Fusswege	46
5.7.1.	Kantonale Festlegungen	46
5.7.2.	Regionale Festlegungen	46
5.8.	Reitwege	48
5.8.1.	Kantonale Festlegungen	48
5.8.2.	Regionale Festlegungen	48
6.	VER- UND ENTSORGUNGSPLAN	48
6.1.	Kantonale Vorgaben / Aufgaben / Inhalt	48
6.2.	Wasserversorgung	49
6.2.1.	Kantonale Festlegungen	49
6.2.2.	Regionale Zielsetzungen, Planungsgrundlagen	49
6.2.3.	Wasserversorgungsanlagen für Stadt und Partnergemeinden	50
6.3.	Energie	51
6.3.1.	Kantonale Festlegungen	51
6.3.2.	Energieplanung	51
6.3.3.	Elektrizität	52
6.3.3.1.	Grundlagen der Planung	52
6.3.3.2.	Planerische Festlegungen	53
6.3.4.	Erdgas	53
6.3.5.	Fernwärmeversorgung	55
6.3.6.	Nutzung der Abwärme aus der ARA Werdhölzli und dem Zürichsee.....	56
6.4.	Abwasserbeseitigung	57
6.4.1.	Kanalnetz	57
6.4.2.	Kläranlagen	58
6.5.	Abfall	59
6.5.1.	Zielsetzungen	59
6.5.2.	Kehrrichtverbrennungsanlagen	59
6.5.3.	Kompostierwerk	59
6.5.4.	Sonderabfallsammelstelle	59
6.5.5.	Recyclinghöfe	60
7.	PLAN DER ÖFFENTLICHEN BAUTEN UND ANLAGEN	60
7.1.	Ausgangslage	60
7.2.	Ziele und Umfang der Planung	61
7.3.	Aufnahme- bzw. Zuweisungskriterien	62
7.4.	Regionale Festlegungen	63

1. ALLGEMEINES

1.1. Einleitung

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 7. September 1975 brachte erstmals ein für den ganzen Kanton Zürich in gleicher Weise geltendes Baurecht. Es führte inhaltliche Planungsgrundsätze ein und verpflichtete zu einer umfassenden Raumplanung, die in hierarchischer Abfolge (Kanton, Regionen, Gemeinden) und nach Sachbereichen gegliedert (Teilrichtpläne) zu konkretisieren war.

Diesem Gesetzesauftrag folgend legte der Kantonsrat mit Beschluss vom 10. Juli 1978 den kantonalen Gesamtplan fest, bestehend aus den Teilrichtplänen Siedlung, Landschaft, Verkehr, Versorgung und öffentliche Bauten und Anlagen.

In der Stadt Zürich, einer selbständigen Planungsregion, wurde der regionale Gesamtplan in zwei Gemeindeabstimmungen 1982 und 1983 abgelehnt. Da die Festsetzung keinen weiteren Aufschub zuließ, setzte der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 4843 / 1984 den regionalen Gesamtplan der Stadt Zürich fest, bestehend aus den Teilrichtplänen Siedlung, Landschaft und Verkehr; auf die Festsetzung der Teilrichtpläne Versorgung sowie öffentliche Bauten und Anlagen verzichtete er.

Der Stadtrat beschränkte sich in der Folge beim kommunalen Gesamtplan auf den vom PBG als Minimum geforderten kommunalen Verkehrsplan, der vom Gemeinderat mit Beschluss vom 28. Februar 1990 festgesetzt und vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 4120 / 1990 (mit Ausnahme des Radwegnetzes) genehmigt wurde.

Aufgrund dieser Richtpläne wurden die Bau- und Zonenordnung und der Erschliessungsplan erarbeitet und in der Gemeindeabstimmung vom 17. Mai 1992 angenommen. Am 31. Januar 1995 setzte der Kantonsrat einen neuen kantonalen Richtplan fest. Mit Verfügungen vom 9. Mai und 7. Dezember 1995 hob die Baudirektion die Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich zum grössten Teil auf und ersetzte sie durch eine eigene, nach § 344 PBG vorläufige.

1.2. Richtplan Revision

Nach § 9 Abs. 2 PBG sind Planungen neuen Erkenntnissen und Entwicklungen anzupassen. Die veränderten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, die Sicherung der Arbeitsplätze, die Sorge um das ökologische Gleichgewicht, neue Einsichten über die Beeinträchtigung von Umwelt und Lebensqualität, aber auch überholte Festlegungen und inzwischen

realisierte Infrastruktureinrichtungen bedingen eine umfassende Revision der Richtpläne aller drei Stufen. Art. III der Schlussbestimmungen des PBG setzt für die Revision der kantonalen und der regionalen Richtplanung eine Frist von drei Jahren. Sie begann mit Inkrafttreten der Gesetzesänderung und endete am 31. Januar 1995.

Der regionale Richtplan Furttal besteht aus den Teilrichtplänen

1.3. Bestandteile / Inhalt

Der Richtplan besteht aus folgenden Bestandteilen:

- . Karten
 - Richtplan Siedlung und Landschaft
 - Richtplan Verkehr, Öffentlicher Verkehr
 - Richtplan Verkehr, Fuss- und Wanderwege
 - Richtplan Ver-/Entsorgung, Wasser
 - Richtplan Ver-/Entsorgung, Gas und Fernwärme, Abfallbeseitigung
 - Richtplan Ver-/Entsorgung, Elektrizität
 - Richtplan Öffentliche Bauten und Anlagen

- . Text

Im Richtplantext werden die getroffenen Festlegungen begründet und deren Wirkung aufgezeigt. In der Karte erfolgt die örtliche Bezeichnung der Festlegungen. Zudem werden auch offene Fragen, Absichtserklärungen sowie das zugehörige weitere Vorgehen in der Richtplanung aufgenommen.

Die Planeintragungen weisen analog zum kantonalen Plan einen Anordnungsspielraum auf. Die parzellenscharfe Abgrenzung erfolgt erst im Rahmen der Nutzungsplanung.

Die Festlegungen gehen räumlich und sachlich soweit, als die Erfüllung der formulierten Aufgaben und Ziele der Raumplanung es erfordern. Die Festlegungen des regionalen Richtplans lassen der nachgeordneten Planung bewusst einen Spielraum, innerhalb dem in der kommunalen Planung zweckmässige Anordnungen getroffen werden können.

1.4. Festsetzung und Verbindlichkeit

Bei der Revision des regionalen Richtplanes sind die neben- und nachgeordneten Planungsträger, die Nachbarregionen und Nachbargemeinden, rechtzeitig anzuhören.

Ferner ist der Richtplan vor der Festsetzung während 60 Tagen öffentlich aufzulegen, wobei sich jederman zum Planinhalt äussern kann. Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird gesamthaft bei der Planfestsetzung entschieden (§ 7 PBG).

Für die Region Zürich erfolgte die Planaufgabe vom 15. Januar bis 14. März 1996. Der revidierte regionale Richtplan wurde vom Gemeinderat der Stadt Zürich verabschiedet. Das Referendum wurde nicht ergriffen. Über die nicht berücksichtigten Einwendungen wird gesamthaft bei der Planfestsetzung entschieden (§ 7 PBG).

Der regionale Richtplan mit den dazugehörenden Berichten ist behördenverbindlich (§ 19 PBG). Er ist namentlich bei der Erstellung des kommunalen Richtplanes und in sämtlichen Nutzungsplanungen zu beachten (§ 16). Von Privaten kann die Recht- und Zweckmässigkeit der Festlegungen erst bei der Nutzungsplanung im Rechtsmittelverfahren angefochten werden (§ 19, Abs. 2).

2. Ziele der räumlichen Entwicklung

2.1. Kantonale Leitlinien

Mit Beschluss vom 8. Juli 1992 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich Leitlinien für die Überarbeitung der Richtpläne formuliert. Diese Leitlinien wurden mit der Festsetzung des kantonalen Richtplanes (Beschluss des Kantonsrates vom 31. Januar 1995) für alle Richtplanstufen massgebend.

Leitlinie 1:

Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern.

Zu diesem Zwecke sind im Rahmen einer Siedlungsentwicklung nach innen vorhandene Potentiale besser zu nutzen und es ist dafür zu sorgen, dass die Lebens- und Siedlungsqualität insgesamt erhalten bzw. gesteigert werden kann. Dabei sind insbesondere auch die neuen Bezugsräume für die Wirtschaft, wie sie sich unter anderem durch den europäischen Integrationsprozess ergeben, zu berücksichtigen.

Leitlinie 2:

Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.

Der Erschliessungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist im Kanton Zürich insgesamt sehr hoch. Insbesondere die massiven getätigten Investitionen in die S-Bahn sollen im Interesse einer umweltschonenden Verkehrsbewältigung genutzt werden. Die S-Bahn bildet deshalb das eigentliche Rückgrat der

Siedlungsentwicklung. Neue Verkehrsbedürfnisse sollen insgesamt nicht zu einer überproportionalen Vermehrung des motorisierten Individualverkehrs führen.

Leitlinie 3:

Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und aktiv zu fördern.

Neben dem Schutz der offenen Landschaft an sich ist für die Erhaltung und Aufwertung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen zu sorgen. Durch Veränderungen im Landwirtschaftssektor droht eine Vernachlässigung der Landschaftsbewirtschaftung; besondere Bewirtschaftungsmassnahmen werden nötig sein.

2.2. Die städtischen Ziele der räumlichen Entwicklung

Die Stadt Zürich stellt das wirtschaftliche, geistige und kulturelle Zentrum der Grossagglomeration Zürich dar. Übergeordnetes Ziel ist eine Stadt, die ihrer vielfältig geschichteten Bevölkerung, den in ihr Arbeitenden und sie Besuchenden einen attraktiven Lebens- und Erlebnisraum bietet. Sie soll ihren Rang als Wirtschaftszentrum mit hoher Wertschöpfung im europäischen Umfeld behaupten und verbessern können.

2.2.1. Zielwandel

Richtplanung ist ein kontinuierlicher Prozess, bei dem Ziele und die darauf ausgerichteten Massnahmen immer wieder auf die aktuelle Lebenswelt bezogen und hinterfragt werden müssen. Dies umso mehr, als sich die wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und rechtlichen Realitäten in den letzten Jahren stark verändert haben.

Seit den neunziger Jahren hat sich die Situation nachhaltig verändert:

Die Abnahme der Wohnbevölkerung ist gebremst worden. Weiter akzentuiert haben sich hingegen die Unterschiede in der Bevölkerungsstruktur der Stadt und des Umlandes. Die für die Finanzkraft der Stadt wichtigen Mittelschichten werden dünner, und die Zahl der Familienhaushalte geht weiter zurück. Umgekehrt steigt die Anteil der ausländischen Wohnbevölkerung. Zugenommen hat auch die Zahl jener Personen, die städtischer Unterstützung bedürfen. Das Ziel der Bevölkerungszunahme ist deshalb um ein strukturelles Ziel zu ergänzen.

Seit 1991 nahm die Zahl der Beschäftigten in der Stadt Zürich um knapp 40'000 (1995) ab. Gleichzeitig erhöhte sich die Arbeitslosenquote von 1.4% (1991) auf 6.7% (Dezember 1996). Der Rückgang der Beschäftigung ist nicht allein auf konjunkturelle Gründe zurückzuführen; er besitzt eine starke

strukturelle Komponente. Wie die Nutzflächenstatistik zeigt, besteht bei den Büroflächen ein hartnäckiger Leerbestand. Der Erhaltung der bestehenden und der Ansiedlung neuer Arbeitsplätze ist deshalb erste Priorität einzuräumen.

Im Umweltbereich wurden erste Erfolge erzielt. Die SO²- und die NO²-Belastung konnten gesenkt werden. Bei letzterer besteht weiterhin ein Sanierungsdefizit. Was die Ozonbelastung betrifft, konnte keine Verbesserung erreicht werden.

2.2.2. Wohnen

Die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner soll wieder zunehmen. Die soziale Entmischung soll gestoppt und insbesondere die Zahl der Familienhaushalte soll vermehrt werden. Dazu sind Raumreserven bereitzustellen: einerseits durch die teilweise Umnutzung nicht mehr benötigter Industrieareale (wobei nicht integrierte Wohninseln zu vermeiden sind), andererseits durch die massvolle Verdichtung bestehender Wohngebiete. Bei Neubauten und bei der Erneuerung der bestehenden Wohnsubstanz ist das Angebot an Familienwohnungen zu vergrössern.

Die Qualität der Siedlungen ist zu verbessern. Die Erhöhung der baulichen Dichte darf nicht auf Kosten der Wohnlichkeit gehen. Es ist eine hohe Qualität der Bebauung und der Freiräume anzustreben.

Grünflächen im Wohnumfeld sind zu schonen. Zur Siedlungsqualität gehören auch die Erhaltung und Ergänzung wertvoller quartiertypischer Bau- und Nutzungsstrukturen, die anspruchsvolle Einfügung neuer Bausubstanz sowie das Schaffen und Sichern vielfältiger Naherholungsräume.

2.2.3. Arbeiten

Die Geschicke der schweizerischen Volkswirtschaft sind eng mit dem Standort Zürich verknüpft. Er steht in Konkurrenz zu ausländischen Standorten. Damit der Wirtschaftsraum Zürich international konkurrenzfähig bleibt, braucht er Förderung. Diese muss die wichtigsten Standortfaktoren miteinbeziehen.

Die Stadt Zürich ist Kernstadt der Wirtschaftsregion. Sie erfüllt Schlüsselfunktionen in wichtigen Infrastruktur- und Versorgungsbereichen wie Verkehr, Bildung, Kultur, Handel, Gesundheitsversorgung usw. Im Kern der Wirtschaftsregion sind sinnvollerweise Betriebe mit hoher Wertschöpfung und kleiner Umweltbelastung anzusiedeln. Die Planung hat einerseits der Breitenentwicklung des Dienstleistungssektors Rechnung zu tragen. Doch sollen andererseits auch Nischen für wertschöpfungschwächere Betriebe erhalten bleiben. Für die Versorgung der Stadt von grosser Bedeutung sind insbesondere gewerbliche und industrielle Betriebe, die gleichzeitig ein breites Angebot von Ausbildungsmöglichkeiten sicherstellen. Strukturelle Anpassungen sind zu ermöglichen. Es richtet sich zudem auf einen möglichst vielfältigen Branchenmix.

Die Umstrukturierungsprozesse der letzten Jahre führten zu grösseren und kleineren Industriebranchen. Ausserdem hat die Computer-Technologie die Grenzen zwischen Industrie und Dienstleistungen zunehmend relativiert. Diese Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen. Sie soll im regionalen Richtplan erleichtert werden.

Die Industriebranchen enthalten ein grosses Entwicklungspotential. Insbesondere jene Gebiete, die bereits heute gut erschlossen sind, bieten günstige Voraussetzungen für die Ansiedlung attraktiver Arbeitsplätze. Sie sind in geeigneten Planungsverfahren genauer abzugrenzen und – zusammen mit der Wirtschaft – durch Massnahmen wie Infrastrukturausbau und Stadtmarketing gezielt zu fördern. Diese Entwicklungsgebiete sollen, wenn möglich, mit Wohnnutzung und weiteren – beispielsweise öffentlichen – Nutzungen durchmischt werden.

Auf gesamtstädtischer Ebene sollen die die räumlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Zahl der Arbeitsplätze auf das Niveau vor der Wirtschaftskrise angehoben werden kann. Die Erreichung dieses Ziels bedingt intensive Anstrengungen zur Qualifizierung des Wirtschaftsstandorts Zürich, zur Revitalisierung von Industriebranchen und zur Neuschaffung von Arbeitsplätzen.

2.2.4. Verkehr

Über die Jahre hinweg hat die Mobilität und daher auch der Verkehr stark zugenommen. Die Stagnation bzw. der Rückgang der Zahl der Arbeitsplätze in den letzten fünf Jahren hat diese Entwicklung gebremst. Zusammen mit der seit Jahrzehnten massiven Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und mit der Inbetriebnahme der S-Bahn 1990 führte dies zu einer Stagnation des motorisierten Verkehrs innerhalb der Stadtgrenzen. Das Ziel einer Verkehrsreduktion – im Sinne einer Steigerung der Wohnqualität und der Verbesserung der Umweltverhältnisse – wurde aber nicht erreicht.

Beim Arbeitsverkehr gibt es tendenziell eine Zunahme der Distanzen. 1990 verzeichnet die Stadt Zürich über 160'000 tägliche Zupendlerinnen und Zupendler bzw. beinahe 30'000 Wegpendlerinnen und Wegpendler. Der Anteil derjenigen, die das öffentliche Verkehrsmittel benutzen, konnte bei den Binnen-, Weg- und Zupendlerinnen und -pendlern erhöht werden, während er sich im Stadtumland verringerte.

Starke Frequenzzunahmen sind vor allem beim Güter- und Geschäftsverkehr sowie beim Freizeitverkehr festzustellen.

Das Verkehrssystem soll die notwendigen, der sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung der Stadt Zürich entsprechenden Verbindungen und Beziehungen sowie die Versorgung mit den notwendigen Gütern gewährleisten.

Sowohl im Personen- wie im Güterverkehr sind dabei die umweltschonenden Transportarten und Betriebsorganisationen zu bevorzugen.

Die Sorge um die Umwelt, die beschränkten Platzverhältnisse, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und auch die Sorge um die Erhaltung der Stadt- und Wohnqualität in der Stadt Zürich setzen aber zukünftigen Mobilitätswünschen Grenzen (Mobilität definiert als Verkehrsaufwand). Es muss ein Ausgleich der verschiedenen Verkehrsarten stattfinden, einerseits durch Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und der anderen umweltverträglichen Verkehrsarten, andererseits durch Verminderung des motorisierten Individualverkehrs. Zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse sind primär durch einen weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs abzudecken. Die auf Stadtgebiet gefahrenen Kilometer des motorisierten Individualverkehrs sind zu reduzieren, ebenfalls sein Anteil am Gesamtverkehr. Dies darf jedoch nicht zulasten des Umlandes geschehen. Bauliche Verdichtungen sind in aller Regel besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschliessen als eine disperse Verteilung. Das Verkehrssystem muss deshalb mit der Siedlungs- und Landschaftsplanung koordiniert sein.

Fördern und Erhalten eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehrs hat hohe Priorität im städtischen Verkehrssystem: Die öffentlichen Verkehrsmittel sind das Rückgrat des Berufsverkehrs (inklusive Ausbildungsverkehr). Sie dienen weiten Bevölkerungs- und Besucherkreisen als wichtiges städtisches Transportmittel auch für Einkauf und Erholung.

Die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel sind zur Verbesserung der Qualität der Verkehrsleistung und zur Reduktion der Umweltbelastungen einzusetzen. Bei zusätzlichen Angeboten durch neue Verkehrsträger (nationale, kantonale wie regionale, öffentlicher Verkehr wie Strassennetz) ist auf dem bestehenden Strassennetz ein Kapazitätsausgleich zu vollziehen. Zusätzliche Verkehrsträger wie neue Bus- und Tramlinien auf den überkommunalen Strassen sollen in ersten Linie den künftigen Mehrverkehr aufnehmen. Bedingt durch die unterschiedlichen Interessen beziehungsweise Ziele der Verkehrsteilnehmer kann das Prinzip "Kapazitätsausgleich" (Ausbau OeV - Abbau miV) nicht generell angewendet werden.

Der Fussgänger- und Veloverkehr ist noch mehr als Bahn, Tram und Bus ausgeprägt umweltverträglich. Es sind deshalb durchgehende, attraktive und sichere Fussweg- und Veloroutennetze zur Verfügung zu stellen. Dabei ist die gegenseitige Behinderung und Gefährdung von Fussgängern und Velofahrern soweit wie möglich auszuschliessen. Für die Velofahrer, sind genügend Abstellplätze bereit zu halten.

Im städtischen Güterverkehr wird der Strassenverkehr auch zukünftig nach wie vor eine dominante Rolle spielen. Die Güterverteilung soll aber ökologischer abgewickelt werden Die Massnahmen sollen zusammen mit den Privaten realisiert werden. Auch soll der Transport von Kiesmaterialien, Aushub, Kehrriecht und Kehrriechtschlacke, Filterrückständen und Heizöl auf die Bahn bzw. Schiff verlagert

werden. Hierzu sind entsprechende Umschlags- und Industriegleisanlagen zu fördern.

2.2.5. Landschaft

Wegen der stetigen Ausdehnung und Verdichtung des Baugebietes und zunehmender Bodenversiegelung gehen wertvolle Lebensräume für Tiere und Pflanzen sowie extensiv genutzte Erholungsflächen verloren. Dies führt zu einer Verringerung der Artenvielfalt, zu einer Verarmung des Siedlungsgebietes und der Landschaft sowie zu einem erhöhten Nutzungsdruck auf die verbleibenden Erholungsflächen.

Der regionale Richtplan schafft die planerischen Voraussetzungen, damit die landschaftliche Vielfalt, die Naherholungsräume, die Lebensräume von Tieren und Pflanzen erhalten und aufgewertet werden können.

2.2.6. Umwelt

Die bisherige Entwicklung hat nicht nur die Stadt, sondern die ganze Agglomeration Zürich belastet. Die Wohn- und Umgebungsqualität wurde durch übermässige Immissionen in den Bereichen Luft und Lärm, durch verkehrsbedingte Quartierzerschneidungen und durch Reduktion des Freiraumangebotes verschlechtert. Zudem sind gegenwärtig viele Naturschutzobjekte von baulichen Nutzungen bedroht.

In Übereinstimmung mit den Gestaltungsgrundsätzen des PBG – also unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Umwelt aus Bundesrecht – soll der regionale Richtplan die räumlichen Voraussetzungen schaffen, dass u.a. «die Siedlungsgebiete gegen nachteilige Umwelteinflüsse abgeschirmt, vorhandene Belastungen abgebaut» werden (§ 18 Abs. 2 lit. e. PBG).

Das Umfeld der Wohn- und Arbeitsplatzgebiete ist qualitativ zu verbessern, wozu nicht nur die Minderung der Immissionen gehört, sondern ebenso die Verbesserung der Grünanteile sowie die Ausscheidung von mehr Freiräumen und Naturschutzflächen.

3. SIEDLUNGSPLAN

3.1. Allgemeines

Gemäss §§ 22 und 30 PBG scheidet der Siedlungsplan Gebiete aus, die aus regionaler Sicht für die Bildung wirtschaftlicher und kultureller Zentren, für eine Wohn- oder gemischte Überbauung sowie für die industrielle und gewerbliche Nutzung bestimmt sind. Er bezeichnet ferner die schutzwürdigen Ortsbilder von regionaler Bedeutung (§ 22). Auch kann er die gebietsweise anzustrebende bauliche Dichte festlegen (§ 30, Abs. 3).

3.2. Kantonale Festlegungen

Der kantonale Siedlungsplan gemäss Beschluss des Kantonsrates (31 Januar 1995) legt für das Gebiet der Region Stadt Zürich folgende Gebietsbezeichnungen fest:

- Siedlungsgebiet
- Bauentwicklungsgebiet: - Tobelhof
- Zentrumsgebiet: -
Zürich-City
 - Zürich-Hard / Altstetten
 - Zürich-Nord (Oerlikon/Opfikon-Oberhauserried)
 - Stettbach
- Schutzwürdiges Ortsbild: - Innenstadt
- Siedlung Neubühl

3.3. Regionale Festlegungen

3.3.1. Zentrum

Als Zentrum werden diejenigen Bereiche bezeichnet, in denen zentralörtliche Funktionen von gesamtstädtischer und überkommunaler Bedeutung erhalten und gefördert werden sollen. Daneben sind unter Berücksichtigung angemessener Wohnanteile auch die Voraussetzungen für Schwerpunkte des Handels- und Dienstleistungsgewerbes zu schaffen. Die gebiets- und nutzungsmässige Umsetzung erfolgt auf kommunaler Planungsstufe mittels geeigneter Zonen, wobei die Erhaltungsziele der Richtplanfestlegungen «schutzwürdiges Ortsbild» und «Gebiet für Erhaltung der Stadtstruktur» Vorrang haben:

- Innenstadt
- Nebenzentrum Oerlikon
- Nebenzentrum Altstetten
- Nebenzentrum Stettbach

3.3.2. Arbeitsplatzgebiet

Zur Entlastung der City wurden Mitte der siebziger Jahre erstmals Teilbereiche der damaligen Industriezonen für Dienstleistungsbetriebe geöffnet, wo in der Zwischenzeit zahlreiche Büro- und Gewerbebauten erstellt worden sind. Daneben bestehen in der Stadt Zürich verschiedene Industriegebiete, die industriellen und gewerblichen Nutzungen, Gütergrossverteilern, Transportbetrieben und der Lagerhaltung dienen. Auf Stufe Richtplanung werden nur Arbeitsplatzgebiete bezeichnet. Die nutzungsmässige Differenzierung dieser Gebiete erfolgt auf kommunaler Stufe. Dabei sind an geeigneten Lagen auch Wohnnutzungen vorzusehen.

Komplexe Problemstellungen bezüglich Nutzung, Städtebau, Freiraum, Erschliessung, soziale Verhältnisse oder Infrastruktureinrichtungen erfordern es, gebiets-, teilgebiets- oder arealbezogene kooperative Planungsverfahren zu installieren. Deren Ergebnisse sind mit den PBG-Instrumenten der Nutzungsplanung (Bau- und Zonenordnung, Sonderbauvorschriften, Gestaltungspläne, Arealüberbauungen, Baulinien) und wo nötig mit Quartierplänen sowie mit vertraglichen Vereinbarungen zwischen Grundeigentümern und Grundeigentümerinnen und der Stadt umzusetzen.

Insbesondere sind die Arbeitsplatzgebiete in Zürich-West mit ihren öffentlichen und privaten Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Gütergrossverteilern und Produktionsbetrieben von zentraler Bedeutung für die städtische Versorgung.

Als Arbeitsplatzgebiete werden festgelegt:

- Hermetschloo
- Bahnhof Altstetten
- Pfingsweidstrasse 7 Aargauerstrasse
- Hardturmstrasse / Förlibuckstrasse
- Bahnareal Hohlstrasse
- Flurstrasse / Flüelastrasse
- Siemens-Albis
- Binz Wiedikon
- Manegg

3.3.3. Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen

Entwicklungsgebiete für gemischte Nutzungen sind zumeist bisherige Industriegebiete, die infolge des anhaltenden wirtschaftlichen Strukturwandels in Zukunft nur noch bedingt für die industrielle Produktion benötigt werden. Mit ihren zumeist grossen Kapazitätsreserven stellen sie wichtige Bereiche der Stadtentwicklung der nächsten Jahre dar.

Entwicklungsgebiete für gemischte Nutzungen sind oft Gebiete, deren Weiterausbau oder Umstrukturierung im Zusammenhang mit der Realisierung von Festlegungen anderer Teilrichtpläne (z.B. öffentlicher Verkehr) stehen. Es sind kooperative Planungsverfahren anzustreben, deren Ergebnisse mit den PBG-Instrumenten der Nutzungsplanung und wo erforderlich mit Quartierplänen sowie mit vertraglichen Vereinbarungen zwischen Grundeigentümern und Grundeigentümerinnen und der Stadt umzusetzen sind.

In den Entwicklungsgebieten wird eine hohe Siedlungsqualität angestrebt. Statt Monokulturen und Einförmigkeit werden Durchmischung, Vielfalt und ein kleinräumiges Gleichgewicht gefördert. Der wirtschaftlichen Entwicklung entsprechend stehen bei der Umnutzung die Dienstleistungen im Vordergrund. Sie sollen jedoch mit Freizeit, Einkauf und mit genügend Wohnen kombiniert werden. Wo ein Bedarf für industrielle und gewerbliche Nutzungen besteht, sind geeignete Gebietsteile auch diesen Nutzungen vorzubehalten. Die Entwicklungsgebiete sind zudem mit genügend Grün- und Freiraum auszustatten.

In den Entwicklungsgebieten ist auch die Umsetzung des ökologischen Ausgleichs wichtig. Die Vernetzung von naturnahen Flächen und ein ausreichender ökologischer Ausgleich kann nur mit erhöhten Anforderungen an die Gestaltung der Grün- und Freiflächen erreicht werden. Der Wert dieser Gebiete kann anhand der in den letzten Jahren erstellten Inventare über die Vegetation und verschiedene Tiergruppen (Reptilien, Amphibien, Vögel, Fledermäuse, Insekten) belegt werden. Eine Unterschützstellung mit daraus resultierender Freihaltung kommt aus funktionellen Gründen oft nicht in Frage. Der naturschützerische Wert dieser Gebiete hängt vielfach auch mit der gegenwärtigen meist extensiven Nutzung (z.B. Lager- oder Abstellplatz) zusammen.

Als Entwicklungsgebiete für gemischte Nutzungen werden festgelegt:

- Zentrum Zürich Nord:
Die in Zusammenarbeit von Stadt, Grundeigentümern und Grundeigentümerinnen sowie SBB erarbeiteten Sonderbauvorschriften sehen für dieses ehemalige Industriegebiet ein gemischtes Stadtquartier für insgesamt 3'600 bis 5'000 Einwohner und Einwohnerinnen und 11'000 bis 12'000 Beschäftigte mit Wohnen, Dienstleistungen, Industrie, Gewerbe, öffentlichen Bauten und Anlagen sowie Freiflächen vor.
- Leutschenbach:
Das nutzungsmässig und räumlich heterogene Gebiet weist erhebliche Entwicklungspotentiale, aber auch stadträumliche Defizite und gering ausgebildete Vernetzungen mit den umliegenden Stadtteilen auf. Ziel der Entwicklung ist ein attraktiver Stadtteil mit Mischnutzungen und hoher Aussenraumqualität. Das Erschliessungspotential des Bahnhofs Oerlikon und der geplanten Stadtbahn ist zu nutzen.
- Escher Wyss-Gebiet:

Für das sich im starken Wandel befindliche Industriequartier mit seinen zum Teil grossen Kapazitätsreserven ist unter Einbezug der angrenzenden Gebiete sowie unter Berücksichtigung öffentlicher Infrastrukturbedürfnisse eine nutzungsdurchmischte, qualitativ hochstehende nachhaltige Siedlungsentwicklung anzustreben.

- Giesshübel:
Der im Richtplan 1984 als „Gebiet mit hohem Dienstleistungsanteil“ bezeichnete Einzugsbereich der SZU-Station Giesshübel zeichnet sich nach wie vor durch eine heterogene Arbeitsplatzstruktur aus. Auf kommunaler Planungsstufe ist dieses Gebiet als Mischgebiet mit Wohnnutzungen zu konkretisieren.

3.3.4. Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen

In diesen Gebieten sind die Voraussetzungen für die Erfüllung der Aufgaben von Bund und Kanton zu schaffen oder zu erhalten:

- Reckenholz
- ETH Hönggerberg
- UNI Irchel
- Hochschulen Zentrum
- Burghölzli

3.3.5. Gebiet für Erhaltung der Stadtstruktur

In der Innenstadt und den angrenzenden Gebieten mit ihrer urbanen Nutzweise und zumeist hohen Dichte soll das bauliche Grundmuster erhalten bleiben, wie es in der Zeit der grossen Stadtentwicklung um die Jahrhundertwende und zu Beginn dieses Jahrhunderts entstanden ist. Die teilgebietliche Differenzierung nach Nutzungen und Dichte erfolgt auf kommunaler Planungsstufe, bzw. mit den Instrumenten der Nutzungsplanung, wobei die Erhaltungsziele Vorrang haben.

- Gewerbeschule
- Aussersihl
- Wiedikon
- Seefeld

3.3.6. Schutzwürdiges Ortsbild

Als schutzwürdiges Ortsbild von regionaler Bedeutung wird die «Bernoulli-Siedlung» bezeichnet. Sie ist in ihrer Konzeption ein wichtiger und im Grossraum Zürich einmaliger Zeuge der Gartenstadtbewegung.

- Bernoulli-Siedlung

3.3.7. Anzustrebende bauliche Dichte

Im Vergleich mit anderen Regionen ist das Baugebiet der Stadt Zürich bereits heute sehr dicht genutzt. In allen Bauzonen übersteigen die durchschnittlich vorhandenen Dichten die in § 49 a PBG stipulierten Minimalausnutzungsziffern deutlich, weshalb auf besondere, flächendeckende Gebietsbezeichnungen verzichtet wird. Weitergehende Verdichtungen sind örtlich im Rahmen der Nutzungsplanung zu prüfen. Dabei ist zu beachten, dass noch Reserven in unüberbauten Baulandgebieten, in Baulücken sowie in unternutzten Grundstücken und Gebäuden vorhanden sind. Die sukzessive Ausschöpfung dieser Reserven ist ein wesentlicher Beitrag zur haushälterischen Bodennutzung im Sinne der kantonalen Leitlinie 1 «Siedlungsentwicklung nach innen».

Bei dieser allgemeinen Siedlungsverdichtung sind ökologische und qualitative Aspekte von grosser Bedeutung. Insbesondere sind die Immissionsgrenzwerte gemäss Umweltschutzgesetzgebung zu beachten, die Naherholungsräume in unmittelbarer Umgebung von Siedlungen zu sichern und die vorhandenen Grünflächen zu schonen. Den flächenmässig ausgedehnten Wohngebieten in empfindlichen Lagen mit ihrer lockeren Überbauungsstruktur und starken Durchgrünung ist bei der weiteren Stadtentwicklung besonders Sorge zu tragen. Diese Zielsetzung ist auf kommunaler Stufe zu konkretisieren.

In Umsetzung der kantonalen Leitlinie 2 «Ausrichtung der Siedlungsstruktur auf den öffentlichen Verkehr» sind dichte Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen in Gebieten mit grossem Erreichbarkeitspotential, d.h. im Nahbereich von S-Bahn-Stationen zu konzentrieren. Dabei sind hohe städtebauliche und architektonische Qualitätsanforderungen zu beachten.

3.3.8. Abstimmungsbedarf in den kantonalen Zentrumsgebieten

Die im kantonalen Richtplan grossflächig ausgeschiedenen Zentrumsgebiete sind bezüglich Nutzungen und Funktionen, Dichte und Flächenreserven, Stadtstruktur und Gebäudesubstanz, Urbanität und Siedlungsqualität äusserst heterogen und weisen auch hinsichtlich Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln grosse Unterschiede auf. Viele Bereiche dieser Zentrumsgebiete erfüllen bereits heute die kantonale Zielsetzung, «die Entwicklungsfähigkeit und internationale Konkurrenzfähigkeit des Grossraumes Zürich zu fördern und langfristig zu sichern».

Andere Bereiche können die Funktion und Bedeutung als Zentrumsgebiet kurz-, mittel- oder nur langfristig erreichen, vor allem wenn dazu ein wesentlicher Ausbau der Infrastruktur nötig sein wird, insbesondere des öffentlichen Verkehrs. Hier erfordern die damit verbundenen hohen Investitionskosten eine schrittweise, räumlich und zeitlich gesteuerte Entwicklung.

4. LANDSCHAFTSPLAN

4.1. Allgemeines

Das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) und das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) geben die Aufgabe und den übergeordneten Inhalt der raumplanerischen Massnahmen betreffend Landschaft zusammengefasst wie folgt vor:

- Die Landschaft ist zu schonen.
- Die natürlichen Grundlagen des menschlichen Lebens, wie Boden, Wasser, Luft und Energie sollen sparsam beansprucht und vor Beeinträchtigungen geschützt werden.
- Der Landwirtschaft sollen genügend Flächen geeigneten Kulturlandes erhalten bleiben.
- Siedlungen, Bauten und Anlagen sollen sich in die Landschaft einordnen.
- See- und Flussufer sollen freigehalten, öffentlicher Zugang und Begehung erleichtert werden.
- Naturnahe Landschaften und Erholungsräume sollen erhalten bleiben.
- Vielfältige, miteinander vernetzte Lebensräume sollen erhalten und geschaffen werden.
- Schutzwürdige Landschaften sowie andere Objekte des Natur- und Heimatschutzes sollen vor Zerstörung oder Beeinträchtigung bewahrt werden.
- Die Wälder sollen ihre Funktionen erfüllen können.
- Siedlungen sollen viele Grünflächen und Bäume enthalten und mit genügend und gut erreichbaren öffentlichen und privaten Naherholungsflächen ausgestattet werden.
- Die für die Erholung der Bevölkerung notwendigen Gebiete sollen dauernd zur Verfügung stehen.

4.2. Kantonale Festlegungen

Ausschliesslich in der Kompetenz des Kantons liegt die Bezeichnung des Landwirtschaftsgebietes, der Fruchtfolgeflächen, des Waldes und der Gewässer.

Im weiteren werden im kantonalen Landschaftsplan die folgenden Festlegungen getroffen:

- Erholungsgebiete:
 - Allmend Brunau / Albisgüetli
 - Seeufer Wollishofen
 - Seeufer Tiefenbrunnen
 - Zoo

- Aussichtspunkte:
 - Waid
 - Uto Kulm

- Naturschutzgebiete:
 - Katzenseen
 - Wehrenbachtobel
 - Hueb

- Ruderalbiotop:
 - Bahnareal Hauptbahnhof Zürich bis Bahnhof Altstetten

- Landschafts-Förderungsgebiete:
 - Albiskette - Reppischtal
 - Moorlandschaft Katzenseen

- Freihaltegebiet:
 - Katzenseen

- Landschaftsschutzgebiet:
 - wird erst nach der Aktualisierung des Inventars bezeichnet.

Im kantonalen Richtplan werden vorerst keine Landschaftsschutzgebiete festgelegt. Dies soll in einer späteren Phase nachgeholt werden. Entsprechend werden auch auf regionaler Stufe vorläufig keine Landschaftsschutzgebiete festgelegt.

Das Bahnareal vom Hauptbahnhof Zürich bis Bahnhof Altstetten, ein Ruderalbiotop von kantonaler Bedeutung, stellt zusammen mit den angrenzenden Ruderalflächen des Industriequartiers den wichtigsten Naturkorridor im Limmattal dar. Die grossflächigen und zusammenhängenden Pionier- und Ruderalgesellschaften weisen einen wertvollen Bestand an seltenen Pflanzen- und Tierarten auf, insbesondere sind sie ein Teil des Lebensraumes der Mauereidechsen und der blauflügligen Sandschrecken. Die Zielsetzung wird im Rahmen der Bahnausbauten gemeinsam mit den Schweizerischen Bundesbahnen mittels eines ökologischen Ausgleichsmodells sichergestellt.

4.3. Regionale Festlegungen

Im kantonalen Richtplan werden die offenen Flächen zwischen Siedlungsgebiet und Wald, bzw. Siedlungsgebiet und Gemeindegrenze mit Ausnahme einzelner Erholungs- und Naturschutzgebiete als Landwirtschaftsgebiet bezeichnet. Dieses kann durch verschiedene raumplanerische Anordnungen überlagert werden:

- Erholungsgebiete
- Freihaltegebiete

- Landschaftsschutzgebiete
- Festlegungen betreffend den ökologischen Ausgleich

Auf die Präzisierung der kantonalen Festlegungen im Bereich der Allmend Brunau wird vorläufig verzichtet. Dieses Erholungsgebiet ist auf Stadtgebiet die grösste zusammenhängende – mit Ausnahme der Sportanlage Allmend – extensiv genutzte Grünfläche. Sie soll für vielfältige landschafts- und naturverträgliche Aktivitäten nutzbar sein. Im Vordergrund stehen die Ansprüche der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt an das Landschaftserlebnis, an das Landschaftsbild und an den Kontakt mit der Stadtnatur. Diese Zielsetzungen gelten auch für die vorübergehende Beanspruchung eines Teilgebietes der Allmend Brunau als Bauinstallation für die Bahn- und die Autobahnbauten und für dessen Wiederherstellung.

4.3.1. Allgemeines Erholungsgebiet

Als regionale Erholungsgebiete werden diejenigen Flächen bezeichnet, die sich besonders für die Erholung eignen und deren Bedeutung über einzelne Stadtteile hinausreicht. Erholungsgebiete erfüllen zum Teil eine wichtige Trennfunktion innerhalb des Siedlungsgebietes.

Erholungsgebiete, für die auf keiner Planungsstufe (kantonal, regional, kommunal) besondere Zweckbestimmungen festgelegt werden, sollen nach wie vor landwirtschaftlich genutzt werden, obwohl auf diesen Flächen der Erholungszweck gegenüber anderen Nutzungen überwiegt (§ 23 lit. c PBG). Die Kulturlandschaft soll durch eine geeignete Bewirtschaftung, die den Anforderungen des Landschafts- und Naturschutzes sowie des Umweltschutzes Rechnung trägt, erhalten werden. Das Landwirtschaftskonzept der Stadt Zürich zeigt auf, wie im Rahmen der Bundesgesetzgebung die Bedingungen für die Landwirtschaft auf Stadtgebiet verbessert werden können.

Im regionalen Landschaftsplan werden die folgenden allgemeinen Erholungsgebiete ausgeschieden:

- | | |
|----------------|---------------------|
| • Friesenberg | • Sihlfeld |
| • Altstetten | • Höggerberg / Waid |
| • Herrenbergli | • Susenberg |
| • Juchhof | |

Im regionalen allgemeinen Erholungsgebiet im südlichen Teil der ETH Höggerberg sind temporäre Forschungseinrichtungen zugelassen, soweit sie nicht zweckmässig innerhalb des Gebietes für öffentliche Bauten und Anlagen realisiert werden können.

4.3.2. Besonderes Erholungsgebiet

Für einzelne Erholungsgebiete werden die folgenden besonderen Zweckbestimmungen festgelegt:

B Parkanlagen

Allgemein zugängliche, in der Regel landschaftsarchitektonisch gestaltete Flächen, welche für die aktive Erholungsnutzung bestimmt sind:

- Belvoirpark mit Schneeligut
- Rieterpark
- Alter Botanischer Garten
- Platzspitzanlage
- Kasernenareal, mit Zeughaushof
- Parkanlage Uni Irchel
- Mythenquai
- Zürichhorn

C Sportplatz und dergleichen

- Albisgüetli (Schiessstand)
- Golfplatz Dolder

D Botanischer Garten

- Neuer Botanischer Garten

4.3.3. Aussichtspunkte

- | | |
|-----------------------------|----------------------------------|
| • Im Ries, Leimbach | • Vrenelisgärtli |
| • Falletsche | • Rigiblick |
| • Annaburg | • Orelliweg, Südwestrand |
| • Hasenrain | Zürichberg |
| • Herrenbergli | • Orellistrasse, Südrand |
| Zürichberg | |
| • Grünwald | • Sonnenberg, Westrand Adlisberg |
| • Kappenbühlstr., Südrand | • Stephansburg |
| Hönggerberg | • Langmatt |
| | |
| • Südwestseite Käferberg | • Resiweiher |
| • Hügel alte Kirche Witikon | • Lorenkopf |

4.3.4. Naturschutz

Naturschutz umfasst alle Bestrebungen zum Schutz und zur Förderung natürlicher und naturnaher Landschaften mit ihren typischen Oberflächenformen und

Ökosystemen als Lebensraum für die Pflanzen- und Tierwelt. Speziellen Schutz verdienen dabei seltene und bedrohte Arten und Lebensgemeinschaften sowie deren Lebensräume.

Naturschutzmassnahmen sind zwar vorab in den Naturschutzgebieten zu treffen; in Ausführung der kantonalen Leitlinie 3 ist aber den landschaftlichen und ökologischen Qualitäten sowohl der gesamten offenen Landschaft als auch des gesamten Siedlungsgebietes vermehrt Sorge zu tragen. Der Vernetzung naturnaher Flächen und dem ökologischen Ausgleich innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes sowie der Aufwertung von ausgeräumten Gebieten ist erhöhte Beachtung zu schenken. Die dazu notwendigen Festlegungen sind parallel zur Ausscheidung von Schutzgebieten zu treffen.

Bei der Ermessenstätigkeit von Behörden im Rahmen von Bewilligungsverfahren ist die Vermeidung von negativen Auswirkungen auf schützenswerte Lebensräume und die Erhaltung und Förderung der ökologischen Qualität zu beachten.

Der Auftrag zur Förderung des ökologischen Ausgleichs ergibt sich sowohl aus dem Gesetz (Art. 18b Abs. 2 NHG) als auch aus der kantonalen Leitlinie 3, wonach zusammenhängende naturnahe Räume zu schonen und aktiv zu fördern sind. Der entsprechende Auftrag zur Umsetzung der Leitlinie 3 an alle mit raumwirksamen Aufgaben betrauten Behörden bezieht sich – neben grossflächigen Naturschutzmassnahmen – gerade auf die vielen möglichen punktuellen Massnahmen im Sinne von Art. 18b Abs. 2 NHG, mit denen einzelne Teilräume (auch innerhalb des Siedlungsgebietes) insgesamt aufgewertet werden können. Solche konkreten Massnahmen für einzelne Teilräume sind unter Abwägung aller Interessen im Rahmen nachfolgender Planungen zu konkretisieren oder auch direkt mit einzelnen Schutzmassnahmen oder im Rahmen von Bewilligungsverfahren umzusetzen:

- Waldwiesen und Waldränder im Bereich von naturnahen Wäldern oder von Wäldern, die renaturiert werden sollen, sind entsprechend aufzuwerten. Insbesondere ist ein ausreichend breiter Streifen für die den Waldrändern vorgelagerte Krautschicht zur Erhaltung, bzw. Förderung von Flora und Fauna zu sichern. Fuss- und Fahrwege entlang von Waldrändern sollen weitgehend entsiegelt werden.
- Gebiete am Siedlungsrand mit einem hohen Bestand an Lebensräumen mit seltenen oder geschützten Pflanzen- und Tierarten sind als wichtige ökologische Ausgleichsflächen zu erhalten und zu fördern. Zusammen mit den Ausgleichsflächen in der offenen Landschaft dienen sie zudem der Nützlingsförderung in landwirtschaftlich oder gartenbaulich genutzten Gebieten.

Flüsse und Seen mit ihren Böschungen und Flachwasserzonen stellen wichtige Naturräume dar, die auch innerhalb der Stadt Zürich durchgängig sind und somit Vernetzungsfunktionen mit den übrigen Naturräumen erfüllen. Die Limmat und die

Flachwasserzonen des Zürichsees sind international bedeutende Überwinterungsplätze für viele Wasservogelarten.

Naturschutzgebiet

Naturschutzgebiete sind Lebensräume für seltene Tier- und Pflanzenarten oder -gesellschaften wie Feuchtgebiete aller Art (Riedwiesen, Moore) und Trockenstandorte (vor allem Magerwiesen). Naturschutzgebiete sind in erster Linie mittels Freihaltezonen und/oder mittels Bewirtschaftungsverträgen oder in besonderen Fällen mittels Schutzverordnungen oder Einzelverfügungen dem jeweiligen Schutzziel entsprechend dauernd zu sichern, bzw. aufzuwerten.

- Grüt / Entlisberg, typischer Prallhang der Sihl. Neben der Fallätsche der bedeutendste natürliche Aufschluss der oberen Süsswassermolasse auf dem Gebiet der Stadt Zürich.
- Leiterli, Wald-Ried-Komplex mit vielfältigem Mosaik und Übergängen von verschiedenen Pflanzengesellschaften. Reichhaltige Flora und Fauna mit seltenen und geschützten Arten.
- Ankenweid, botanisch bedeutungsvoller Standort unterhalb der Falletsche. Langgezogener wechselfeuchter Hang mit Trockenstellen. Ausserordentlich reichhaltige Flora und Fauna, darunter zahlreiche geschützte und seltene Arten.
- Thalwiese / Rossweidliegg, grosse landschaftsprägende, artenreiche Magerwiese mit regional gefährdeten Pflanzenarten.
- Allmend Brunau / Hangried mit Weiher, Teil eines grossen zusammenhängenden naturnahen Raumes entlang des Albishanges mit Hangrieden, Stellen mit Pioniervegetation und einem naturnahen Waldbestand. Extensiv genutzte Lebensräume für bedrohte Pflanzen- und Tierarten.
- Wehrenbachtobel, langgezogenes, grösstenteils naturnahes Bachtobel mit verschiedenen Waldgesellschaften. Starke Verzahnung von Waldrand und Wiesen. Natürlicher Bachlauf.

Erst nach der Aktualisierung der überkommunalen Inventare werden das Naturschutzgebiet Albisgüetli bezeichnet und das Naturschutzgebiet Allmend Brunau / Höckler in seiner vollen Ausdehnung dargestellt.

Überlagernde Naturschutzfestlegung

Auf Stadtgebiet befinden sich zwei grössere Obstgärten von regionaler Bedeutung. Die Erhaltung des Baumbestandes allein reicht für die Erhaltung der Artenvielfalt in dieser Lebensgemeinschaft nicht aus. Ebenso wichtig ist eine extensive Nutzung der Wiesen in den Obstgärten. Die Zielsetzung wird in erster Linie mittels Bewirtschaftungsverträgen sichergestellt.

- Obstgarten Mittel-Leimbach
- Obstgarten Ziegelhütte

Ruderalbiotop

Die Pionier- und Ruderalflächen entlang den Bahnlinien in Zürich Nord sind als Verbindungsbiotope wichtige Rückgrate für die Erhaltung und Ausbreitung von geschützten Pflanzen- und Tierarten. Sie sind über weite Strecken – auch innerhalb des Siedlungsgebietes – durchlässig und dienen als Wander- und Ausbreitungskorridore. Sie überlagern teilweise andere Nutzungen. Die Böschungen und Restflächen weisen einen bemerkenswerten Bestand an geschützten Pflanzenarten auf. Sie sind für die Erhaltung der Zauneidechsen-Populationen in den Quartieren Oerlikon, Seebach, Affoltern, Schwamendingen und angrenzend in den Gemeinden Regensdorf und Wallisellen von grosser Bedeutung. Die Schutzmassnahmen werden in Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen erarbeitet.

- Bahnlinie Furttal, vom Gleisdreieck Seebach bis zum Katzenseegebiet
- Bahnlinie Oerlikon - Wallisellen

4.3.5. Landschaftsschutzgebiet

Die regionalen Landschaftsschutzgebiete werden analog dem kantonalen Landschaftsplan erst nach der Aktualisierung der überkommunalen Inventare bezeichnet.

4.3.6. Landschafts-Förderungsgebiet

Die mit Landschafts-Förderungsgebiet bezeichneten Landschaftsräume sind wegen ihres Erholungswertes, ihrer landschaftlichen Eigenart und ihrer biologisch-ökologischen Vielfalt in ihrem Charakter zu erhalten oder weiter zu entwickeln. Die Landschaft wird dabei als unteilbares Ganzes aufgefasst: ihre ästhetischen, biologischen und durch menschliche Einflüsse geschaffenen Qualitäten bieten vielfältige Voraussetzungen sowohl für die Landschaft als Erholungsraum als auch für die Tier- und Pflanzenwelt.

Landschafts-Förderungsgebiete sind ihrer Zweckbestimmung entsprechend grossflächig und ohne scharfe Begrenzungen bezeichnet. Ästhetischen und ökologischen Aspekten ist im Rahmen nachfolgender Planungen und in Bewilligungsverfahren besondere Beachtung zu schenken, ohne dass mit dem Richtplaneintrag eine sachgerechte Interessenabwägung vorweggenommen wird. Eine nachhaltige Kulturlandpflege dieser Landschaftsräume ist zu gewährleisten. Alle landschaftswirksamen Tätigkeiten sind im Sinne der Zielsetzungen zweckmässig zu koordinieren.

- Albiskette - Reppischtal, Ausdehnung des kantonalen Landschafts-Förderungsgebietes bis zum Schlieremerberg unter Einbezug des rechten Sihlhangs und des Entlisberges, des Albisgüetlis und der Allmend Brunau
- Hönningerberg / Käferberg
- Oeschbrugg (Oetlisberg) / Adlisberg / Zürichberg

- Riedenholz / Schwandenholz / Hürstholz

4.3.7. Ökologische Vernetzung

Diese Bezeichnung gibt an, wo Lebensräume von Tieren und Pflanzen miteinander vernetzt werden sollen. Ökologische Vernetzungen sind nicht nur in der offenen Landschaft, sondern auch innerhalb des Siedlungsgebietes für den Austausch zwischen den grossflächigen Lebensräumen äusserst wichtig. Auf der regionalen Richtplanstufe sollen unter anderem die flankierenden Höhenzüge mit dem Zürichsee bzw. den Flüssen Limmat, Sihl und Glatt sowie der Käferberg mit dem Zürichberg bzw. dem Hürstholz ökologisch vernetzt werden. Einige der ökologischen Vernetzungen haben die stadtklimatisch wichtige Funktion von Durchlüftungskorridoren und von Abflussrinnen für die Frischluft aus den höher gelegenen Frischluftreservoirs in die Stadt. Die Umsetzung erfolgt im Einvernehmen mit den Grundeigentümern und Bewirtschaftern. Über die freiwillige Umsetzung hinausgehende Anordnungen sind nur möglich, wo dafür spezielle Rechtsgrundlagen vorhanden sind.

- | | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| • Schanzengraben | • Bahnlinie Furttal |
| • Sihlraum | • Käferberg / Hürstholz |
| • Engehügel - Freudenberg | • Katzenbach |
| • Seebahneinschnitt | • Bahnlinie Oerlikon - Seebach |
| • Bahnareal HB Zürich bis | • Bahnlinie Oerlikon - Wallisellen |
| Altstetten | • Glattraum |
| • Margaretenweg | • Dorfbach Schwamendingen |
| • Triemlifussweg | • Oerliker Bahneinschnitt |
| • Hard | • Wipkinger Bahneinschnitt |
| • Dorfbach Albisrieden / Luggweg | • Milchbuck / Guggach |
| • Altstetten - Hardhof | • Doldertal - Stadelhofen |
| • Limmatraum | • Hornbach |
| • Bombach | |

Auf der kommunalen Richtplanstufe können weitere ökologische Vernetzungen bezeichnet werden.

4.3.8. Wald

Für die Waldflächen werden Waldentwicklungspläne erarbeitet. Die Pflege und Gestaltung der Waldflächen stützt sich auf die forstliche Planung, insbesondere den Waldentwicklungsplan (WEP) ab. Erarbeitung und Umsetzung von Waldentwicklungsplänen und anderen Entwicklungsinstrumenten wie z.B. Landschafts-Entwicklungskonzepte (LEK) sind aufeinander abzustimmen.

5. Verkehrsplan

5.1. Allgemeines

Als Grundlage für die Entwicklungsplanung des Kantons wird zur Zeit eine Gesamtverkehrskonzeption (GVK) erarbeitet. Diese Gesamtverkehrskonzeption soll es ermöglichen, Aussagen zur zukünftig erwünschten Verkehrsmenge, zum Modal Split oder zur Koordination zwischen Wirtschaft-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu machen.

Der regionale Verkehrsplan legt zusammen mit dem kantonalen Verkehrsplan das Strassen- und Wegnetz, die Parkieranlagen, die öffentlichen Verkehrsnetze und die Güterverkehrsanlagen von überkommunaler Bedeutung fest.

Die Festlegung des regionalen Verkehrsplans haben zunächst eine Wirkung auf die Landsicherung. Sie sind Grundlage für den Erlass von Baulinien oder Werkplänen. Der Verkehrsplan legt zudem die Zuständigkeit für den Bau und Unterhalt der Strassen und Wege gemäss kantonalem Strassengesetz fest. Der kantonale und der regionale Verkehrsplan bezeichnen die auf Stadtgebiet verlaufenden Staatsstrassen. Die Stadt erstellt und unterhält diese Strassen, Aus- und Umbauprojekte bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat. Die Stadt erhält für die im Verkehrsplan festgelegten Strassen ihre Bau- und Unterhaltsaufwendungen vergütet.

5.2. Öffentlicher Verkehr

Mit der Verwirklichung des Angebotskonzeptes Züri-Linie 1990 und der Einführung der S-Bahn ist ein hoher Standard bezüglich örtlicher und zeitlicher Verfügbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel erreicht. Die Anmarschwege zu den Haltestellen von Tram und Bus sind meist kürzer als 300m, und die Fahrplanintervalle dauern in der Regel weniger als 10 Minuten. Der Erfolg davon zeigte sich in den letzten Jahren durch stetige Nachfragesteigerungen.

Der grössere Teil des Verkehrs spielt sich im Norden und Westen der Innenstadt ab. Wenn ungehinderter Verlauf für die wichtigsten Verkehrsströme möglich wäre, würde sich mehr als ein Drittel in einem Nord-Südwest-Band westlich der Innenstadt bewegen. Mangel an Kapazität und direkten Verbindungen beim öffentlichen Verkehr in diesem Verkehrsband zwingen jedoch 20% davon durch

die Innenstadt mit der Folge von Kapazitäts- und Qualitätsengpässen. Es fehlt eine leistungsfähige Tramtangentialverbindung unmittelbar westlich der Innenstadt.

Potentiell sind quantitativ relevante OeV-Verkehrszunahmen in Marktzonen mit heute schon markantem Verkehrsvolumen aber zum Teil unterdurchschnittlichem Anteil an öffentlichem Verkehr zu erwarten. Solche Zonen sind in Zürich-Nord (Affoltern, Seebach) und Zürich-West (Industriequartier, Aussersihl, Altstetten) und Zürich-Ost (Witikon) zu finden, die ungenügend oder nicht direkt an das Tramnetz angeschlossen sind.

Die strukturelle Entwicklung der Stadt lässt die Marktvolumina ebenfalls kräftig anwachsen. Eine grobe Analyse zeigt, dass starke Zunahmen der Zu- und Wegpendlerbewegungen in bezug auf die beiden Nebenzentren Altstetten und Oerlikon, in etwas geringerer Masse in Giesshübel / Binz, Wiedikon, Aussersihl und Industriequartier zu erwarten sind.

Aufgrund dieser Lagebeurteilung wird vorgeschlagen, im Richtplan zusätzliche Tramachsen als geplant festzulegen, um den Ausbau des Tramnetzes vor allem westlich der Innenstadt und in Zürich-Nord sicherstellen zu können. Aufgrund der städtebaulichen Entwicklungen ist mit einiger Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, dass Projekte für neue Tramstrecken vorrangig in diesen Gebieten aktuell werden dürften.

Für die Festlegung neuer Tramachsen gelten folgende Grundsätze und Voraussetzungen:

- Es werden diejenigen neuen Tramachsen in den regionalen Richtplan aufgenommen, für die der Realisierungsbedarf in den nächsten Jahrzehnten realistisch erscheint.
- Mit der Festlegung von neuen Achsen für das Tramnetz der Stadt Zürich im regionalen Richtplan werden langfristig Massnahmen skizziert, um die mit dem Siedlungsplan festgelegten Entwicklungs- und Verdichtungsmöglichkeiten zu stützen.
- Die Planung und Realisierung der einzelnen Achsen (Systemumstellung von Bus auf Tram) erfolgt nach Massgabe der entsprechenden Nachfrageentwicklung.
- Neue Tramachsen werden entlang bestehender Busachsen festgelegt, die bereits heute oder in absehbarer Zukunft an der Kapazitäts- oder Attraktivitätsgrenze angelangt sind.
Die betreffenden Busachsen sind im Sinne eines Vorlaufbetriebes attraktiv auszubauen (z.B. durch eigene Spuren, Behebung von Störstellen und Verbesserungen an Verkehrsregelungsanlagen). Allenfalls ist dort der Individualverkehr einzuschränken, um in diesen Achsen den Zusammenbruch des öffentlichen Verkehrs zu vermeiden und um den bestehenden und sich noch entwickelnden öffentlichen Verkehr nicht zu verdrängen.
- Vorzugsweise wird für neue Tramtrasseen angenommen, dass sie in den Verkehrsräumen innerhalb der bestehenden bzw. geplanten Baufluchten angeordnet werden können.

Daneben werden drei fehlende Bus-Direktverbindungen zur Innenstadt vorgeschlagen und einige bisher kommunale Busachsen mit tangentialer Verkehrsfunktion in den regionalen Richtplan aufgenommen.

5.2.1. Kantonale Festlegungen

Von kantonaler Bedeutung sind die Eisenbahnlinien, welche den Kanton Zürich in das nationale und das internationale Verkehrsnetz einbinden, sowie die S-Bahnlinien zwischen den Arbeits- und Siedlungsschwerpunkten in Kanton und in die Nachbarkantone (siehe Bericht und Karte zum kantonalen Gesamtplan, Beschluss des Kantonsrates vom 31. Januar 1995).

Gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 22. September 1997 ist im kantonalen Richtplan (Verkehrsplan) die Linienführung des sogenannten Mittelverteilers (Stadtbahn) mit den zwei Verbindungen Bahnhof Stettbach - Bahnhof Wallisellen - Bahnhof Glattbrugg - Zürich Flughafen - Industriegebiet Kloten/Bassersdorf und Bahnhof Oerlikon - Bahnhof Glattbrugg - Zürich Flughafen - Industriegebiet Kloten/Bassersdorf festgelegt.

5.2.2. Regionale Festlegungen

5.2.2.1. Tram- und Busnetz

Zürich-Nord: Affoltern, Seebach, Oerlikon, Schwamendingen

Tramstrecken bestehend:

- Seebach (Glattal- / Schaffhauserstrasse) über Sternen Oerlikon nach Milchbuck und weiter Richtung Innenstadt
- Bahnhof Oerlikon nach Bucheggplatz und weiter Richtung Innenstadt
- Hirzenbach über Schwamendingerplatz nach Milchbuck und weiter Richtung Innenstadt
- Bahnhof Stettbach nach Schwamendingerplatz und weiter Richtung Milchbuck

Tram geplant:

- Affoltern (Holzerhurd) und Bahnhof Affoltern über Neuaffoltern, Wehntalerstrasse nach Milchbuck
- Neuaffoltern über Binzmühlestrasse nach Bahnhof Oerlikon
- (Glattbrugg), Stadtgrenze Schaffhauserstrasse nach Seebach
- (Bahnhof Wallisellen), Stadtgrenze Glattzentrum nach Luchswiesen
- Schwamendingerplatz, über Saatlen, Messe Zürich / Hallenstadion, Sternen Oerlikon mit Option für Alternative von Luchswiesen über Überlandstrasse (Option Nr. 3, siehe Karte)
- (Bahnhof Dübendorf) Stadtgrenze Altried nach Altried
- (Hochbord Dübendorf) Stadtgrenze nach Bahnhof Stettbach

Busstrecken bestehend:

- Affoltern (Holzerhurd) über Wehntalerstrasse nach Bucheggplatz
- Stadtgrenze Furttalstrasse nach Zehntenhausplatz
- Stadtgrenze Glattalstrasse nach Seebach (Tram)
- Stadtgrenze Schaffhauserstrasse über Seebach nach Bahnhof Oerlikon
- Höhenring (Tram) über Seebacherstrasse nach Glaubtenstrasse
- Stadtgrenze Thurgauerstrasse / Schärenmoostrasse über Züspa / Hallenstadion, Wallisellenstrasse nach Sternen Oerlikon
- Aubrugg nach Schwamendingerplatz
- Garage Hagenholz über Hagenholzstrasse, Binzmühlestrasse nach Schaffhauserstrasse
- Schaffhauserstrasse über Binzmühlestrasse, Glaubtenstrasse nach ETH Hönggerberg und weiter Richtung Höngg
- Stadtgrenze Neue Winterthurerstrasse über Überlandstrasse, Wallisellenstrasse nach Sternen Oerlikon
- Schwamendingerplatz über Winterthurerstrasse, Schwamendingenstrasse, Bahnhof Oerlikon, Regensbergbrücke, Regensbergstrasse nach Neuaffoltern
- Ueberlandstrasse (Stadtgrenze) - Altried

Busstrecken geplant:

- Aubruggstrasse nach Schaffhauserstrasse / Glattalstrasse
- Binzmühlestrasse über Birchstrasse, Köschenrütistrasse, Käshaldenstrasse nach Glattalstrasse

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

Tramstrecken bestehend:

- Milchbuck über Rigiplatz, ETH / Universitätspital nach Kunsthaus und weiter Richtung Innenstadt
- Zoo über Kirche Fluntern, ETH / Universitätspital nach Haldenegg und weiter Richtung Innenstadt
- Klusplatz über Römerhof nach Kunsthaus und weiter Richtung Innenstadt
- Römerhof nach Kreuzplatz
- Rehalp über Kreuzplatz nach Bellevue und weiter Richtung Innenstadt
- Bahnhof Tiefenbrunnen nach Bellevue und weiter Richtung Innenstadt

Tramstrecken geplant:

- Verlängerung von heutiger Haltestelle Zoo bis zum Eingang des Zoo
- Kienastewiesweg nach Loorenstrasse, Witikon Zentrum und weiter zum Klusplatz (genaue Linienführung noch offen)

Busstrecken bestehend:

- Stadtgrenze Tobelhofstrasse, Tobelhofstrasse, Schneckenmannstrasse / Keltenstrasse nach Kirche Fluntern
- Toblerplatz, Gladbachstrasse / Toblerstrasse, Vogelsangstrasse, Universitätstrasse nach Rigiplatz und weiter Richtung Unterstrass
- Stadtgrenze Witikonerstrasse, Witikonerstrasse nach Klusplatz

- Kienastewies, Trichtenhausenstrasse, Loorenstrasse nach Witikonstrasse
- Stadtgrenze Im Walder, Bleulerstrasse, Südstrasse, Zollikerstrasse, Neumünsterstrasse / Hammerstrasse, Forchstrasse, Zeltweg nach Kunsthaus und weiter Richtung Innenstadt
- Stadtgrenze Witellikerstrasse, Witellikerstrasse, Balgrist, Lenggstrasse nach Bleulerstrasse
- Kirche Fluntern, Bergstrasse, Hegibachstrasse, Hammerstrasse, Höschgasse, Seefeldstrasse nach Bahnhof Tiefenbrunnen
- Stadtgrenze Bellerivestrasse, Bellerivestrasse / Seefeldstrasse nach Bellevue

Busstrecken geplant:

- Klusplatz, Asylstrasse, Klosbachstrasse, Kreuzbühlstrasse nach Bellevue
- Höschgasse, Seetunnel (geplant) nach Bahnhof Brunau

Seilbahn bestehend:

- Rigiplatz nach Kurhaus Rigiblick

Dolderbahn bestehend:

- Römerhof nach Tennisplätze Dolder

Dolderbahn geplant:

- Tennisplätze Dolder nach Wellenbad / Kunsteisbahn Dolder

Forchbahn:

Für die Forchbahn sind im kantonalen Richtplan langfristig nur Ergänzungen der bestehenden Infrastruktur vorgesehen. Solange die Umfahrung Zollikerberg und der Wehrenbachtunnel noch Bestandteil des Strassennetzes sind, ist eine abschliessende Aussage über langfristige Ausbaubedürfnisse der Forchbahn, wie sie im Bericht zum kantonalen Richtplan enthalten ist, verfrüht. Eine unterirdische Einführung der Forchbahn in die Stadt könnte langfristig ebenso zur Diskussion stehen wie die im Richtplan enthaltene unterirdische Einführung der Forchstrasse. Die Aussagen zur Forchbahn sind deshalb mit dem Vorbehalt zu versehen, dass eine Abstimmung zwischen privaten und öffentlichen Verkehr zur Zeit noch nicht möglich ist.

Die Benutzung des VBZ-Trassees durch die Forchbahn auf Stadtgebiet hat zur Folge, dass die Reisegeschwindigkeit der Forchbahn relativ klein ist. Eine Entflechtung von Forchbahn und Tram ist grundsätzlich erwünscht. Bauliche Lösungen wie z.B. eine unterirdische Linienführung von Zollikerberg via Witikon ins Stadtzentrum sind jedoch sehr teuer und vorläufig nicht realisierbar.

Zürich-Süd: Leimbach, Friesenberg, Wollishofen, Enge

Tramstrecken bestehend:

- Wollishofen über Bahnhof Wollishofen nach Bahnhof Enge und weiter Richtung Innenstadt
- Albisgüetli über Laubegg, Utobücke nach Bahnhof Enge und weiter Richtung Innenstadt

Tramstrecken geplant:

- Stadtgrenze Albisstrasse nach Wollishofen

Busstrecken bestehend:

- Stadtgrenze Seestrasse, Seestrasse, Mythenquai, Alfred Escher-Strasse, General Guisan-Quai nach Bürkliplatz
- Morgental, Mutschellenstrasse / Tannenrauchstrasse, Waffenplatzstrasse / Rieterstrasse nach Utobrücke und weiter Richtung Wiedikon
- Bahnhof Saalsporthalle, Giesshübelstrasse, Üetliberstrasse, Schweighofstrasse nach Schaufelbergerstrasse und weiter Richtung Altstetten

Busstrecken geplant:

- Seetunnel (geplant) über Bahnhof Brunau, Allmendstrasse, Uetlibergtangente (geplant) nach Talwiesenstrasse
- Uetlibergtunnel (geplant) Richtung Stallikon

Zürich-West: Albisrieden, Altstetten, Höngg, Wipkingen

Tramstrecken bestehend:

- Albisrieden über Hubertus nach Albisriederplatz und weiter Richtung Innenstadt
- Farbhof über Kappeli nach Albisriederplatz und weiter Richtung Innenstadt
- Werdhölzli über Sportplatz Hardturm nach Escher Wyss-Platz und weiter Richtung Innenstadt
- Frankental über Meierhofplatz, Wipkingen nach Escher Wyss-Platz und weiter Richtung Innenstadt

Tramstrecken geplant:

- Bahnhof Altstetten über Hohlstrasse nach Hardplatz
- Bahnhof Altstetten über Aargauerstrasse, Pfingstweidstrasse nach Escher Wyss-Platz
- Pfingstweidstrasse über Station Hardbrücke zum Hardplatz (Option Nr. 1, s. Karte)
- Lindenplatz zum Bahnhof Altstetten
- (Engstringen) Stadtgrenze Limmattalstrasse nach Frankental

Busstrecken bestehend:

- Stadtgrenze Birmensdorferstrasse, Birmensdorferstrasse nach Bahnhof Wiedikon
- Stadtgrenze Badenerstrasse, Badenerstrasse, Hohlstrasse nach Hardplatz und weiter Richtung Innenstadt
- Stadtgrenze Bernerstrasse, Bernerstrasse, Bändlistrasse, Bändliweg, Vulkanstrasse, Aargauerstrasse, Pfingstweidstrasse nach Escher Wyss-Platz
- Stadtgrenze Limmattalstrasse nach Frankental
- Stadtgrenze Regensdorferstrasse, Regensdorferstrasse nach Heizenholz

- Geeringstrasse Rütihof, Heizenholz, Regensdorferstrasse, Limmattalstrasse, Ottenbergstrasse, nach Nordbrücke und weiter Richtung Innenstadt
- Heizenholz, Frankentalerstrasse, Limmattalstrasse nach Winzerstrasse
- Glaubtenstrasse, Emil Klöti-Strasse, Gsteigstrasse, Limmattalstrasse, Winzerstrasse, Europabrücke, Baslerstrasse, Altstetterstrasse, Püntstrasse, Triemlistrasse nach Triemlispital
- ETH Hönggerberg, Emil Klöti-Strasse, Tièchestrasse nach Bucheggplatz
- Bahnhof Altstetten, Saumackerstrasse, Baslerstrasse, Flurstrasse, Rautistrasse / Freilagerstrasse, Albisriederstrasse, Gutstrasse, Schaufelbergerstrasse nach Schweighofstrasse und weiter Richtung Friesenberg
- Albisriederplatz, Albisriederstrasse, Letzigraben nach Triemli
- Hohlstrasse, Hardgutstrasse / Herdernstrasse, Baslerstrasse, Garage Hardau, Bullingerstrasse, Zypressenstrasse nach Hohlstrasse
- Winzerstrasse, Am Wasser, Breitensteinstrasse, Hönggerstrasse nach Wasserwerkstrasse

Busstrecken geplant:

- Stadtgrenze Birmensdorferstrasse, Albisriederstrasse, Rautistrasse nach Altstetterstrasse
- Triemli, Paul Clairmont-Strasse nach Schweighofstrasse
- Glaubtenstrasse nach ETH Hönggerberg

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

Tramstrecken bestehend:

- Milchbuck über Schaffhauserplatz, Stampfenbach, Hauptbahnhof, Stauffacher, Schmiede Wiedikon nach Richtung Triemli
- Bucheggplatz über Schaffhauserplatz, Weinbergstrasse nach Hauptbahnhof
- Escher Wyss-Platz über Limmatplatz, Hauptbahnhof, Paradeplatz nach Bahnhof Enge
- ETH / Universitätsspital über Haldenegg nach Hauptbahnhof
- Hauptbahnhof über Limmatquai nach Bellevue
- Hardplatz über Stauffacher, Stockerstrasse nach Paradeplatz
- Albisriederplatz über Stauffacher, Paradeplatz nach Bellevue
- Bahnhof Enge über Rentenanstalt, Bellevue, Kunsthaus nach ETH und weiter Richtung Oberstrass

Tramstrecken geplant:

- Schaffhauserplatz, Kornhausstrasse, Limmatplatz, Langstrasse, Ankerstrasse, Bahnhof Wiedikon, Schmiede Wiedikon, Manesseplatz nach Laubegg
- Gessnerbrücke über Lagerstrasse, Langstrasse, Stauffacherstrasse, Sihlfeldstrasse nach Hardplatz und weiter Richtung Altstetten mit Option für Alternative von Lagerstrasse über die geplante, neue Verbindungsstrasse Langstrasse - Hohlstrasse zur Hohlstrasse (Option Nr. 2, siehe Karte)

- Bahnhofplatz über Postbrücke nach Kasernenstrasse

Busstrecken bestehend:

- Bucheggplatz, Rötelstrasse, Kornhausstrasse, Langstrasse, Kalkbreitestrasse, Friesenbergstrasse nach Schweighofstrasse
- Bucheggplatz, Rosengartenstrasse nach Hardbrücke und weiter Richtung Albisrieden
- Rigiplatz, Riedtlistrasse, Rotbuchstrasse, Nordstrasse, Rosengartenstrasse, Hardbrücke, Hardstrasse, Albisriederplatz, Ämtlerstrasse, Schmiede Wiedikon, Austrasse / Zurlindenstrasse, Manessestrasse nach Utobrücke und weiter Richtung Wollishofen
- Waffenplatz, Brandschenkestrasse, Pelikanstrasse, Talacker / Nüscherstrasse nach Sihlstrasse
- Kunsthaus, Seilergraben, Bahnhofbrücke, Löwenstrasse, Gessnerbrücke, Militärstrasse, Feldstrasse, Hohlstrasse nach Hardplatz und weiter Richtung Altstetten
- Central / Hauptbahnhof, Stampfenbachstrasse, Nordstrasse / Wasserwerkstrasse, Rousseaustrasse nach Nordbrücke und weiter Richtung Höngg

Busstrecken geplant:

- Schmiede Wiedikon, Zurlindenstrasse / Bahnhof Wiedikon, Ulmbergtunnel nach Bahnhof Enge
- P&R Hardturm, Förrlibuckstrasse, Sulzer-Escher-Wyss-Areal, Hardstrasse, Neue Hard, Neugasse, Röntgenstrasse, Zollstrasse nach Hauptbahnhof
- Escher Wyss-Platz, Duttweilerstrasse, Duttweilerbrücke nach Hohlstrasse

Depots (Tram und Bus)

bestehend:

- Depot Burgwies
- Depot Elisabethenstrasse
- Depot Hard / Escher Wyss-Platz
- Depot Irchelstrasse
- Depot Oerlikon
- Trammuseum Wartau Höngg, Depot für historische Fahrzeuge
- Zentralwerkstätte Luggweg, Erweiterungen ausgeführt, Abstellanlagen (geplant)
- Garage Hardau
- Garage Hagenholz

geplant:

- Depot Pfingstweid (genauer Standort ist noch zu evaluieren)
Sicherung des langfristigen Raumbedarfs für Abstellflächen im Zusammenhang mit der Netzerweiterung im Westen

Umsteigestationen S-Bahn /Tram und Bus

Zum Funktionieren der sogenannten Transportkette im öffentlichen Personenverkehr gehören geeignete Umsteigepunkte zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln. Die bauliche Ausgestaltung dieser «Drehscheiben» muss so beschaffen sein, dass die Umsteigewege möglichst kurz und bequem sind, ebenso sind die Bedürfnisse behinderter Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen.

Unter bestehenden Umsteigestationen S-Bahn / Tram und Bus sind vorwiegend städtische Bahnhöfe aufgenommen, bei welcher die Bedingungen erfüllt sind. Bei allen künftigen Projekten an diesen Orten sind die Prioritäten der Verbesserung der Umsteigebeziehungen einzuräumen.

Die Aufnahme von geplanten Umsteigepunkten soll aufzeigen, dass bei diesen verschiedene bauliche Massnahmen nötig sind, die vom Bau direkter Personenzugänge bis zur Errichtung von neuen Haltestellen von Tram- und Buslinien gehen können.

Festlegungen

bestehend:

- Hauptbahnhof
- Bhf. Oerlikon (Bahnhofplatz)
- Bhf. Stadelhofen
- Wipkingen (Nordbrücke,
 - Bhf. Altstetten
 - Bhf. Enge (Tessinerplatz)
 - Bhf. Wiedikon
 - Bhf. Wollishofen
 - Haltestelle Hardbrücke
 - SZU-Haltestelle Selnau
 - Bahnhof Tiefenbrunnen

geplant:

- Bhf. Oerlikon(Schaffhauserstrasse)
- Bhf. Enge (Bederstrasse)
- Bhf. Wasserwerkstrasse)
- Bhf. Affoltern
- SZU-Bhf. Giesshübel
- SZU-Bhf. Selnau / VBZ-Haltestelle Sihlbrücke
- SZU-Haltestelle Saalsporthalle (verschoben)
- SZU-Haltestelle Friesenberg (Friesenbergstrasse und Uetlibergtangente)

Wendeschleifen Tram

bestehend:

- | | | |
|-----------------|------------------|-----------------|
| • Albisgüetli | • Hardturm | • Seebach |
| • Albisrieden | • Heuried | • Stettbach |
| • Bellevue | • Hirzenbach | • Tessinerplatz |
| • Bhf. Oerlikon | • Milchbuck | • Tiefenbrunnen |
| • Bucheggplatz | • Klusplatz | • Tramdepot |
| • Farbhof | • Laubegg | • Wollishofen |
| • Fluntern | • Letzigrund | • Triemli |
| • Frankental | • Messe Zürich / | • Wartau |

- Gessnerallee
- Hardplatz
- Hallenstadion
- Rehalp
- Werdhölzli
- Zoo

geplant:

- Burgwies
Möglichkeit für vorzeitiges Wenden bei Störungen auf der Achse Innenstadt - Rehalp. Die heutige Wendemöglichkeit ist völlig ungenügend, da die Schleife richtungsmässig falsch angebunden ist. Die geplante Schleife ist wahrscheinliche Endhaltestelle der angestrebten neuen Linie Altstetten - Hardplatz - Hauptbahnhof - Burgwies.
- Neumühlequai
Ersatz der im kommunalen Verkehrsplan festgelegten Wendeschleife Sihlquai (Carparkplatz) durch zweigleisige Anlage Neumühlequai mit der Option eines Alternativstandortes Ausstellungsstrasse - Hafnerstrasse (Blockumfahrung).
- Saalsporthalle
Anschluss der neuen Tramverbindung Schaffhauserplatz - Langstrasse - Laubegg an die SZU-Haltestelle Saalsporthalle.
- Affoltern
 - Neue Endhaltestelle bei
- Wollishofen
- Bhf. Altstetten Nord
- Bhf. Altstetten Süd
- Madagaskarhalle
- Witikon

Schiffahrtslinien

bestehend:

Es sind alle Linien der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft mit fahrplanmässigem Betrieb aufgenommen.

geplant:

- Bahnhof Tiefenbrunnen - Bahnhof Wollishofen
Für die relativ starken Beziehungen zwischen Wollishofen und Riesbach ist die fehlende direkte öffentliche Verkehrsverbindung herzustellen.

5.2.2.2. Begründungen der geplanten Tram- und Busachsen

1. Tramachsen

1.1. Achse Schaffhauserplatz - Kornhausstrasse - Langstrasse - Ankerstrasse - Bahnhof Wiedikon - Uetlibergstrasse - Laubegg

Mit dem Schliessen der Lücke im Tramnetz durch eine Tangente in der Langstrasse wird in diesem Gebiet intensiver städtischer Aktivitäten (20'000 Einwohner und 20'000 Beschäftigte) unmittelbar westlich der Innenstadt

langfristig die Angebotskapazität gesichert und die heute schon überlastete Buslinie 32 ersetzt. Durch diese Umfahrung werden die Tramlinien in der Innenstadt von Durchgangsverkehr entlastet und damit Kapazitäten für den Innenstadtzielverkehr frei.

Die Unterführung Langstrasse ist für die Aufnahme eines Tramquerschnitts dimensioniert.

1.2. Achse Milchbuck - Wehntalerstrasse

Das Quartier Affoltern mit rund 18'000 Einwohnern und 5'000 Beschäftigten soll an das Tramnetz angeschlossen und damit direkt mit der Innenstadt und den südlichen Stadtquartieren verbunden werden. Mit der Achse Langstrasse kann sich eine sinnvolle und rasche Tangentialverbindung ergeben. Die Kapazität der heutigen Buslinie 74 ist ausgeschöpft. Die S-Bahnlinie S 6 kann realistischerweise keine Entlastung bringen, da diese nur punktuelle Verkehrsbeziehungen über lange Distanzen herstellt.

1.3. Postbrücke - Kasernenstrasse

Dem westlichen Hauptbahnhof (Personenunterführung West) fehlt der gute Tramanschluss Richtung Westen.

1.4. Lagerstrasse - Langstrasse - Stauffacherstrasse - Sihlfeldstrasse - Hohlstrasse - Bahnhof Altstetten

Im Gebiet entlang den Bahnanlagen westlich der Innenstadt mit 15'000 Einwohnern und 25'000 Beschäftigten können langfristig die Angebotskapazitäten nur durch Tramlinien gesichert werden. Schon heute ist die Achse der Buslinie 31 trotz der parallelen S-Bahnlinien überlastet.

Mit der Führung der Achse durch die Stauffacher- und Sihlfeldstrasse zum Hardplatz werden die Wohngebiete besser erschlossen. Dabei wäre vorgesehen, die heutige, am Rande verlaufende Tramachse in der Hohlstrasse aufzuheben. Optional ist eine alternative Trassenführung von der Lagerstrasse über die neu geplante Verbindungsstrasse Langstrasse - Hohlstrasse vorgemerkt.

1.5. Bahnhof Altstetten - Aargauerstrasse - Pfingstweidstrasse - Hardstrasse - Escher Wyss-Platz mit Option für Verbindung Pfingstweidstrasse - Station Hardbrücke - Hardplatz

Die Achse vom Bahnhof Altstetten über Pfingstweidstrasse zum Escher Wyss-Platz dient langfristig der Erschliessung des Gebietes Zürich-West mit bis zu 20'000 Arbeitsplätzen und 5'000 Einwohnern bei Vollausbau.

Die Trassensicherung wird im Zusammenhang mit dem generellen Projekt der Nationalstrasse 3. Klasse Hardturm - Sihlquai - Letten vorgenommen. Optional ist im Zuge der Hardstrasse eine unterirdische Verbindung zum Hardplatz vorgemerkt. Bei der S-Bahnhaltestelle Hardbrücke wird so eine ideale Umsteigemöglichkeit S-Bahn / VBZ geschaffen.

1.6. Lindenplatz zum Bahnhof Altstetten

Durch die Einführung des S-Bahnbetriebes wurde der Bahnhof Altstetten zu einem wichtigen innerstädtischen Verknüpfungspunkt SBB / VBZ. Die neue Tramabzweigung vom Lindenplatz zum Bahnhof Altstetten bildet eine unentbehrliche Verknüpfung der Tramlinien in der Badenerstrasse mit der S-Bahn.

- 1.7. Neuaffoltern - Regensbergstrasse - Binzmühlestrasse - Schaffhauserstrasse
- 1.8. Schwamendingerplatz - Saatlenstrasse - Wallisellenstrasse - Messe Zürich / Hallenstadion - Sternen Oerlikon
- 1.9. Bahnhof Wallisellen - Glattzentrum - Luchswiesen

In diesen Achsen (1.7, 1.8 und 1.9) sind schon heute die stärksten Verkehrsbeziehungen von Zürich Nord festzustellen. In diesem dichten Siedlungsband mit gut 60'000 Einwohnern und 30'000 Beschäftigten ist langfristig die Angebotskapazität durch Tramlinien zu sichern und sind die schon heute stark ausgelasteten Buslinien zu ersetzen. Zwischen den Schwerpunkten «Affoltern Zentrum», Oerlikon und Wallisellen fehlt eine durchgehende, direkte S-Bahnverbindung.

Im Erschliessungskonzept für das Zentrum Zürich Nord ist in der Binzmühlestrasse ein Trasse für die geplante Tramlinie vorgesehen. In der Saatlenstrasse erfolgt die Vereinigung mit dem Tram Schwamendingen.

- 1.10. (Aus Richtung Glattbrugg) Stadtgrenze - Schaffhauserstrasse - Seebach
Die bestehende Tramachse in der Schaffhauserstrasse wird über Seebach hinaus Richtung Glattbrugg (evtl. Flughafen Kloten) verlängert zur langfristigen Angebotssicherung des dichten Siedlungs- und Arbeitstättenbandes mit heute bereits 16'000 Einwohnern und 20'000 Beschäftigten. Für die Bewältigung des starken Binnenverkehrs zwischen Zentrum Oerlikon, Glattbrugg und Flughafen Kloten sind die Kapazitäten der Buslinien bereits in naher Zukunft ungenügend.
Im Entwurf des regionalen Richtplans Glattal ist die Tramachse in der Schaffhauserstrasse ab Stadtgrenze Zürich / Opfikon aufgenommen worden.

- 1.11.(Aus Richtung Oberhauser Ried) Stadtgrenze Opfikon - Thurgauerstrasse - Messe Zürich / Hallenstadion - Sternen Oerlikon
Sicherstellung der erforderlichen leistungsfähigen Erschliessung der Entwicklungsgebiete in Zürich-Nord durch den öffentlichen Verkehr mittels Tramlinien. Die Kapazitäten der heutigen Buslinien sind bereits heute strapaziert und langfristig nicht ausreichend. Für den Binnenverkehr zwischen Oerlikon, Leutschenbach, Oberhauser Ried und Kloten ist ein Anschluss an die vorgesehene Tramachse Seebach - Zentrum Glattbrugg im Bereich der Bahnhöfe Glattbrugg und Opfikon erforderlich.
Diese Achse ist im kantonalen Richtplan für ein städtisches Schienenverkehrssystem mit der Funktion eines Mittelverteilers festgesetzt. Die Behördendelegation «Öffentlicher Verkehr im mittleren Glattal» hat entschieden, dass dieser Mittelverteiler als Stadtbahn nach den Normen des Trams Schwamendingen bzw. der Forchbahn und damit kompatibel zum Tram der VBZ konzipiert werden soll.

1.12. Verlängerung Zoo

Eine Tramverlängerung kann die Erschliessung des Zoos mittelfristig verbessern.

1.13. Altried - Stadtgrenze (Fortsetzung Richtung Dübendorf)

1.14. Stettbach (Fortsetzung Richtung Dübendorf)

1.15. Frankental (Fortsetzung Richtung Engstringen)

In dem Masse wie die städtische Entwicklung und Verdichtung über die politischen Grenzen hinauswächst und die Verkehrsbeziehungen sich dort intensivieren ist es sinnvoll, den Anschluss für grenzüberschreitende Tramverbindungen sicherzustellen.

1.16. Klusplatz - Witikon - Zollikerberg

Langfristig kann sich Witikon mit den angrenzenden Vororten zu einem Siedlungsgebiet von rund 20'000 Einwohnern entwickeln.

Die strassenunabhängige Anlage wird wahrscheinlich als Tunnelbauwerk erstellt. Als gemeinsamer Abschnitt mit der langfristig anzustrebenden S-Bahn-mässigen Forchbahnverbindung Zollikerberg - Witikon - Klusplatz - Hauptbahnhof ergibt sich eine kostenmässig vorteilhafte Kombination. Die Trasseesicherung erfolgt in Abstimmung mit der Region Pfannenstil.

1.17. Verlängerung Dolderbahn

Anschluss des Wellenbades und der Kunsteisbahn und des allenfalls geplanten Sportzentrums.

2. Busachsen

2.1. Bahnhof Wiedikon - Bahnhof Enge

Verlängerung der Linie 67 zum Bahnhof Enge zur Sicherstellung der Verkehrsbeziehungen linkes Ufer - Altstetten.

2.2. Stampfenbachstrasse - Wasserwerkstrasse - Am Wasser - Winzerstrasse

Neue Buslinie Innenstadt - Höngg zur Erschliessung des rechten Limmatufers und des Gebietes des aufgehobenen Bahnhofes Letten. Entlastung des Zentrums Höngg und der Achsen Limmattalstrasse und Regensdorferstrasse.

2.3. P&R Hardturm - Förrlibuckstrasse - Sulzer-Escher-Wyss-Areal - Hardstrasse

Neue Buslinie zur Erschliessung des Entwicklungsgebietes für gemischte Nutzungen, Escher Wyss-Gebiet.

2.4. Escher Wyss-Platz - Duttweilerstrasse - Duttweilerbrücke

Direkte Linie Oerlikon - Altstetten zur Abdeckung der fehlenden Eckbeziehung der S-Bahn.

2.5. Neue Hard - Neugasse - Röntgenstrasse - Zollstrasse

Direkte Linie Altstetten - Pfingstweid - Hauptbahnhof zur Erschliessung der Gebiete Aargauerstrasse, Pfingstweidstrasse, sowie der Röntgen- und Zollstrasse.

2.6. Wollishofen - Seetunnel - Tiefenbrunnen

Schliessen des Ringes Tiefenbrunnen - Fluntern - Wipkingen - Wiedikon - Wollishofen.

2.7. Binzmühlestrasse - Birchstrasse - Köschenrütistrasse - Käshaldenstrasse - Glattalstrasse

Direkte Verbindung vom geplanten Zentrum Zürich Nord zu den Siedlungsgebieten Seebach Schönauring, Käshalde und Eichrain.

2.8. Glaubtenstrasse - ETH Hönggerberg

Direkte Erschliessung des ETH Geländes mit der bestehenden Bus-Tangentiallinie.

2.9. Uetlibergtunnel Richtung Stallikon

5.3. *GÜTERVERKEHR*

Auf regionaler Ebene kann der Güterverkehr optimiert und umweltverträglicher gestaltet werden. Er soll soweit wie möglich auf die umweltfreundliche Schiene verlegt werden. Dazu dienen anlagentechnisch und kapazitätsmässig angemessene Umschlagsstellen an dafür geeigneten Netzstandorten. Damit soll die gebrochene bzw. kombinierte Transportkette Strasse - Schiene bzw. Schiene - Strasse gefördert werden. Und dies nicht nur bei Massengütern wie Aushubmaterialien, Bauschutt und Kehricht, sondern dank einer entsprechenden Behältertechnik auch bei Stückgütern und Mischladungen.

Die arealeigenen direkten Gleisanschlüsse für Gütertransporte werden gemäss der gebietsspezifischen Gesamtnutzung gefördert und angepasst.

5.3.1. **Kantonale Festlegungen**

Der kantonale Verkehrsplan enthält keine Anschlussgleise; festgelegt wurden die folgenden Güterumschlagstellen:

Anlagen für Sammel- und Verteilverkehre:

- Bahnhof Altstetten
- Güterbahnhof
- Zürich-Affoltern (geplant)

Anlagen für den Aushubumschlag und für Kiesmaterialien:

- DEBAG
- Tiefenbrunnen

5.3.2. Regionale Festlegungen

5.3.2.1. Anschlussgleise

Die Förderung des schienengebundenen Güterverkehrs ist ein wichtiges Anliegen sowohl des Umweltschutzes als auch der Raumplanung. Die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene soll durch entsprechende planerische Massnahmen, baurechtliche Vorschriften, finanzielle Beiträge und durch die Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene - Strasse erreicht werden. Als Ersatz für das Anschlussgleis Josefstrasse bietet sich der Kehrtrichttransport mit dem kombinierten Verkehr an (z.B. integrierte Entsorgungssysteme mit Umschlagsstandort im Güterbahnhof). Der jeweilige Koordinationsstand ist zu berücksichtigen, indem noch nicht abgestimmte oder abstimmbare raumwirksame Vorhaben als Vororientierung oder als Zwischenergebnisse bezeichnet werden.

Im regionalen Richtplan werden die Anschlussgleise wie folgt behandelt:

1. Grundsätzliche Erschliessungspflicht von Industrie- und Gewerbebezonen mit Anschlussgleisen. Gemäss Art. 5 des Bundesgesetzes über Anschlussgleise vom 5. 10. 1990 (AnG) sind Industrie- und Gewerbebezonen, soweit dies möglich und verhältnismässig ist, mit Anschlussgleisen zu erschliessen. Bei Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehr sind im Kanton Zürich Anschlussgleise Voraussetzung für die Baureife des Grundstückes (§§ 234 - 237 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Zürich vom 7. September 1975, revidierte Fassung vom 1. September 1991 [PBG]): «Bei Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehr sind Gleisanschlüsse zu verlangen, wo dies technisch möglich und zumutbar ist.»
2. Planerische Erfassung und Koordination der Anschlussgleise als Aufgabe der regionalen Richtplanung. Gemäss § 30 des rev. PBG enthält der regionale Verkehrsplan namentlich «... Bahnlinien sowie Anschlussgleise und Anlagen für den Güterverkehr; ...». In die kommunalen Verkehrspläne können neben der Übernahme der regionalen Vorgaben zusätzliche Anschlussgleise aufgenommen werden.
3. Der regionale Verkehrsplan enthält diejenigen Anschlussgleise, die der Erschliessung von Industrie- und Gewerbebezonen dienen. Anlagen der Groberschliessung sind in der Regel Stammgleise. Unter besonderen Bedingungen können auch Verbindungsgleise als Groberschliessung eingestuft werden (z.B. zur Erschliessung von Güterumschlagsanlagen).

4. Rechtliche Sicherung der Anschlussgleise erfolgt in der Regel durch die Gemeinden, die Realisierung der Gleise durch die jeweiligen Werkträger. Gemäss Bundesgesetzgebung sind zur rechtlichen Sicherung die kantonal üblichen Mittel der Raumplanung einzusetzen; diese sind im Kanton Zürich Baulinien, Quartier- oder Gestaltungspläne sowie für Neuanlagen allenfalls der Erschliessungsplan. Die Sicherung von regional festgelegten Anschlussgleisen mittels Bau- und Niveaulinien obliegt gemäss § 108 PBG der Baudirektion. Es bleibt zu prüfen, ob in Analogie zu den Zuständigkeiten beim Strassenbau, die beiden Städte Zürich und Winterthur auch diese Aufgabe vom Kanton zu übernehmen haben.
5. Besondere Bedeutung erlangt die raumplanerische Sicherung einer zweckmässigen Nutzung (zulässige Nutzungsarten und Dichte) der mit Anschlussgleis erschlossenen oder leicht erschliessbaren Industriegebiete. Die zulässigen Nutzungsarten sollen auf potentielle Gleisbenützer ausgerichtet werden: Bevorzugung von Betrieben und Anlagen mit bahngütertauglichem Güterverkehrsaufkommen sowie von Güterumschlagsanlagen; Verhindern von Verdrängungsprozessen durch renditestärkere Dienstleistungsbetriebe. Diese Koordination ist vorzugsweise bereits in der Richtplanung vorzunehmen und in der kommunalen Nutzungsplanung oder der Quartierplanung grundeigentümerverbindlich zu verankern.

Festlegungen

Bestehende Anschlussgleise:

- Altstetten, Vulkanstrasse
- Altstetten - Flurstrasse (Zoll- / Freilager)
- Binz
- Giesshübel (Tages-Anzeiger, Brauerei Hürlimann)
- ehemaliges Gaswerkareal Schlieren
- Hardstrasse - Sihlquai
- Hardturmstrasse
- Herdern
- Manegg
- Seebach - Birchstrasse
- Wollishofen

Geplante Anschlussgleise:

- Kläranlage Werdhölzli (Kredit bewilligt, Bau zurückgestellt)
- Andreasstrasse / Kehrrechtverbrennungsanlage Hagenholz
- Affoltern Anschlussgleis nördlich der Furttallinie zur kantonal festgelegten Güterumschlagstelle
- Wollishofen (Verlängerung bis zur KIBAG-Kiesumschlagsstelle)
- Zentrum Zürich Nord

5.3.2.2 Güterumschlagsstellen

Bestehend:

Anlagen für Sammel- und Verteilverkehre (mit Gleisanschlüssen):

- Engrosmarkt Herdern
- Zollfreilager

Geplant:

- Affoltern (Wehntaler-/ Mühlackerstrasse): wenn kantonal festgelegte Güterumschlagstelle gestrichen würde

Anlagen für Kiesmaterialienumschlag (mit geplantem Gleisanschluss):

Bestehend:

- Wollishofen

5.4. Strassennetz

Das Konzept für den Strassenverkehr stützt sich auf die von der gemeinderätlichen Kommission für den Bebauungsplan 1974 verabschiedeten und seither sowohl vom Stadtrat wie auch vom Gemeinderat mehrfach bestätigten Grundsätze.

- Der Durchgangsverkehr soll, ebenso wie auch der regionale Verkehr zwischen Quartieren am Stadtrand, das städtische Strassennetz nicht belasten, sondern die im kantonalen Verkehrsplan festgelegten Umfahrungsstrassen benützen.
- Der quartierfremde Motorfahrzeugverkehr ist auf die im kantonalen und regionalen Verkehrsplan festgelegten Achsen zu kanalisieren. Dies ist – zusammen mit Nutzungsänderungen, besonderen Bauvorschriften und baulichem Immissionsschutz entlang dieser Achsen – Voraussetzung zur Eindämmung der Immissionen und zur Schaffung verkehrsberuhigter Zonen. Die übrigen Strassen sollen vor allem dem Quartierverkehr, den Fussgängerinnen, den Fussgängern und den Radfahrenden dienen.
- Strassenkonzept: Die regionalen Strassen bilden zusammen mit den kantonalen Strassen das dem quartierfremden Verkehr dienende Strassennetz. Die von den Regionalstrassen umschlossenen Gebiete sind in der Regel frei vom Durchgangsverkehr, wobei kommunale Sammelstrassen in beschränktem Mass ebenfalls Verbindungsfunktionen übernehmen.
- Der Motorfahrzeugverkehr ist so zu organisieren, dass die Gefährdungen aller, insbesondere der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer minimiert werden.

5.4.1. Kantonale Festlegungen

Der kantonale Richtplan gibt Aufschluss über das Strassennetz, soweit dieses der Verbindung grösserer Siedlungsgebiete oder deren Anschluss an das nationale Verkehrsnetz dient. Es wurden folgende Nationalstrassen und Staatsstrassen festgelegt:

- Nationalstrasse N1 (Stadtgrenze zu Oberengstringen - Westast (Nationalstrasse 3. Klasse) - Anschluss Sihlquai an SN1 / SN3);
- Nationalstrasse N1 (Milchbucktunnel - Stadtgrenze zu Wallisellen);
- Nationalstrasse SN1 / SN3 und N3 (Anschluss Milchbuck - Stadtgrenze zu Adliswil);
- Nationalstrasse N4 (Allmend Brunau - Uetlibergtunnel);
- Nationalstrasse N20 (Stadtgrenze zu Opfikon - Gubristtunnel);
- Verbindung Brunau - Zollikerberg mit Seetunnel und Wehrenbachtobel tunnel (Allmend Brunau - Stadtgrenze zu Zollikon) und Ostumfahrung Zürich (Anschluss Zürichhorn - Stadtgrenze zu Dübendorf);
- Manessestrasse;
- Allmendstrasse und Soodstrasse (Manessestrasse - Stadtgrenze zu Adliswil);
- Tunnelstrasse und Alfred Escher-Strasse bis Landiwiese (Anschluss Seetunnel);
- General Wille-Strasse (Abschnitt Tunnelstrasse - General Guisan-Quai), Mythenquai und General Guisan-Quai bis Bellevue;
- rechtsufrige Seestrasse (Bellevue - Stadtgrenze zu Zollikon);
- Rämistrasse, Universitätsstrasse und Winterthurerstrasse bis Anschluss N1 Schwamendingen;
- Wehntalerstrasse (Bucheggstrasse - Stadtgrenze zu Regensdorf);
- Westtangente (Hirschwiesenstrasse - Waidhaldetunnel - Hardbrücke - Hardstrasse - Hohlstrasse - Seebahnstrasse - Schimmelstrasse);
- Hardturmstrasse und Bernerstrasse (Escher Wyss-Platz - Stadtgrenze zu Schlieren);
- Birmensdorferstrasse (Weststrasse - Stadtgrenze zu Uitikon).

Zusätzlich sind einige bestehende Strassenabschnitte auf Stadtgebiet temporär in den kantonalen Verkehrsplan aufgenommen worden. Die Verbindung von Regensdorf über Höngg nach Wiedikon sowie die Forchstrasse und deren Verbindung zum Utoquai sollen auf regionale Bedeutung umklassiert werden, sobald die zu ihrem Ersatz geplanten Strassenabschnitte des kantonalen Verkehrsplanes (Westumfahrung, resp. Seetunnel mit Verbindung zum Zollikerberg) realisiert sind. Die Strassenabschnitte Rosengarten- / Bucheggstrasse und Sihlfeld- / Weststrasse sollen zu Quartierstrassen umklassiert werden, sobald die entsprechenden Ersatzstrassen (Waidhaldetunnel, resp. Gegenverkehr Seebahnstrasse als flankierende Massnahme zur Westumfahrung) realisiert sind. In Übereinstimmung mit dem kantonalen Luftprogramm sind flankierende Massnahmen zur Verminderung der Attraktivität für den Motorfahrzeugverkehr auf bestehenden Achsen des kantonalen und regionalen Richtplanes als Bestandteil in das Strassenprojekt einzuschliessen (Kapazitätsausgleich).

5.4.2. Regionale Festlegungen

Im regionalen Verkehrsplan sind jene Strassenzüge festgelegt, die zusammen mit den Strassen des kantonalen Verkehrsplans das städtische Hauptachsennetz bilden. Es setzt sich weitgehend aus bestehenden Strassen zusammen. Einzelne Strassenabschnitte wurden nur aufgenommen, um die volle Funktionsfähigkeit des Hauptstrassennetzes bezüglich Abbiegebeziehungen oder Einbahnstrassenpaare zu gewährleisten (Beispiel Verbindung Sihlquai - Kornhausbrücke über Limmatplatz oder die kantonale Festlegung Blockumfahrung Terrasse am Bellevue).

Bei Neubau und Sanierungen von Strassen sind die städtebaulichen Randbedingungen und die umweltrechtlichen Anforderungen zu berücksichtigen. Ein Kapazitätsausgleich auf dem bestehenden Strassennetz verhindert eine Vermehrung des motorisierten Individualverkehrs, die entsprechenden Massnahmen sind ins Strassenprojekt zu integrieren.

Die neuen Strassen werden im folgenden näher erläutert:

Uetlibergtangente

Mit der Verbindung zwischen Birmensdorfer- und der Allmendstrasse sollen die Wohngebiete entlang der Talwiesen-, Halden-, Schweighof-, Uetliberg- und Bachtobelstrasse wirksam vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die neue Verbindung gewährleistet zudem die notwendige Erschliessung sowohl für die noch unüberbauten Gebiete als auch für das Ausschöpfen der allenfalls vorhandenen Nutzungsreserven im bereits überbauten Teil der Binz.

Neue Verbindungsstrasse Langstrasse - Hohlstrasse

Von der Unterführung Langstrasse ist entlang dem SBB-Areal eine neue 500m lange Verbindung bis zur Brücke der Hohlstrasse über die Bahnlinie vorgesehen. Mit der Festlegung soll primär das Trasse für die neue Verbindungsstrasse gesichert bleiben.

Neue Verkehrsführung in der City

Der bestehende Fussgängerbereich wird schrittweise erweitert. (vgl. 5.8.2) Die Verbindung Talstrasse - Uraniastrasse (in beiden Fahrtrichtungen) - Mühlegasse / Bahnhofquai übernimmt in der City die Funktion einer Erschliessungs- und Verteilschiene.

Der Abschnitt Sihlbrücke / Sihlporte ist zur Rückklassierung vorgesehen. Voraussetzung dafür ist eine funktionsfähige Alternativroute über Stauffacherbrücke - Selnastrasse - Pelikanstrasse - Talstrasse. Dieser geplante Anschluss Richtung West wird jedoch erst auf den Zeitpunkt der Aufhebung der Strassenverbindung Sihlbrücke / Sihlporte – und dessen Implementierung als Fussgängerbereich – als regionale Strasse klassiert. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt die Selnastrasse kommunale Sammelstrasse und die Pelikanstrasse Quartierstrasse.

Unterirdische Verlängerung der Birchstrasse

Die unterirdische Verlängerung der Birchstrasse (Abschnitt Binzmühlestrasse bis Glattalstrasse) verbindet das Gebiet Zentrum Zürich Nord ohne Beeinträchtigung von Wohngebieten mit der Nationalstrasse. Ob sie eine Erschliessungsvoraussetzung für dieses Gebiet ist, wird die weitere Entwicklung von Zürich-Nord zeigen. Die neue Verbindung ist aber Voraussetzung für eine wirksame Entlastung Seebachs vom Durchgangsverkehr, welche mit einer Sperre der Schaffhauserstrasse im Bereich der Unterführung beim Bahnhof Oerlikon sichergestellt werden müsste. Die eidgenössische Durchgangsstrasse Nr. 4 wird dazumal von der Schaffhauserstrasse zur neuen verlängerten Birchstrasse und über die Binzmühlestrasse zur Thurgauerstrasse verlegt. Die Realisierung der unterirdischen Birchstrasse, Abschnitt Binzmühlestrasse S-40 bis Rickenstrasse, ist an die Realisierung des Seebachertunnels zu knüpfen. Solange der Seebachertunnel keinen zusätzlichen (Fremd-) Verkehr in dieses Gebiet führt, sind die Verkehrsströme ohne den Tunnel zwischen Bahnlinie und Binzmühlestrasse zu bewältigen. Zu diesem Zweck dienen vorab die in den Richtlinien zu den Sonderbauvorschriften Zentrum Zürich Nord ausgewiesenen zwei Verkehrsspangen Neunbrunnenn-/Robert Maillart-Strasse und Neunbrunnenn-/Ruedi Walter-Strasse.

Mit dem Anschluss der Birchstrasse an die Nationalstrasse ist auch im Abschnitt Regensbergstrasse - Wehntalerstrasse mit einer stärkeren Verkehrszunahme zu rechnen. Sie ist aus der Sicht der angrenzenden Wohnbauten und wegen der wichtigen Zugänge zur Kantonsschule Oerlikon unerwünscht. Die Birchstrasse ist deshalb im genannten Abschnitt als «zur Umklassierung vorgesehen» dargestellt, der Durchgangsverkehr kann via Regensbergbrücke - Hofwiesenstrasse Richtung Bucheggplatz geleitet werden.

Neue Verbindung Birchstrasse - Wehntalerstrasse

Diese Strasse entlang der SBB gewährleistet, dass auch grossräumigerer Verkehr sich weitgehend auf die umweltverträglichere Tangentialverbindung abstützen kann. Dieses neue Strassenstück ist aus heutiger Sicht jedoch nur in Verbindung mit der unterirdischen Verlängerung der Birchstrasse sinnvoll. Offen sind vorläufig die Auswirkungen auf eine allfällige neue Überbauung nördlich der Bahngleise. Mit der Festlegung soll deshalb primär das Trasse für die neue Verbindungsstrasse gesichert bleiben. Die bestehende Seebacherstrasse zwischen Hürstholz und Himmeri wird dazumal als Strassenverbindung aufgehoben.

Ergänzung der Glattalstrasse

Solange der Autobahnanschluss Oberhauserriet nicht rechtlich im Nationalstrassennetz gesichert, resp. realisiert ist, soll das Trasse der Glattalstrasse im Abschnitt Schaffhauser- / Thurgauerstrasse gesichert bleiben. Ein Verzicht auf dieses neue Strassenstück könnte somit erst in einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Der Abschnitt Thurgauerstrasse - Hagenholzstrasse befindet sich ausserhalb der Stadtgrenze; zuständig ist die Region Glattal.

Verbindung Bellerivestrasse - Hegibachplatz

Im Zuge der Verlängerung der Trolleybuslinie Nr.33 ist als Verbindung zwischen der Bellerivestrasse und dem Hegibachplatz in der Neumünster- und der Hammerstrasse ein Einbahnregime eingerichtet worden. Die tangentielle Verbindung Bellerivestrasse kant. S-19 zur Forchstrasse kant. S-20 ist über die Neumühlestrasse - Zollikerstrasse - Höschgasse beziehungsweise Höschgasse - Hammerstrasse - Drahtzugstrasse gegeben.

Zur Umklassierung vorgesehene regionale Strassen

Einige bestehende Strassenabschnitte sind temporär in den regionalen Verkehrsplan aufgenommen worden. Sobald die zu ihrem Ersatz geplanten Strassenabschnitte realisiert sind, werden sie umklassiert. Es bestehen folgende Abhängigkeiten:

- Uetliberg-, Schweighofstrasse (werden ersetzt durch Uetlibergtangente)
- Zweier-, Birmensdorferstrasse (Uetlibergtunnel)
- Sihlstrasse (Einführung des Gegenverkehrs in Uraniastrasse)
- Sihlbrücke / -strasse (Pelikan- / Selnaustrasse)
- Feld-, Hohlstrasse (neue Verbindung Langstrasse - Hohlstrasse)
- Herdern-, Bullingerstrasse (Uetlibergtunnel)
- Albisrieder-, Altstetterstrasse (Uetlibergtunnel)
- Rosengartenstrasse, -brücke (Waidhaldetunnel)
- Seebacherstrasse (neue Verbindung Birchstrasse - Wehntalerstrasse)
- Birchstrasse (Sanierung und Kapazitätserhöhung Regensbergbrücke)
- Schaffhauser-, Fries-, Dörflistrasse (unterirdische Verlängerung der Birchstrasse)
- Schaffhauserstrasse / Unterstrass (Bülach-Rampe)
- Tobelhofstrasse (Zürichbergtunnel)

5.5. Parkierungsanlagen

5.5.1. Kantonale Festlegungen

Im kantonalen Verkehrsplan ist auf Stadtgebiet folgende Parkierungsanlage enthalten:

- Expressstrassenparkhaus Kaserne

5.5.2. Regionale Festlegungen

Park-and-Ride-Anlagen:

Park-and-Ride-Anlagen sollen ermöglichen, dass an geeigneten Stellen auf das öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen werden kann. Park-and-Ride für Pendler ist

primär Sache des Umlandes; Park-and-Ride am Stadtrand dient dagegen vermehrt den gelegentlichen Benützern, wie Touristen, Besuchern etc..
Mit RRB Nr. 134/2000 hat der Regierungsrat vom Konzept Park+Ride/Bike+Ride des Verkehrsverbundes zustimmend Kenntnis genommen.

Bestehende Anlagen:

- Tiefenbrunnen, bei S-Bahnhof

Folgende Anlagen sollen, teilweise zusammen mit anderen Bauvorhaben (Doppelnutzung, Synergie ausnützen) erstellt werden:

- Saalsporthalle, bei SZU-Haltestelle (zur Zeit 140 Parkplätze ohne spezielle Bewirtschaftung bestehend; Integration in Neuüberbauung geplant)
- Triemli, beim Spital
- Wollishofen / Seewasserwerk, bei zukünftiger Tramhaltestelle

Übrige Parkieranlagen:

- Hardturm, bei Tramhaltestelle (multifunktionale Anlage; bei allfälligem Abbruch ist für adäquaten Ersatz zu sorgen)
- Neue Parkieranlage beim Hauptbahnhof: Sie gewährleistet die Zugänglichkeit zur Bahn; für Abholdienste wie für Reisende.
- Bestehende Parkplätze bei der Allmend Fluntern: Das Parkplatzangebot dient für die Naherholung der Stadtbewohner im Zürichberg- und Adlisberggebiet sowie für Zoobesucher und Benutzer der Sportanlagen. Die Parkplätze sind bei einer Tramverlängerung zu reduzieren.
- Bestehende Parkieranlage für das Messegelände Oerlikon: für Messe-Hallen und Hallenstadion.
- Bestehender Parkplatz beim Katzensee: für Naherholungssuchende aus den drei Regionen Zürich, Furttal und Glattal.
- Bestehender Parkplatz beim Feldermoos im Uetliberggebiet.

5.6. Radwege

Das städtische Radwegnetz unterscheidet auf regionaler Stufe zwischen Radrouten für den allgemeinen Radverkehr und solchen für den Erholungs-Radverkehr.

Routen für den allgemeinen Radverkehr:

Ausgehend davon, dass die Stadtzürcher Quartiere Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen in der Grösse einer mittleren Stadt aufweisen, wurde für den zielorientierten (Berufs- und Ausbildungs-) Pendlerverkehr ein Radroutennetz konzipiert, das die Quartiere untereinander verbindet. Dadurch entsteht ein dichtes Routennetz, welches auf geübte Velofahrerinnen und Velofahrer ausgerichtet ist und ein gutes Weg- / Zeitverhältnis aufweist: Keine Umwege, mässige Steigungen, möglichst flüssige Fahrt. Den Sicherheitsanforderungen kann mit Radstreifen, Vorfahrspuren oder gesicherten Aufstellbereichen für Linksabbieger, auf

Steigstrecken mit breiten Radstreifen, Radwegen oder allenfalls der Mitbenützung eines breiten Trottoirs entsprochen werden. Viele abwärtsführende Strecken können auch ohne Massnahmen als geeignet (= bestehend) betrachtet werden, da hier die Fahrgeschwindigkeiten einen echten Mischverkehr ermöglichen. Die Routen sind in der Regel auf dem stadtteilverbindenden Strassennetz angeordnet.

Routen für den Erholungs-Radverkehr:

Die bereits 1984 festgelegten regionalen Radrouten entsprechen weitgehend den Anforderungen für Erholungs-Radrouten: Geeignet für weniger geübte Velofahrende, mit gutem Erholungs- und Erlebniswert. Sie verlaufen in der Regel abseits von Staatsstrassen, wenig abgasbelastet, auf verkehrsarmen Quartierstrassen im Mischverkehr, auf Radwegen oder auf chaussierten Wegen unter Ausschluss des Mofaverkehrs. Mit dieser Differenzierung kann den unterschiedlichen Fahrweisen und den gegenüber dem allgemeinen Routennetz deutlich höheren Sicherheitsanforderungen Rechnung getragen werden. Erholungs-Radrouten können streckenweise parallel zu Pendler-Radrouten verlaufen. Die zielstrebigen Velofahrerinnen und Velofahrer können so beispielsweise von Fussgängergebieten ferngehalten und damit unnötige Konflikte vermieden werden.

Bestehende / geplante Routen:

Die Klassierung als bestehende Radroute bedeutet, dass die Anforderungen einer Radroute für den allgemeinen Radverkehr, resp. für den Erholungs-Radverkehr erfüllt sind und somit keine zusätzlichen Massnahmen vorgesehen sind. Vorbehalten bleiben Verbesserungen als punktuelle Massnahmen z.B. im Knotenbereich mit Vorfahrspuren und insbesondere bei anstehenden Strassenprojekten. Geplant bedeutet: Die Radroute ist befahrbar, die zugeordnete Funktion, insbesondere die Sicherheitsanforderungen sind noch ungenügend erfüllt, oder die Radroute ist noch nicht befahrbar. Geplant bedeutet im weiteren nicht unbedingt Massnahmen in beiden Fahrtrichtungen, insbesondere nicht bei Strecken mit Steigungen, wo allenfalls bergwärts, nicht aber talwärts Massnahmen notwendig sind.

In der Karte wird nicht unterschieden zwischen Routen für den allgemeinen Radverkehr und Routen für den Erholungs-Radverkehr.

5.6.1. Kantonale Festlegungen

Im kantonalen Verkehrsplan wurden keine Radwege festgelegt.

5.6.2. Regionale Festlegungen

- Im regionalen Verkehrsplan werden rund 136 km bestehende und rund 100 km geplante Radrouten festgelegt.
- Das städtische regionale Radroutennetz nimmt die auf die Stadt zukommenden regionalen Radwege der Nachbarregionen ab.

- Einige wenige fehlende direkte Quartierverbindungen werden durch das kommunale Radroutennetz – unabhängig vom Staatsstrassennetz – hergestellt: z.B. Freiestrasse, Dufourstrasse, Innenstadt / Schweizergasse u.a.
- Aus netztechnischen Gründen werden Hardturm- und Binzmühlestrasse zwischen Birch- und Thurgauerstrasse auf kommunaler Stufe festgelegt. Gleiches gilt für die Anbindung der kommunalen Radroute Möhrli- / Milchbuckstrasse an die Irchelstrasse über die Winterthurerstrasse. Ansonsten sollen die übrigen kommunalen Festlegungen ausserhalb des Staatsstrassennetzes erfolgen.
- Die Überlagerung verschiedenster Bedürfnisse und Verbindungen bewirkt in der Innenstadt ein engmaschiges Radroutennetz. Der Hauptbahnhof ist aus allen Richtungen auf regionalen Routen erreichbar.
- Die Festlegung als regionale Radroute gibt keinen Hinweis auf die konkrete Massnahme, welche sowohl innerhalb als auch ausserhalb des eigentlichen Fahrbahnbereichs realisiert werden kann. Mangels Alternative werden einige Radrouten auf Staatsstrassen gelegt, wo zwar z.B. die Sicherheitsanforderungen keineswegs genügen, aus heutiger Sicht aber (noch) keine Lösungen absehbar sind: z.B. Forchstrasse (Burgwies - Balgrist), Rämistrasse (Bellevue - Heimplatz). Die Festlegung als geplante Route bekundet in diesen Fällen die längerfristige Zielvorstellung.
- Einige Festlegungen weisen auf den Zusammenhang mit Strassenumbauten hin, insbesondere mit den Nationalstrassenabschnitten Uetlibergtunnel und Sihltiefstrasse und deren flankierenden Massnahmen: z.B. Sihlüberquerung beim Sihlhölzli, Birmensdorferstrasse, Hardstrasse (Hardplatz - Albisriederplatz). Die Realisierung der geplanten Radroute in der Rosengarten- / Bucheggstrasse steht ausserdem in Abhängigkeit zum geplanten Waidhaldestrassentunnel.
- Die neue Verbindungsstrasse Lagerstrasse - Hohlstrasse und die neue Brücke über das Stöckentobel (vgl. Strassennetz) sind als regionale Radrouten vorgesehen. Nach deren Realisierung sind die entsprechenden bestehenden Routenabschnitte umzuklassieren.
- Auf die Festlegung einer regionalen Radroute in der Bellerivestrasse muss zur Zeit verzichtet werden.
- Neben den bestehenden Routen für den Erholungs-Radverkehr in den Quaianlagen entlang dem General Guisan-Quai sind im Strassenraum Massnahmen für den allgemeinen Radverkehr geplant.
- Die festgelegte, regionale Radroute im Zuge der geplanten verlängerten Glatthalstrasse ist gleichzeitig mit dieser zu erstellen. Analoges gilt für die Uetlibergtangente im Abschnitt Giesshübelstrasse: Im Bereich des Tunnelportals ist die oberirdische Beziehung für Velofahrende zu gewährleisten.

Veloabstellplätze im öffentlichen Interesse

Die 19 Bike-and-Ride-Anlagen bei den S-Bahn-Stationen und bei geeigneten Tramendstationen ermöglichen ein attraktives Umsteigen von der Bahn aufs Velo und umgekehrt.

Bestehende Anlagen:

Veloabstellplätze, welche die Nachfrage 1997 abdecken. Diese sind nach Bedarf zu erweitern, mit Abschlussmöglichkeiten und mit Überdachungen zu versehen.

Bahnhöfe SBB:

- Altstetten
- Hardbrücke
- Stettbach
- Affoltern

Tramendstationen VBZ:

- Seebach
- Rehalp
- Frankental
- Wollishofen

Geplante Anlagen:

Veloabstellplätze, welche nicht vorhanden sind oder die Nachfrage 1997 quantitativ und auch qualitativ nicht abdecken.

Bahnhöfe SBB:

- Hauptbahnhof
- Stadelhofen
- Tiefenbrunnen
- Wipkingen
- Oerlikon, Affolternstr. (Seite Bahnhofgebäude bestehend)
- Wiedikon
- Enge

Stationen SZU:

- Leimbach
- Giesshübel

Tramendstationen VBZ:

- Klusplatz

5.7. *FUSSWEGE*

Eine repräsentative Haushaltsbefragung 1992 ergab, dass an einem durchschnittlichen Tag die Einwohnerinnen und Einwohner aller Altersklassen der Stadt Zürich 28% aller Wege (ausschliesslich) zu Fuss zurücklegten. Im Jahr 1990 wurde ermittelt, dass in der Stadt Zürich knapp 10% der gesamten Verkehrsleistung in Personen-

Kilometern durch «zu Fuss Gehende» erbracht wird. Damit ist die trotz niedriger Geschwindigkeit erhebliche Bedeutung der Fusswege im täglichen Verkehrsgeschehen begründet.

Für die Benutzer von Fusswegen ist ein hohes Sicherheitsniveau notwendig. Dies gilt nicht nur für die objektive Sicherheit gegenüber anderen Verkehrsmitteln, sondern auch für die subjektiven Gefühle der Sicherheit im Sinne einer funktionierenden sozialen Kontrolle. Auf öffentlichen Wegen sollen sich deshalb auch Behinderte, Betagte, Kinder und Frauen möglichst problemlos bewegen können. Für Immissionsfreiheit, Wohlbefinden und Abwechslungsreichtum sind hohe Ansprüche zu erfüllen. In diesem Sinne sollen Fusswege unter Berücksichtigung städtebaulicher und landschaftlicher Aspekte vermehrt durch Grünstreifen und Alleen aufgewertet und in vorhandene Grünanlagen eingebunden werden.

Bei der Netzgestaltung ist der Erschliessung der Ziel- und Quellpunkte für die Fussgängerinnen und Fussgänger Beachtung zu schenken. Umwege, vor allem Über- und Unterführungen, können nur als unvermeidliche Ausnahmen in Betracht kommen.

5.7.1. Kantonale Festlegungen

Es sind keine kantonalen Fusswege festgelegt.

5.7.2. Regionale Festlegungen

Regionales Fusswegnetz

Das regionale Fusswegnetz beschränkt sich auf Hauptachsen, Promenaden und Anschlüsse an das Netz der Wanderwege in den Nachbarregionen. Bei der Bezeichnung dieses durchgehenden Netzes von Uferwegen, Talachsen, Höhenpromenaden und Querverbindungen spielen die Eigenheiten der Topografie (Aussichtspunkte, charakteristische Landschaftsteile, Grünzüge), sowie Besiedlung (traditionelle und neue Siedlungszentren, Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel) eine massgebende Rolle.

Im regionalen Richtplan werden rund 162 km Fusswege festgelegt, wovon etwa 4 km als geplant, das heisst als zur Zeit der Festlegung noch nicht begehbar bezeichnet sind. Die Kennzeichnung mit Wegweisern ähnlich jener, die von der Zürcher Arbeitsgruppe für Wanderwege (ZAW) im ländlichen Kantonsgebiet betreut werden, ist für das regionale Netz dort vorgesehen und zum grössten Teil bereits realisiert, wo es sich um eigentliche Wanderwege handelt.

Die Bezeichnung der regionalen Fuss- und Wanderwege bildet die Grundlage für deren Sicherung durch Baulinien. Sie bedeutet auch, dass diese Wege fussgängerfreundlich zu belassen bzw. auszugestalten sind (allgemeine oder

zumindest Sonntags-Fahrverbot für Motorfahrzeuge, Eliminierung von Konfliktstellen bei grossem Reiterandrang). Auf den Wanderwegen ist gemäss dem Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG) das Aufbringen von Hartbelägen unzulässig.

Fussgängerbereich (in der Karte nicht dargestellt)

Als Fussgängerbereich festgelegt werden die Zentrumsgebiete:

- City
- Oerlikon
- Altstetten

Innerhalb dieser Gebiete gilt folgende Zielsetzung:

- Mit Ausnahme der in den Verkehrsrichtplänen aller Stufen festgelegten Achsen für den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr steht der öffentliche Grund primär den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung.
- In den Fussgängerbereichen bleibt die Zufahrt für Anstösserinnen und Anstösser, gewerbliche Zubringer und Aufenthalte – allenfalls zeitlich beschränkt – gewährleistet. Die Zu- und Durchfahrt von Taxis kann in einzelnen Bereichen oder Strecken zugelassen werden. Einzelne Strassenabschnitte können für den motorisierten Individualverkehr allgemein zugänglich bleiben, zum Beispiel als Zufahrt zu Parkplätzen. Die Zufahrt bei Notfällen, für Hotelbusverkehr sowie zu den öffentlich zugänglichen Parkhäusern bleibt jederzeit gewährleistet. Der zugelassene Verkehr ist mit geeigneten Mitteln zu kontrollieren.
- Wo Fussgängerinteressen nicht dagegen sprechen, soll das Gebiet für Velofahrende durchlässig sein.
- Die als Fussgängerbereich festgelegten Flächen entsprechen etwa einer Gebietsausdehnung, wie sie für die im kantonalen Massnahmenplan Lufthygiene angestrebte Schadstoffreduktion erforderlich wäre. Die Realisierung muss aber in Etappen erfolgen, damit die schwer voraussehbaren Nebenwirkungen auf Wirtschaft, Detailhandel, angrenzende Wohngebiete etc. in überschaubarem Rahmen gehalten und allfällig notwendige Zusatzmassnahmen oder Korrekturen ergriffen werden können.

5.8. Reitwege

5.8.1. Kantonale Festlegungen

Es sind keine kantonalen Reitwege festgelegt.

5.8.2. REGIONALE FESTLEGUNGEN

Der Zweck der Festlegung von Reitwegstrecken besteht in der Absicht, die Bereitbarkeit der Strecken zu sichern, das heisst weder baulich noch rechtlich einzuschränken und bei sich bietenden Gelegenheiten sogar zu verbessern.

Im regionalen Verkehrsplan sind jene bereits bestehenden Reitwegstrecken rund um Zürich enthalten, die auf Stadtgebiet verlaufen. Orientierungshalber sind auch die unmittelbar ausserhalb der Gemeindegrenzen verlaufenden Verbindungsstrecken als Empfehlung gezeigt. Zusätzlich ist eine Verbindung über die Anhöhen von Höngger- und Adlisberg mit Anschluss an das kantonale Tierspital (Standort des einzigen Hufschmiedes) enthalten. Weitere Festlegungen betreffen Zugangswege zu den Reitstallungen und zu den Reitwegen der Nachbarregionen.

6. Ver- und Entsorgungsplan

6.1. Kantonale Vorgaben / Aufgaben / Inhalt

Der kantonale Versorgungsplan legt im Wesentlichen folgende Anlagen und Gebiete von kantonaler Bedeutung fest:

- Wassergewinnungsanlagen mit dem Verbundleitungsnetz und den dazugehörigen Abgabestellen
- Prioritäten der Energieversorgung
- Netz der Energieversorgung mit den Unterwerken
- Basisstruktur der Gasversorgung
- Nutzung von bedeutenden Abwärmequellen
- Uebergeordnete Einrichtungen der Fernwärmeversorgung
- Grosstankanlagen
 - Kies- und Lehmgewinnungsgebiete
- Abwasser- und Abfallbehandlungsanlagen
- Deponien

6.2. Wasserversorgung

6.2.1 Kantonale Festlegungen (geplante Anlagen)

- Erweiterung Reservoir Strickhof
- Seeleitung Lengg - Moos
- Stollen Lengg - Strickhof
- Stollen Hardhof - Lyren
- Stollen Lyren - Fraental - Moos
- Transportleitung Hardhof - Schlieren
- Transportleitung Uetlibergtunnel

6.2.2. Regionale Zielsetzungen, Planungsgrundlagen

Die Wasserversorgung Zürich versorgt die Stadt Zürich mit Trinkwasser und liefert Trinkwasser an die Partnergemeinden in der Umgebung. Sie gewinnt das Trinkwasser in ausreichender Menge aus See- und Grundwasser, stellt durch Aufbereitung und Qualitätsüberwachung eine einwandfreie Wasserqualität sicher und gewährleistet die Versorgungssicherheit durch hydraulische Ringsysteme, genügende Reserven in Pumpen- und Reservoiranlagen, Massnahmen gegen Sabotage und durch eine Wasserversorgung für Notlagen.

Die Wasserversorgung basiert auf dem Wasserversorgungsplan 1976, der im Jahre 1990 in Zusammenarbeit mit dem Amt für Gewässerschutz und Wasserbau des Kantons Zürich überarbeitet wurde (Ausgabe 1993). Die dabei verwendete Verbrauchsprognose berücksichtigt die angenommene Entwicklung bis zum Planungsziel 2040. Diese Prognose wurde 1996 nochmals überarbeitet und mit den Planungsgrundlagen der Stadt und des Kantons abgestimmt. Siehe Tabellen 1 und 2.

Tabelle 1: Messung und Prognose des mittlerern täglichen Wasserbedarfes der Stadt Zürich und der Partnergemeinden der Region Zürich (in m³/d)

Wasserbedarf	Effektive Messungen		Prognose 2020	
	1970	1995	untere Abgrenzung	obere Abgrenzung

Mittlerer Tagesverbrauch in der Stadt Zürich	182'000	133'000	110'000	165'000
Mittlere Tageslieferung an die Partnergemeinden in der Region Zürich	17'000	29'000	30'000	55'000
Total mittlerer täglicher Wasserbedarf der Wasserversorgung Zürich	199'000	162'000	140'000	220'000

Tabelle 2: Messung und Prognose des maximalen täglichen Wasserbedarfes der Stadt Zürich und der Partnergemeinden der Region Zürich (in m³/d)

Wasserbedarf	Effektive Messungen			Prognose 2020	
	1970	1976	1995	untere Abgrenzung	obere Abgrenzung
Maximaler Tagesverbrauch in der Stadt Zürich	250'000		170'000	145'000	215'000
Extremes Tagesmaximum		327'00		200'000	300'000
Maximale Tageslieferung an die Partnergemeinden in der Region Zürich	30'000		42'000	75'000	100'000
Extremes Tagesmaximum		95'000		150'000*	180'000
Total maximaler täglicher Wasserbedarf der Wasserversorgung Zürich	280'000		212'000	220'000	315'000
Extremer abzudeckender Grenzwert		422'000		350'000	480'000

* Summe der Partnerverträge bis zum Jahr 2020 (Option 2020 ist 152'100 m³/Tag)

6.1.2. Wasserversorgungsanlagen für Stadt und Partnergemeinden

Lieferwerke:

Grundwasserwerk Hardhof

(inkl. Limmatwasser-Anreicherungswerk 100'000 m³/Tag) 150'000 m³/Tag

Seewasserwerk Moos (inkl. Quellwasseraufbereitung) 100'000 m³/Tag

Seewasserwerk Lengg 250'000 m³/Tag

Total 500'000
m³/Tag

* Das Seewasserwerk Moos soll nach 2010 ersetzt werden.

Verteilssystem:

Ringstollen:

- Hardhof - Käferberg - Strickhof	bestehend
- Hardhof - Lyren - Frauental - Moos	im Bau
- Moos - Lengg - Strickhof (Irchel)	nach 2005

Zonenpumpwerke:

Bestehend: Moos, Lengg, Hardhof, Frauental, Lyren, Sonnenberg 1 und 2.

Geplant: Irchel, Neu- Affoltern, Rehsprung.

Reservoir:

Bestehend: Frauental, Lyren, Höngg, Sonnenberg, Käferberg, Glaubten, Strickhof, Leimbach, Albisrieden, Friesenberg, Uetliberg, Orelli, Witikon, Looren.

Geplant: Irchel, Glaubten (Erweiterung), Rehsprung, Friesenberg (Ersatz), Orelli (Ersatz), Witikon (Ersatz), Looren (Erweiterung).

Rohrnetz:

Die Substanzerhaltung des Rohrnetzes ist die Hauptaufgabe. Die Verteilungen werden laufend erneuert. Aufgrund der Rohrschadenintensität werden Flächensanierungen durchgeführt. Der Ausbau der Rohrnetze richtet sich nach der Verbrauchsentwicklung und der Versorgungssicherheit.

6.3. Energie

6.3.1. Kantonale Festlegungen

Im kantonalen Richtplan sind die folgenden Anlagen zur Gewinnung von Abwärme enthalten:

KVA Hagenholz
KVA Josefstrasse
ARA Werdhölzli
Fernheizkraftwerk Aubrugg

6.3.2. Energieplanung

In den Jahren 1986 bis 1990 hat die Stadt Zürich eine Reihe von Grundlagenstudien zur Energieplanung erarbeiten lassen. Die Resultate dieser Studien sind in einem Papier «Energieplanung der Stadt Zürich: Grundlagen und

Handlungsspielraum» zusammengefasst. Darauf aufbauend hat eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe energiepolitische Zielsetzungen für die Stadt Zürich erarbeitet. Neben einer grundsätzlichen Zielsetzung, die sich am kantonalen Energiegesetz und am Energieprogramm 2000 des Bundes orientiert, enthalten die «Zielsetzungen» Massnahmenkataloge im Bereich der Wärme, der Elektrizität und des Verkehrs sowie konkrete Aufträge an alle Dienstabteilungen, die in die Umsetzung der Massnahmen involviert sind. Bestandteil dieser Zielsetzungen sind auch die Gebietsausscheidungen Fernwärme aus dem Konzept für die Wärmeversorgung der Stadt Zürich. Der Stadtrat hat die «Zielsetzungen für die Energiepolitik der Stadt Zürich» am 11. März 1992 beschlossen. Der Regierungsrat hat die kommunale Energieplanung am 7. September 1994 genehmigt, mit der Auflage, die noch ausstehenden Gebietsfestlegungen der Wärmenutzung aus Abwasser und aus dem Zürichsee dem Regierungsrat zur Genehmigung vorzulegen. Die Energieplanung ist als Sachplanung Grundlage für die Richtplanung. Soweit sie raumplanerisch wirksam ist, findet sie ihren Niederschlag in den nachfolgenden Richtplanungen der einzelnen Bereiche.

6.3.3. Elektrizität

6.3.3.1. Grundlagen der Planung

Das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (EWZ) erzeugt, transportiert, transformiert und verteilt die für die Versorgung der Stadt Zürich notwendige elektrische Energie. Zu diesem Zweck erstellt und betreibt es Kraftwerke, Hochspannungsleitungen, Unterwerke und Verteilanlagen auf Stadtgebiet, aber auch im weiteren kantonalen und im ausserkantonalen Bereich. Während das EWZ im übrigen Kantonsgebiet als selbständiger Planungsträger auftritt, werden seine Interessen in der Region Stadt Zürich durch die Stadtgemeinde wahrgenommen.

In der Region Stadt Zürich gibt es ausserdem einige Anlagen und Leitungen der Nordostschweizerischen Kraftwerke AG (NOK), der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ) und der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Sie sind im kantonalen Richtplan enthalten.

Grundlage der vorliegenden Planung bildet die rollende «10-Jahres-Planung» des EWZ. Diese geht von einer Verbrauchsprognose aus, welche zur Zeit mit einer mittelfristigen jährlichen Belastungszunahme von maximal 0 bis 1% rechnet. Im Richtplan werden die innerhalb der nächsten 10 Jahren zu planenden grösseren Anlageerneuerungen und Neubauten erfasst. Wegen der Unvorhersehbarkeit der Verbrauchsentwicklung ist über die Ausführung der Projekte im Einzelfall zu entscheiden. Es wird ausserdem notwendig sein, die vorliegende Richtplanung spätestens in 10 Jahren wieder anzupassen.

6.3.3.2. Planerische Festlegungen

Zufolge der überaus hohen Belastungsdichte im städtischen Gebiet ergibt sich eine hohe Leistungsdichte. Der gewählte Planmassstab erlaubt es nicht, nebst den Hochspannungsanlagen und -leitungen (ab 50 kV) detaillierte Angaben zu machen. Zur Sicherstellung der Versorgung sind neben der Erneuerung und Verstärkung von Transportleitungen und Transformationsanlagen auch die Erstellung einzelner zusätzlicher Anlagen notwendig. Folgende Um-, Neu- und Ersatzbauten sind zur Planung bzw. zur Realisierung in den nächsten 10 Jahren vorgesehen:

Anlagen:

Unterwerk Waldegg (Albisrieden)	Ersatz-Neubau, 220/150 kV
Unterwerk Herdern	Umbau, 150/22 kV
Unterwerk Sempersteig	Umbau, 150/22 kV
Unterwerk Wollishofen	Ersatz-Neubau 220/150 kV
Unterwerk Enge	Neubau 150/22 kV
Unterwerk Oerlikon	Ersatz-Neubau 150/22 kV

Leitungen:

Samstagern - Wollishofen	Umbau, 2 x 380 kV
Waldegg - Altstetten	Kabel, 2 x 150 kV
Waldegg - Binz	Kabel, 1 x 150 kV
Waldegg - Sihlfeld	Kabel, 1 x 150 kV
Waldegg - Wollishofen	Kabel, 2 x 220 kV
Wollishofen - Enge	Kabel, 2 x 150 kV
Drahtzug - Enge - Katz	Kabel, 1 x 150 kV

6.3.4. Erdgas

Die Gasversorgung Zürich (GVZ) beliefert direkt oder indirekt als kommunale Unternehmung nicht nur AbnehmerInnen in der Stadt Zürich und in zahlreichen Gemeinden der Agglomeration Zürich mit Erdgas. Das Versorgungsgebiet umfasst zur Zeit rund 75 Gemeinden in den Kantonen Zürich, Aargau, St. Gallen und Schwyz.

Per 1. Oktober 1998 wird die GVZ aus der städtischen Verwaltung in eine Aktiengesellschaft ausgegliedert. Das Aktienkapital wird in einer ersten Phase zu 100% von der Stadt Zürich gehalten. In einer zweiten Phase sollen die Aussengemeinden der Gasversorgung Zürich an der AG beteiligt werden. Der Firmenname der neuen Aktiengesellschaft ist noch nicht bestimmt. Auf die Richtplanung Stadt Zürich hat die Ausgliederung der Gasversorgung Zürich keine Auswirkungen. Die Energieplanung ist für alle Energieversorgungsunternehmen – unabhängig von ihrer Rechtsform – verbindlich. Zusätzlich soll die Verbindlichkeit der Energieplanung in den Statuten der neuen Gesellschaft ausdrücklich festgehalten werden. Die Stadt Zürich kann ihre Interessen bezüglich Energie- und Umweltpolitik im Rahmen ihrer Funktion als Aktionärin wahrnehmen. In ihrem

Versorgungsgebiet ausserhalb der Stadt Zürich tritt die Gasversorgung Zürich wie bisher als selbständige Planungsträgerin auf.

Im Zusammenhang mit der Ausgliederung ist auch noch die im Dezember 1997 von der EU beschlossene Liberalisierung der Gasmärkte zu erwähnen. Zentrale Elemente dieser Marktöffnung sind der Zugang Dritter zu den Leitungsnetzen (TPA) und das Unbundling (Trennung von Produktion, Transport, Verteilung). Aufgrund dieser Liberalisierung und da die Aufgaben für die Gasversorgungen immer komplexer werden, muss in der schweizerischen Gasindustrie mit einschneidenden Strukturbereinigungen gerechnet werden (Fusionen, Kooperationen). Um in einem liberalisierten Gasmarkt überleben zu können und um sich eine gute Ausgangslage für die Strukturbereinigung zu schaffen, müssen die Endverteiler mehr unternehmerischen Freiraum erhalten. Die GVZ hat diesen Schritt mit der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft bereits vollzogen.

Der Gasabsatz im Versorgungsgebiet GVZ ist seit der Erdgasumstellung im Jahr 1974 jährlich um durchschnittlich über 9% angestiegen, in der Stadt Zürich um über 7%. Der Anteil der Aussengemeinden beträgt 59% (Stand: hydrologisches Jahr 1996/97). Trotz der starken Absatzentwicklung der vergangenen Jahre besteht nach wie vor ein erhebliches zusätzliches Absatzpotential. Zu dessen Erschliessung verfolgt die Gasversorgung eine Strategie mit folgenden Prioritäten: 1. Verdichten des Absatzes in den bereits erschlossenen Gebieten zur besseren Nutzung der Verteilinfrastruktur; 2. Arrondierung der gaserschlossenen Gebiete zur besseren Auslastung des Transportnetzes; 3. Erschliessung neuer Gebiete in den Aussengemeinden. Da die Gasversorgung Zürich kein Monopol-Unternehmen ist, sondern in harter Konkurrenz zum Marktleader Heizöl steht, muss sie rasch auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagieren können. Die planerischen Festlegungen sind daher nicht verbindlich. Ausbauprojekte werden realisiert, wenn die Nachfrage dies erfordert.

Unter Berücksichtigung des «Konzeptes für die Wärmeversorgung der Stadt Zürich vom Februar 1977 (Überprüfung vom Stadtrat genehmigt am 15. Januar 1992) und der «Zielsetzungen für die Energiepolitik der Stadt Zürich», welche einen Erdgasanteil von 50% am Wärmemarkt in den nicht mit Fernwärme versorgten Gebieten der Stadt Zürich als langfristiges Ziel setzen, strebt die Gasversorgung Zürich auf Stadtgebiet eine Verdoppelung ihres Absatzes an. Aufgrund einer weitsichtigen Planung verfügt die Gasversorgung Zürich auf dem gesamten Stadtgebiet (mit Ausnahme der Fernwärmegebiete) über ein leistungsfähiges Verteilnetz mit bedeutenden freien Kapazitäten. Netzausbauten im Niederdruckbereich beschränken sich daher auf punktuelle Erweiterungen im Rahmen von Strukturverbesserungen und zur Belieferung von neuen Kunden. Erweiterungen im Hochdrucknetz dienen primär der Erhöhung der Versorgungssicherheit.

Entsprechend dem heutigen Stand der Planung sind im Versorgungs- und Entsorgungsplan – ohne Verbindlichkeit bezüglich Leitungsführung und Realisie-

rungszeitpunkt – folgende geplante Erdgas- Infrastrukturanlagen (Transportleitungen, Netzeinspeisungen) enthalten:

Hochdruck-System (5 bar):

- Hornbachstrasse - Kreuzplatz

Mitteldrucksystem (1 bar):

- Toblerstrasse - Kirchgasse (Variante: Bungertwies - Kirchgasse)

Netzeinspeisungen:

- Rehalp

6.3.5. Fernwärmeversorgung

Die Fernwärmeversorgung des Entsorgungsamtes (Abfuhrwesen) dient der Nutzung der Abwärme aus den Kehrichtverbrennungsanlagen Hagenholz und Josefstrasse. Sie verteilt Wärmeenergie in Form von Heisswasser und Dampf in Zürich-Nord und im Industriequartier. Sie erstellt und betreibt zu diesem Zweck entsprechende Rohrleitungssysteme.

Im Jahre 1977 wurde mit dem Konzept für die Wärmeversorgung der Stadt Zürich erstmals eine Gebietsausscheidung zwischen der Gas- und Fernwärmeversorgung vorgenommen. Anlässlich einer Ueberprüfung dieses Wärmeversorgungskonzepts im Jahre 1991 wurde untersucht, bis zu welcher Leistungsgrösse das Fernwärmenetz auszubauen sei, um eine optimale Nutzung der Wärme aus der Kehrichtverbrennung zu ermöglichen. Aufgrund dieser Untersuchungen beschloss der Stadtrat im Rahmen der energiepolitischen Zielsetzungen:

Die für die Winterverbrennung lagerfähiger Abfälle notwendigen Aufbereitungs- und Lagerkapazitäten sind durch die Verursacher und subsidiär durch das AWZ zu schaffen, damit die Kehrichtverbrennungskapazitäten im Winter – unter Verlegung der notwendigen Revisionen auf den Sommer – immer voll ausgenützt werden können.

Die Fernwärmenetze sind soweit auszubauen, dass der bei der Abfallverbrennung produzierte Dampf zu mindestens 80 Prozent als Strom und als Wärme für die Fernwärmeversorgung abgegeben werden kann.

Als Fernwärmegebiete werden durch das Wärmeversorgungskonzept Gebiete in Zürich-Nord und im Industriequartier ausgeschieden. Diese Fernwärmegebiete sind bis zu einer Höchstlast von 260 MW auszubauen.

Das Ausbauziel für das städtische Fernwärmegebiet Zürich-Nord wurde 1995 durch den Stadtrat wegen der reduzierten Kehrichtmenge und der angespannten Finanzlage des Abfuhrwesens bis auf weiteres auf eine Wärmehöchstlast von 175 MW reduziert.

Das Wärmeversorgungskonzept '92 sieht unter anderem eine Verbindungsleitung zwischen der Kehrichtverbrennungsanlage Josefstrasse und dem Fernwärmeverband Zürich-Nord vor, um so für die beiden Kehrichtverbrennungsanlagen Josefstrasse und Hagenholz den Wärmeverbund zu ermöglichen. Die Realisierung dieser Verbindungsleitung ist aber aufgrund der hohen Investitionskosten und der Tatsache, dass der 2. Kehrichtkessel in der KVA Josefstrasse nur als Reservekessel betrieben werden soll, im Moment nicht opportun.

Das Fernwärme-Erwartungsgebiet (Wärmeversorgungskonzept 1977) im Hochschulquartier wird einerseits auf das von Bund und Kanton versorgte Gebiet der Hochschule und des Universitätsspitals reduziert und andererseits um einen Korridor vom Universitätsspital zur Pflegerinnenschule erweitert. Für den Ausbau und die Versorgung innerhalb dieses Gebietes sind der Kanton sowie die ETH zuständig.

Im Plan sind die bestehenden und geplanten Hauptleitungen (begehbare Stollen oder Haubenkanäle mit Durchmesser grösser 150 mm) eingetragen. Für die Verbindungsleitung sind im kantonalen Richtplan drei Varianten erwähnt. Ueber die Führung der Neben- und Hausanschlussleitung wird laufend aufgrund der Anschlusswilligkeit der Hauseigentümer entschieden. Sie sind daher im Plan nicht enthalten. Mit der erstmaligen Festlegung der Fernwärmegebiete in der Richtplanung werden diese erstmals allgemein behördenverbindlich.

Als vorsorgliche Massnahme wurde im Mischgebiet Zentrum Zürich Nord an der Binzmühlestrasse Land für ein Heizkraftwerk ausgeschieden.

6.3.6. Nutzung der Abwärme aus der ARA Werdhölzli und der Umweltwärme aus dem Zürichsee

Die minimale Abwassermenge, welche zur Zeit die Kläranlage Werdhölzli verlässt, beträgt

1,2 m³/s. Bei einer Abkühlung um 8 K entspricht das einer Wärmeleistung von 40 MW. Zusammen mit der für Wärmepumpen erforderlichen Antriebsenergie und mit konventionellen Oel- oder Gaskesseln für die Spitzendeckung kann so eine Wärmeleistung von 160 MW bereitgestellt werden. Dies reicht für die Raumheizung und Warmwasserbereitung von ungefähr 20'000 Wohnungen.

Im Jahre 1990 wurde ein Abwärmenutzungsprojekt mit einer Leistung von 20 MW zur Wärmeversorgung der Siedlung Grünau und des Gebietes zwischen Bahnhof Altstetten und Autobahn mit Gesamtkosten von 18,1 Mio. Franken vom Stadtrat als finanziell nicht verantwortbar abgelehnt. Eine Wirtschaftlichkeit wäre erst bei einem Oelpreis von Fr. 140.- / 100 kg gegeben gewesen. Aufgrund der energiepolitischen Zielsetzungen hat das Entsorgungsamtsamt (Stadtentwässerung) den Auftrag abzuklären, welche Gebiete zu vertretbaren Kosten mit Wärme aus dem

geklärten Abwasser versorgt werden können. Nötigenfalls sind anschliessend entsprechende Gebietsausscheidungen vorzunehmen.

Die ARA Adliswil liegt auf dem Gebiet der Stadt Zürich. Zur Nutzung der Abwärme kommen aber vor allem die in der Nähe liegenden Siedlungsgebiete der Stadt Adliswil in Frage. Die Prüfung der Abwärmenutzung obliegt daher der Region Zimmerberg und der Stadt Adliswil.

Aus dem Zürichsee kann eine Wärmemenge von 6.3 PJ/a entnommen werden. Das reicht aus für ein Wärmeversorgungssystem mit einer Höchstleistung von ungefähr 1 GW. Das Entsorgungsamt (Abfuhrwesen / Fernwärme) hat den Auftrag zu prüfen, welche Gebiete zu vertretbaren Kosten mit Wärme aus dem See beliefert werden können.

6.4. Abwasserbeseitigung

6.4.1. Kanalnetz

Die rund 45 000 Liegenschaften der Stadt Zürich sind mit wenigen Ausnahmen an das 800 km lange Kanalnetz, das im allgemeinen nach dem Mischsystem funktioniert, angeschlossen. Die Kanäle sind aufgrund ihres Alters teilweise in einem baulich schlechten Zustand. Die starke Versiegelung der Oberflächen hat dazu geführt, dass die Schluckfähigkeit vieler Kanäle unbefriedigend ist und dass die 130 Hochwasserentlastungen teilweise schon bei kleineren Regenfällen verdünntes Abwasser in den Vorfluter leiten. Zur Entlastung der unterhalb liegenden Kanäle und zum Schutz der Gewässer wurden bisher 22 Regenbecken mit einem Inhalt von insgesamt 60'000 m³ gebaut.

Aufgrund der überarbeiteten generellen Entwässerungspläne, welche dem neuen Gewässerschutzgesetz vom 24. Januar 1991 weitestgehend entsprechen, sollen die zu früh anspringenden Hochwasserentlastungen saniert und zusätzliche Speichermöglichkeiten für Mischwasser geschaffen werden. Die hydraulische Sanierung des Kanalnetzes inkl. zusätzlichem Regenklärbecken erfordert in den nächsten 20 bis 25 Jahren einen Aufwand von über 20 Mio. Franken pro Jahr.

Für die Sanierung der alarmierenden Kanalschäden ist ein grosser Aufwand nötig. Durch die Erneuerung der beschädigten Kanäle und die direkte Ableitung der grösseren Bäche und des Reinwassers aus den Liegenschaften in Bächen oder speziellen Leitungen wird der grosse Fremdwasseranfall in den Kläranlagen bei Trockenwetter verringert. Für die bauliche Erneuerung der besonders schadhafte Kanalisationen und für Kanalsanierungen im Zusammenhang mit Strassenbauvorhaben ist neben der hydraulischen Sanierung mit einem Aufwand von nochmals 15 - 20 Mio. Franken pro Jahr zu rechnen.

Um den Fremdwasserfluss zur Kläranlage zu verringern, ist das Reinwassernetz weiter auszubauen. Dies soll gemäss dem Bachkonzept 1988 erfolgen, womit neben landschaftlichen Aspekten erreicht wird, dass Bach- und Quellwasser, Brunnenwasser und weiteres unverschmutztes Abwasser weitgehend separat und in offenen Bächen den grossen Oberflächengewässern zugeführt wird. Neben Projekten im Limmattal sind solche in Zürich-Nord zu forcieren, um der Glatt möglichst viel sauberes Wasser zuzuführen.

6.4.2. Kläranlagen

An die Kläranlage Werdhölzli sind neben dem städtischen Einzugsgebiet Limmattal Gebiete der Seegemeinden Kilchberg und Zollikon angeschlossen. Die heutige mechanisch-biologisch-chemische und voll nitrifizierende Kläranlage wurde in den Jahren 1980 - 85 ausgebaut. Die Schlammbehandlung mit den Stufen Hygienisierung, Faulung, mechanische Entwässerung und Trocknung erlaubt, den Schlamm sowohl in der Landwirtschaft als Dünger als auch in einer Zementfabrik als Brennstoff einzusetzen.

Die hydraulische Kapazität der Kläranlage Werdhölzli beträgt $9 \text{ m}^3/\text{s}$. Ursprünglich als doppelter Trockenwetteranfall berechnet, entspricht diese Menge – vor allem dank der vermehrten Fremdwasserabtrennung – heute etwa dem dreifachen Trockenwetteranfall.

Im Hinblick auf die Qualität der Nordsee muss voraussichtlich mit einem Kostenaufwand von 100 Mio. Franken die Denitrifikation eingeführt werden. Die nach 2000 fällige Erneuerung der Anlagen zur Schlamm-Entwässerung und -Trocknung wird etwa 50 Mio. Franken kosten. Dank einem langjährigen Vertrag mit dem Zementwerk Würenlingen kann auf eine eigenständige Schlammverbrennung vorerst verzichtet und der Schlammexport reduziert oder gar aufgegeben werden.

An die Kläranlage an der Glatt sind das städtische Einzugsgebiet der Glatt und Teile von Opfikon, Glattbrugg, Wallisellen und Rümlang angeschlossen. Der Ausbau der Kläranlage als mechanisch-biologische Anlage wurde im Jahre 1970 abgeschlossen. Sie ist heute hydraulisch zu 60% ausgelastet. Trotz dieser Unterbelastung vermag die Reinigungsleistung den neuen Anforderungen des Gewässerschutzes nicht mehr zu genügen. Die notwendige Sanierung soll erreicht werden, indem das Abwasser von Zürich-Nord durch einen Stollen der Kläranlage Werdhölzli zugeführt und dort gereinigt wird. Es ist mit Kosten von 200 Mio. Franken zu rechnen. Durch die Realisierung dieses Konzeptes wird die Glatt ab dem Jahre 2000 wesentlich vom Abwasser entlastet und ihr qualitativer Zustand verbessert.

6.5. Abfall

6.5.1. Zielsetzungen

Die wichtigsten Ziele des städtischen Abfallkonzepts sind das Vermeiden, Vermindern und Verwerten von Abfällen. Das Vermeiden ist darauf ausgerichtet, Abfälle erst gar nicht entstehen zu lassen. Das Vermindern zielt darauf ab, Abfälle durch getrenntes Sammeln und Aufbereiten dem Verbrennungs- und/oder Deponieweg zu entziehen, um sie wiederzuverwenden oder die Rohstoffe erneut zu verwerten. Das Vermindern bedingt die Schaffung der nötigen Infrastruktur für die Trennung und Sammlung von Wertstoffen sowie die Förderung der entsprechenden Recyclingkanäle. Der Zweck dieser Bemühungen ist nicht nur die mengenmässige Reduktion der Abfälle, sondern auch die Verminderung des Schadstoffgehalts.

Das Abfallkonzept wird ergänzt durch die vom Gemeinderat erlassene und vom Regierungsrat genehmigte Abfallverordnung. Abgestützt auf die Abfallverordnung ist vom Gemeinderat eine Abfallgebührenverordnung, welche die Finanzierung der Kosten des Abfuhrwesens sicherstellt, erlassen worden.

6.5.2. Kehrichtverbrennungsanlagen

In den beiden Kehrichtverbrennungsanlagen im Hagenholz (2 Ofenlinien) und an der Josefstrasse (2 Ofenlinien) werden die zur Verbrennung anfallenden Abfälle aus der Stadt Zürich und aus der übrigen Kehrichtregion Zürich verbrannt. Die Anlagen sind mit einer weitergehenden Rauchgasreinigung und einer Entstickung der Abgase ausgerüstet. Noch nicht endgültig gelöst ist das Problem der Aufbereitung der Schlacke, der Filterstäube und der Rückstände aus der Rauchgasreinigung in wiederverwendbare oder endlagerfähige Stoffe.

6.5.3. Kompostierwerk

Das dezentrale Kompostieren stellt das umweltgerechteste Bewirtschaften von Grünabfällen dar. Es wird als integrierter Bestandteil des Abfallkonzeptes in allen Stadtteilen mit konkreten Beratungs- und Unterstützungsmassnahmen gezielt gefördert. Zur Kompostierung der eingesammelten Grünabfälle ist vorgesehen, dass eine Grosskompostieranlage kombiniert mit einer Vergärungsanlage in der bestehenden Anlage Werdhölzli betrieben wird. Bis zu ihrer Inbetriebnahme werden Abnahmeverträge mit auswärtigen Kompostwerken abgeschlossen.

6.5.4. Sonderabfallsammelstelle

Die bestehende Sonderabfallsammelstelle auf dem Gelände der KVA Hagenholz nimmt Sonderabfälle aus Haushaltungen und kleineren Betrieben und aus den

Sonderabfallsammlungen in der Stadt Zürich entgegen. Die Sonderabfälle werden in der Sammelstelle triagiert, zu stoffgleichen grösseren Gebinden zusammengefasst und der Endentsorgung zugeführt.

6.5.5. Recyclinghöfe

Gemäss Abfallkonzept verfügt ein Recyclinghof des Entsorgungsamtes über Abgabemöglichkeiten für diverse Problemabfälle. Da der Recyclinghof durch Personal betreut wird, ist er als einzige Sammelstellen-Kategorie nur während den Öffnungszeiten zugänglich.

7. Plan der öffentlichen Bauten und Anlagen

7.1. Ausgangslage

Der regionale Richtplan der öffentlichen Bauten und Anlagen (öff. B+A) enthält gemäss § 26 Planungs- und Baugesetz (PBG) die für die Raumplanung wichtigen Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse und von regionaler, d.h. gesamtstädtischer Bedeutung, insbesondere für

- a) die öffentliche Verwaltung und die Justiz;
- b) die Erziehung und Bildung;
- c) die Kultur und gemeinschaftliche Begegnung;
- d) die Kultuspflge und das Bestattungswesen;
- e) das Gesundheitswesen;
- f) die Erholung und den Sport.

Nach § 8 PBG sind zur Planung im Sinne des Gesetzes verpflichtet neben dem Staat, regionalen Planungsvereinigungen und den Gemeinden jene Körperschaften, Stiftungen und selbständigen Anstalten, die öffentliche Aufgaben erfüllen und deren Tätigkeit das Planungs- und Bauwesen beeinflusst oder davon abhängig ist.

Nach § 9 PBG gehen die Planungen jedes Planungsträgers räumlich und sachlich so weit, als die Erfüllung der ihm zugewiesenen Aufgaben und die Wahrung seiner Interessen es erfordern.

Der Richtplan der öff. B+A ist also kein Inventarplan öffentlicher Bauten und Anlagen. So gehören auch beispielsweise Versorgungs- und Entsorgungsanlagen Anlagen wie Wasserwerke oder Kläranlagen in den Versorgungsplan.

Als materielle Grundlage zur Ausarbeitung des Richtplanes der öff. B+A dienen die Sachplanungen der Stadt, wie die Schulhausplanung für die Volksschulen, die Sportstättenplanung usw..

7.2. Ziele und Umfang der Planung

Die Abgrenzung zwischen regionalen und kommunalen öff. B+A ist in der Stadt Zürich teilweise schwierig, da die Stadt Zürich eine Planungsgemeinde und Planungsregion zugleich ist.

Im regionalen Plan sind vor allem öff. B+A von gesamtstädtischer Bedeutung aufgenommen. Hinzu kommen jene öff. B+A, deren Ausstrahlungs- und Einzugsbereich über die Region der Stadt Zürich hinausreicht und in kantonalen Plan nicht enthalten sind, sofern die Aufnahme in den regionalen Plan und die Bestimmung eines konkreten Standortes im Interesse der Stadt und/oder des Kantons liegt.

Öffentliche Aufgaben, welche weitgehend durch organisatorische Massnahmen gelöst werden können, sowie nicht standortgebundene Bauten und Anlagen sind nicht Gegenstand dieses Planes.

Mit der Revision des Planungs- und Baugesetzes von 1991 ist der Kreis der möglichen Trägerschaften öffentlicher Bauten und Anlagen ausgeweitet worden. Der Plan kann deshalb neu auch geplante oder bestehende Bauten und Anlagen enthalten, die nicht im Eigentum der öffentlichen Hand oder verwandter Trägerschaft stehen bzw. zu stehen kommen und die auch langfristig in privatem Eigentum verbleiben sollen (z.B. private Schulen, Heime, Spitäler, Sportanlagen). Soweit die nötigen Flächen im Rahmen der kommunalen Bau- und Zonenordnung einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zugewiesen werden sollen, ist jedoch an der Voraussetzung festgehalten worden, dass die Trägerschaft der Bauten bereits Eigentümerin der betreffenden Grundstücke ist.

Die Aufnahme einer öffentlichen Baute oder Anlage dient vor allem der Sicherung des Bestandes einer Einrichtung oder der Standort- bzw. Landsicherung einer geplanten Einrichtung. Aufgrund der Festlegung im Richtplan hat der Werkträger die Möglichkeit, einen Werkplan auszuarbeiten (§ 114 ff. PBG). Die Genehmigung des Werkplanes schliesst die Erteilung des Enteignungsrechtes ein (§ 116 PBG). Der Grundeigentümer seinerseits hat das Recht zu verlangen, dass der Werkplan innert fünf Jahren festgesetzt wird. Nach der Genehmigung des Werkplanes hat der betroffene Eigentümer wahlweise zu einem allfälligen Entschädigungsanspruch das Recht, sein Grundstück dem Ersteller des Werkplanes heimzuschlagen (§ 119 PBG).

Die nachfolgende kommunale Richtplanung und die Nutzungsplanung sind an die Festlegungen des regionalen Richtplanes gebunden. So ist der Standortbereich einer im Richtplan festgesetzten öffentlichen Baute oder Anlage einer zweckmässigen Zone zuzuführen. Die Aufnahme hat aber keine Wirkung auf eine mögliche staatliche oder kommunale Beteiligung bzw. Subvention einer Einrichtung.

7.3. Aufnahme- bzw. Zuweisungskriterien

Zur Aufnahme resp. Zuweisung zum regionalen Richtplan dienen im einzelnen folgende Kriterien:

Kriterien	Bemerkungen
1 Öff. B+A, die zur Erfüllung öff. Aufgaben der Region notwendig sind und deren Festsetzung im Interesse der Stadt liegt.	Grundlage sind §§ 9 und 18 PBG. Öff. B+A werden als regional eingestuft, wenn ihr Ausstrahlungs- bzw. Einzugsbereich die ganze Stadt umfasst oder darüber hinausreicht.
2 Öff. B+A, die für die Raumplanung wichtig und nicht in einem anderen Plan enthalten sind.	Grundlage ist § 26 PBG sowie §§ 24 und 25.
3 Geplante öff. B+A	Sofern vorgenannte Kriterien erfüllt sind. Vorwiegend der Landsicherung dienend – vgl. § 114 ff. PBG Werkplan, insbesondere bei standort gebundenen Anlagen.
4 Bestehende öff. B+A, sofern	
4.1 Grundstücke und Gebäude, die im Besitze der Stadt sind oder dies angestrebt wird;	Nach § 8 PBG sind Körperschaften, Stiftungen usf., die öffentliche Aufgaben erfüllen oder deren Tätigkeit das Planungs- und Bauwesen beeinflussen oder davon abhängig sind, selber zur Planung verpflichtet. Mietobjekte werden in der Regel nicht aufgenommen.

4.2	ein Ausbau, eine Erweiterung oder Renovation vorgesehen ist;	im Vordergrund stehen Aspekte der Sicherung von Land und Finanzierung (Budgetplanung).
4.3	ein Standort verlegt werden soll, ein neuer jedoch noch nicht bestimmt ist;	Hauptziel ist hier die Sicherung der Einrichtung.
4.4	im betreffenden Sachbereich neue Bauten der Anlagen geplant sind.	Somit wird das Standort-System bzw. das Versorgungsnetz aufgezeigt und nachvollziehbar gemacht.
5	Bestehende oder geplante öff. B+A in oder angrenzend an die Freihaltezone, Wald oder Gewässer.	Dient zur Sicherung von Bau- bzw. Erweiterungsmöglichkeiten.
6	Bestehende oder geplante öff. B+A, sofern dies aufgrund der Flexibilität des Festsetzungs- bzw. Änderungsverfahrens zweckmässig ist.	Nach § 32 PBG obliegt die Festsetzung regionaler Richtpläne dem Regierungsrat. Gemäss § 7 sind die Pläne vor der Festsetzung öffentlich aufzulegen. Somit ist das Änderungsverfahren relativ schwerfällig, es sind somit nur die wichtigsten öff. B+A festzulegen.

7.4. Regionale Festlegungen

Liste der regionalen öffentlichen Bauten und Anlagen

Objektnr.	Objekt	Bemerkungen
<hr/>		
A Öffentliche Verwaltung und Justiz		
Bestehende Bauten		
F	Brandwache Weststrasse 4	Aufnahmekriterium 4.4
RP	Seepolizei Bellerivestrasse 260	Aufnahmekriterium 5
RP	Seepolizei Enge	Aufnahmekriterium 5
RP	Sanitätskorps der Stadt Zürich, Hauptwache, Neumühlequai 40	Krankentransporte, Zusammenhang mit Verkehrsplanung, Aufnahmekriterium 2
RP	Sanitätskorps der Stadt Zürich Paul Clairmont-Strasse 8	Krankentransporte, Zusammenhang mit Verkehrsplanung, Aufnahmekriterium 2
Geplante Bauten		

V Berufsfischerhaus Träger : Kant. Jagd- und Fischereiverwaltung,
Aufnahmekriterien 1, 3 und 5

B Erziehung und Bildung

Bestehende Bauten

S	Heilpädagogische Hilfsschule Gotthelfstrasse 53	Aufnahmekriterium 4.4
S	Heilpädagogische Hilfsschule, Schulhaus Staudenbühl, Himmeristr. 57	Aufnahmekriterium 4.4 Zusammenlegung von 121 und 122 an gemeinsamem Standort in Zürich-Nord
S	Heilpädagogische Hilfsschule Maienstrasse 15	Erwünscht (Zweigstelle Glattal) Aufnahmekriterium 4.4
S	Sonderschule f. cerebral gelähmte Kinder Mutschellenstrasse 102	Aufnahmekriterium 4.4
S	Sonderschule f. Sehbehinderte Altstetterstrasse 171	Aufnahmekriterium 1 und 2
Ve	Verkehrserziehungsanlage Aubrugg	Aufnahmekriterium 4.4
B	Schulungszentrum des Stadtärztlichen Dienstes Emil Klöti-Strasse 14 / 18	Aufnahmekriterium 1 und 4.1
B	Berufsschule für Pflege vom Roten Kreuz (Rotkreuzspital), Gloriastrasse 18	Träger: Stiftung Aufnahmekriterium 1
B	Krankenpflegeschule Zürich Paul Clairmontstrasse 30	Träger: Verein Aufnahmekriterium 1
B	Schule für Gesundheits- und Krankenpflege des Kinderspitals Zürich, Bungertweg 7	Träger: Stiftung Aufnahmekriterium 1
B	Südhalde, Berufsschule für Gesundheits- und Krankenpflege, Südstrasse 115	Träger: Verein Aufnahmekriterium 1
B	Schule für Pflegeassistenz des Schweizerischen Roten Kreuzes, Sektion Kanton Zürich, Steinwiesstrasse 59	Träger: SRK Aufnahmekriterium 1
B	Schule für Pflegeassistenz, Stadtpital Waid, Tièchestrasse 59	Träger: Stadt Zürich Aufnahmekriterium 1 und 4.1
B	Schule für Ergotherapie, Lengghalde 6 Dentalhygiene-Schule Zürich	Träger: Stiftung Aufnahmekriterium 1
B	Minervastrasse 99	Träger: Stiftung Aufnahmekriterium 1

C Kultur und gemeinschaftliche Begegnung

Bestehende Bauten

T	Stadthof 11 / Theater	Aufnahmekriterium 2
T	Volkshaus	Träger : Stiftung Volkshaus, Aufnahmekriterium 2
M	Museum Bellerive, Höschgasse	Aufnahmekriterien 3 und 4.3.
T	Rote Fabrik, Seestrasse 407 / 409	Aufnahmekriterium 5
T	Neumarkttheater	Aufnahmekriterium 2

Geplante Bauten

T	Papierwerdareal	Aufnahmekriterium 3
T	Zeughäuser 3,4,5	Aufnahmekriterium 3

D Kultuspflge und Bestattungswesen

Bestehende Bauten

Kr	Krematorium Sihlfeld	Aufnahmekriterium 5
Kr	Krematorium Nordheim	Aufnahmekriterium 5

E Sozial- und Gesundheitswesen

Bestehende Bauten

H	Stadtspital Waid	Aufnahmekriterium 2
H	Maternité Inselhof	Träger : Verein, Aufnahmekriterium 2
K	Bircher-Klinik Susenberg	Träger: Stiftung Aufnahmekriterium 1
K	Krankenstation Sune-Egge	Träger: Stiftung Aufnahmekriterium 1

	Krankenheime, die Standorte:	Aufnahmekriterium 4.4
K	Käferberg, Emil Klöti-Strasse 25	
K	Mattenhof, Helen Keller-Strasse 12	
K	Entlisberg, Paradiesstrasse 45	
K	Bombach, Limmattalstrasse 371	
K	Bachwiesen, Flurstrasse 130	
K	Witikon, Kienastenwiesweg 2	
K	Irchelpark, Langensteinenstr. 65	
K	Gehrenholz, Sieberstrasse 22	
K	Erlenhof, Lagerstrasse 119	Träger : Verein Diakonenhaus St. Stephanus, Rüschlikon
K	Rehalp, Forchstrasse 366	Träger : Stiftung Diakoniewerk Neumünster, Zürich
K	ESRA, Witellikerstrasse 19	Träger : Sikna-Stiftung
K	Krankenheim Bethanien	Träger: Diakoniewerke Bethanien Aufnahmekriterium 1
K	Krankenstation Friesenberg	Träger: Verein Krankenstation Friesenberg Aufnahmekriterium 1
K	Krankenstation Schimmelstrasse	Träger: Frauenhilfs- und Hauspflegeverein Hard, Zürich Aufnahmekriterium 1
K	Zürcher Lighthouse	Träger: Stiftung Aufnahmekriterium 1

Objektnr.	Objekt	Bemerkungen
F Sport und Erholung		
Bestehende Bauten		
Sp/V	Stadion Letzigrund	Standort mit Verwaltung Sportamt, Aufnahmekriterien 1, 2 und 5
Sp	Sportanlage Sihlhölzli	Erweiterungsbauten, Aufnahmekriterien 1, 4.2 und 5
Sp	Saalsporthalle Allmend	Erweiterungsbauten, Aufnahmekriterien 1, 4.2 und 5
Sp	Sporthalle Fronwald, Affoltern	Aufnahmekriterien 1 und 5
Sp	Sporthalle Utogrund, Albisrieden	Aufnahmekriterien 1 und 5
Sp	Sportanlage Eichrain, Seebach	Aufnahmekriterien 1 und 5
B	Hallenbad Oerlikon	Aufnahmekriterien 1 und 5
Sp	Stadion Hardturm	Träger : Privat, Aufnahmekriterien 1 und 2
Sp	Kunsteishalle Oerlikon	Aufnahmekriterien 1 und 5
Sp	Kunsteisbahn Heuried	Erweiterungsbauten, Aufnahmekriterien 1 und 5
Sp	Wassersportzentrum Werdinsel	Aufnahmekriterien 1 und 5
H	Bootshafen Wollishofen	Aufnahmekriterium 1 und 5
H	Bootshafen Enge	Aufnahmekriterium 1 und 5
H	Bootshafen Riesbach	Aufnahmekriterium 1 und 5
H	Bootshafen Tiefenbrunnen	Aufnahmekriterium 1 und 5
Geplante Bauten		
Sp	Sporthalle Wollishofen, Dangelweg	Träger: Stadt Zürich, Standort-Sicherung, Aufnahmekriterium 3
Sp	Sporthalle Lengg	Träger: Stadt Zürich, Standort-Sicherung, Aufnahmekriterium 3
Sp	Sporthalle Liguster, Oerlikon	Träger: Stadt Zürich, Aufnahmekriterium 3
H	(Trailer-) Standplatz, Mythenquai	Träger: Privat, Geordneter Standplatz für motorlose Regattayachten (Infrastruktur wie Krananlage vorhanden), Aufnahmekriterien 3 und 5

Objektnr.	Objekt	Bemerkungen
F	Sport und Erholung (SpE)	
	Bestehende Bauten	
180	Stadion Letzigrund	Standort mit Verwaltung Sportamt, Aufnahmekriterien 1, 2 und 5
181	Sportanlage Sihlhölzli	Erweiterungsbauten, Aufnahmekriterien 1, 4.2 und 5
182	Saalsporthalle Allmend	Erweiterungsbauten, Aufnahmekriterien 1, 4.2 und 5
183	Sporthalle Fronwald, Affoltern	Aufnahmekriterien 1 und 5
184	Sporthalle Utogrund, Albisrieden	Aufnahmekriterien 1 und 5
185	Sportanlage Eichrain, Seebach	Aufnahmekriterien 1 und 5
186	Hallenbad Oerlikon	Aufnahmekriterien 1 und 5
187	Stadion Hardturm	Träger : Privat, Aufnahmekriterien 1 und 2
188	Kunsteishalle Oerlikon	Aufnahmekriterien 1 und 5
189	Kunsteisbahn Heuried	Erweiterungsbauten, Aufnahmekriterien 1 und 5
190	Wassersportzentrum Werdinsel	Aufnahmekriterien 1 und 5
	Geplante Bauten	
195	Sporthalle Wollishofen, Dangelweg	Träger: Stadt Zürich, Standort-Sicherung, Aufnahmekriterium 3
196	Sporthalle Lengg	Träger: Stadt Zürich, Standort-Sicherung, Aufnahmekriterium 3
197	Sporthalle Liguster, Oerlikon	Träger: Stadt Zürich, Aufnahmekriterium 3
198	(Trailer-) Standplatz, Mythenquai	Träger: Privat, Geordneter Standplatz für mo- torlose Regattayachten (Infrastruktur wie Krananlage vorhanden), Aufnahmekriterien 3 und 5