Stadt Zürich

Kommunaler Verkehrsplan

Bericht

Gemeinderatsbeschluss Nr. 1940 vom 1. Oktober 2003

mit RRB Nr. 1438 vom Regierungsrat genehmigt am
22. September 2004

Tiefbauamt Stadt Zürich, Verkehrsplanung, OTR, FEA, WAU

INHALTSVERZEICHNIS

A	**GRUNDSÄTZLICHES**	
A1	Planungspflicht, Stufen der Richtplanung	1
A2	Bedeutung des Verkehrsplans	1
A3	Verbindlichkeit, Festsetzungsverfahren	1
A4	Massnahmenplan	2
A5	Inhalt des Verkehrsplans	2
B	**STÄDTISCHES VERKEHRSKONZEPT**	
B1	Vorgeschichte	3
B2	Grundsätze der städtischen Verkehrspolitik	3
B3	Neue Entwicklungen in der Verkehrsplanung	5
C	**ÖFFENTLICHER VERKEHR**	
C1	Konzept	9
C2	Kantonale und regionale Festlegungen	10
C3	Kommunale Festlegungen	10
C4	Die Festlegungen im einzelnen	12
D	**WIRTSCHAFTSVERKEHR**	
D1	Konzept	14
D2	Kantonale und regionale Festsetzungen	14
D3	Kommunale Festlegung	15
E	**STRASSENNETZ**	
E1	Konzept	16
E2	Kantonale und regionale Festsetzungen	16
E3	Kommunale Festlegungen	17
E4	Die Festlegungen im Einzelnen	20
F	**PARKIERUNG**	
F1	Konzept	29
F2	Kantonale und regionale Festlegungen	30
F3	Kommunale Festlegungen	30
F4	Die Festlegungen im einzelnen	31
G	**VELOVERKEHR**	
G1	Konzept	34
G2	Kantonale und regionale Festlegungen	34
G3	Kommunale Festlegungen	35
G4	Die geplanten Festlegungen im Einzelnen	35
H	**FUSSVERKEHR**	
H1	Konzept	41
H2	Kantonale und regionale Festlegungen	41
H3	Kommunale Festlegungen	42
H4	Die Festlegungen im Einzelnen	45

A GRUNDSÄTZLICHES

A1 PLANUNGSPFLICHT, STUFEN DER RICHTPLANUNG

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

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

A2 BEDEUTUNG DES VERKEHRSPLANS

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

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

A3 VERBINDLICHKEIT, FESTSETZUNGSVERFAHREN

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

Er bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat. Die Revision des kommunalen Verkehrsplans kann auf dem Initiativweg erfolgen.

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

A4 MASSNAHMENPLAN

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

Der Massnahmenplan wird vom Stadtrat festgesetzt.

A5 INHALT DES VERKEHRSPLANS

Der kommunale Verkehrsplan besteht aus folgenden Teilen:

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

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

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

B STÄDTISCHES VERKEHRSKONZEPT

B1 VORGESCHICHTE

Zwei Entscheide prägen das städtische Konzept für den öffentlichen Verkehr. 1973 lehnten die Stimmbürger die U- und S-Bahn-Vorlage ab, 1981 sagten sie Ja zur S-Bahn. Damit stand fest, dass die Stadt Zürich zur Bewältigung des öffentlichen Verkehrs zusätzlich zur S-Bahn kein neues, vom Strassenverkehr unabhängiges Verkehrsmittel erhält. Daher werden Tram und Bus im Stadtgebiet auch in Zukunft die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs zu tragen haben und müssen den beschränkt verfügbaren Verkehrsraum mit dem übrigen Verkehr, den Autos, Zweirädern sowie Fussgängerinnen und Fussgängern, teilen. Das feinmaschige Tram- und Busnetz ist mit der schnellen und leistungsfähigen, 1990 eröffneten S-Bahn zu einem öffentlichen Verkehrssystem verbunden.

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

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

B2 GRUNDSÄTZE DER STÄDTISCHEN VERKEHRSPOLITIK

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

Entwicklungen benötigen Spielräume, auch im Verkehr. Neue Bedürfnisse müssen aufgenommen, bestehende weiter erfüllt werden. Die Schlüsselfaktoren für eine attraktive Zukunft Zürichs sind eine hohe Wohn- und Lebensqualität, eine wettbewerbsfähige Wirtschaft und der Schutz der natürlichen Umwelt. Deshalb bildet der Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung den übergeordneten Entwicklungsrah-

men. Heutige Bedürfnisse sollen so erfüllt werden, dass Möglichkeiten für künftige Generationen offen bleiben. Neben den Entwicklungsaufgaben besteht aber auch ein grosser Reparaturbedarf. Die rasante Zunahme des Verkehrs hat Schäden verursacht, die behoben werden müssen. Die Mobilitätsstrategie muss beide Aufgaben – Entwicklung und Reparatur – erfüllen. Nachhaltiges Handeln ist primär ein Prozess, in dessen Verlauf Mobilitätsprojekte in Bezug auf ihre Auswirkungen auf die Dimensionen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt ganzheitlich betrachtet und diskutiert werden. Konflikte sind zwischen den Interessenbereichen nicht zu vermeiden. Deshalb gilt: Falls Entscheide getroffen werden müssen, die für die Entwicklung in einer Dimension negativ sind, werden die Nachteile nur akzeptiert, wenn der Nutzen für eine andere Dimension diese Nachteile überwiegt oder diese durch andere Massnahmen kompensiert werden. Diese Abwägung darf nicht systematisch zu Lasten der gleichen Dimension gehen.

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

Bestehendes optimieren und vernetzen

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

Innovationen entwickeln und fördern

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

Infrastrukturen gezielt ergänzen

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

Kostenwahrheit anstreben und Finanzierung flexibilisieren

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

Horizonte für eine stadtgerechte Mobilität öffnen

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

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

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

B3 NEUE ENTWICKLUNGEN IN DER VERKEHRSPLANUNG

B3.1 Mobilitätsmanagement und Verkehrstelematik

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

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

Das Dienstleistungsangebot des Verkehrsmanagements und der Verkehrstelematik wird eingesetzt, um eine möglichst hohe Gesamteffizienz (Personen pro Querschnitt), Zuverlässigkeit und Umweltverträglichkeit, den bestmöglichen Zugang zum Verkehrssystem und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Gruppen von Verkehrsteilnehmenden zu erreichen. Dabei soll prinzipiell eine situative Wahlmöglichkeit des Verkehrsmittels gewährleistet bleiben, zudem gilt der Grundsatz der Verhältnis- und Zweckmässigkeit.

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

B3.2 Einkaufs- und Freizeitverkehr

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

Als geeignete Massnahme zur umweltgerechten Bewältigung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs betreibt die öffentliche Hand eine aktive nachhaltige Standortpolitik bei der Entwicklung weiterer publikumsintensiver Einrichtungen wie Stadion, Kasino, Fachmärkte, Multiplexkinos etc. Im Hinblick auf Grossveranstaltungen (Sport, Feste, Zoo etc.) werden zusammen mit den Privaten Betriebskonzepte und

Verkehrsmanagementsysteme erarbeitet. Das Verkehrsaufkommen der Freizeiteinrichtungen soll soweit als möglich über den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr abgewickelt werden (kurze Wege, zeitgerechte Erschliessung; vgl. Abschnitt Entwicklungsgebiete), dabei können auch Taxis in Randstunden neben Nachtbussen gewisse Bedienungsfunktionen übernehmen. Um die negativen Auswirkungen auf Wohn- und Lebensqualität zu minimieren, müssen auch Massnahmen wie Information durch Marketing, Kontingentierung bzw. Plafonierung von Ein- und Ausfahrten an Parkierungsanlagen, Handlungsanreize, Knapphaltung der MIV-Infrastruktur und monetäre Massnahmen (Parkplatzbewirtschaftung) zur Anwendung gelangen.

B3.3 Kombinierte Mobilität

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

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

B3.4 Entwicklungsgebiete

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

Zur Abdeckung der zusätzlichen und der bestehenden Mobilitätsbedürfnisse stehen die öffentlichen Verkehrsmittel, das Velofahren und das Zufussgehen klar im Vordergrund. Der Anteil mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegter Wege in Entwicklungsgebieten wird durch entsprechende, zeitgerecht bereitgestellte Infrastrukturausbauten, ein eher am Minimalwert der Parkplatzverordnung ausgerichtetes Parkplatzangebot und eine Parkplatzbewirtschaftungspflicht auf mindestens 50% und der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs durch eine hohe Gebietsdurchlässigkeit auf 20% gesteigert.

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

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

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

B3.5 Ganzheitliche Strassenraumgestaltung

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

Damit diese Räume ihre Attraktivität als Lebens- und Aufenthaltsraum erhalten respektive wiedererlangen können, sind bei deren Gestaltung Lösungen zu suchen, die die Bedürfnisse aller Nutzerinnen und Nutzer ausgewogen einbeziehen. Im Vordergrund steht dabei das Prinzip der Koexistenz: Durch eine geeignete Gestaltung wird ein gleichmässiger Verkehrsfluss auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau angestrebt. Durch angepasste Fahrbahnquerschnitte wird die Trennwirkung der Strasse verringert und der so gewonnene Platz kann zugunsten anderer Bedürfnisse und Aufwertungsmassnahmen genutzt werden. Solche Lösungen beeinflussen vor allem das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und nur bedingt die Verkehrs-

menge. Der Verkehr soll nicht eingeschränkt, sondern in einer vernünftigen Form in das städtische Gefüge integriert werden.

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

Strassenplanung in städtischen Quartieren und vor allem auch in Entwicklungsgebieten ist daher eng mit dem Städtebau verbunden und darf nicht isoliert betrachtet werden. Im Interesse von ganzheitlichen Strassenprojekten sind deshalb bei Kanalbauten, Neutrassierungen, Gleissanierungen und anderen Eingriffen im Strassenraum städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen.

B3.6 Verkehrssicherheit und „Vision Zero“

In der Stadt Zürich ereignen sich trotz abnehmender Tendenz immer noch jährlich über 5’000 Verkehrsunfälle mit durchschnittlich 12 Todesopfern und rund 1‘400 verletzten Personen. „Vision Zero“ ist die Vision des Bundesrats über einen Strassenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte. Im Zentrum des sicherheitspolitischen Ansatzes steht die Einsicht, dass der Mensch Fehler begeht. Das Paradigma, den Menschen an das System anzupassen, muss daher umgekehrt werden. Die Verkehrsteilnehmenden sollen verstärkt zu einem sicheren Verhalten im Strassenverkehr befähigt und veranlasst werden. Gefährliches Verhalten soll insbesondere durch betriebliche und technische Massnahmen weitgehend verunmöglicht werden. Bauliche und technische Sicherheitsmassnahmen sollen Schutz vor schweren Verletzungen bieten und eine optimale Rettung soll körperliche Folgen minimieren. Es genügt nicht, lediglich Einzelmassnahmen umzusetzen, vielmehr müssen auch politische Prozesse an der Basis und fachliches Engagement in Gang gesetzt werden.

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

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

C ÖFFENTLICHER VERKEHR

C1 KONZEPT

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

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

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

Für das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs gelten folgende Merkmale:

- Das Grundangebot dient allen Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Besucherinnen und Besuchern der Stadt Zürich, die eigenständig den Zugang zu den Verkehrsmitteln finden können;

- Jeder Ort innerhalb des Siedlungsgebiets liegt im 300m-Umkreis einer Haltestelle. Dies entspricht einer Gehzeit von 5 Minuten. Topografische Erschwernisse sind zu berücksichtigen;

- Jede Haltestelle auf Stadtgebiet sollte von jeder beliebigen anderen Haltestelle innerhalb einer Reisezeit von nicht mehr als 60 Minuten erreichbar sein.

Fahrberechtigung von Taxis auf Bus- und Tramspuren

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

C2 KANTONALE UND REGIONALE FESTLEGUNGEN

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

C3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

Der kommunale Verkehrsplan enthält in Ergänzung zu den übergeordneten Festlegungen noch jene Busachsen, die das öffentliche Verkehrsnetz so ergänzen, dass die Feinerschliessung des gesamten, bestehenden und geplanten Siedlungsgebiets der Stadt Zürich sichergestellt ist. Hierzu gehören insbesondere die Quartierbuslinien. Die Festlegung dieser Strecken ist mit einer gewissen Unschärfe behaftet, da die Linienführungen flexibel gehandhabt werden müssen, um die Feinerschliessung auf kurzfristige Nachfrageänderungen abstimmen zu können.

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

C3.1 Geplante Busstrecken

Die geplanten Busstrecken sind wie folgt begründet:

- Die Verbindung **Morgental – Entlisbergstrasse – Paradiesstrasse** dient der Feinerschliessung des Quartiers Entlisberg.
- Die Verbindung **Morgental – Bhf. Wollishofen** bringt eine bessere Verknüpfung des Bussystems mit der S-Bahn.
- Die Busstrecke **Zehntenhausstrasse – Mühlackerstrasse** dient der Erschliessung des Neubaugebiets Ruggächern (Option Verlängerung bis Wehntalerstrasse).

- Die geplante Verbindung von **Glaubtenstrasse über Binzmühlestrasse – Neunbrunnenstrasse – Birchstrasse** nach Max-Frisch-Platz (Bahnhof Oerlikon Nord) soll den nördlichen Teil des neuen Stadtteils «Zentrum Zürich Nord» erschliessen.
- Der Betrieb auf den Strecken **Witikonerstrasse – Loorenhalde und Witikonerstrasse - Eierbrecht** wurde nach einer einjährigen Testphase mangels genügender Nachfrage vorläufig wieder eingestellt. Diese Strecken bleiben jedoch als geplant weiterhin festgesetzt.
- Die übergeordnet geplante Busverbindung durch den **Uetlibergtunnel** stellt den attraktiven und leistungsfähigen Anschluss des Knonauer Amts an das öffentliche Verkehrsnetz der Stadt Zürich sicher.

C3.2 Festlegungen in Entwicklungs- und Neubaugebieten

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

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

- Die Erschliessung des **Entwicklungsgebiets Binz** ist bereits heute kritisch und wird zukünftig bei Realisierung der möglichen Mehrnutzung nicht mehr genügen. Durch entsprechende Massnahmen im öffentlichen Verkehr (Neue Haltestelle Borrweg, Busverbindung in der geplanten Uetlibergtangente) kann die Erschliessung wesentlich verbessert werden.
- Die Festlegung von geplanten regionalen Bus- und Tramstrecken schafft die Voraussetzung für eine optimale Erschliessung des **Entwicklungsgebiets Zürich West**. Bei den geplanten Nutzungen ist sicherzustellen, dass die Kapazitäten und ein ansprechender Komfort des öffentlichen Verkehrs schon früh zur Verfügung stehen.
- Im **Entwicklungsgebiet Ruggächern** ist sicherzustellen, dass die geplante kommunale Route in der Mühlackerstrasse optimal an den Bahnhof Affoltern und die geplante Tramlinie in der Wehntalerstrasse angeschlossen wird.
- Die Busverbindung vom Max-Frisch-Platz (Bahnhof Oerlikon Nord) über Binzmühlestrasse - Birchstrasse – Neunbrunnenstrasse zur Robert Maillart-Strasse erschliesst den nördlichen Teil des neuen Stadtteils «**Zentrum Zürich Nord**» in einer ersten Etappe. Die Weiterführung von der Robert Maillart-Strasse bis zur Glaubtenstrasse folgt in einer späteren Etappe.

- Auch für die **Stadtbahn Glatttal** ist eine direkte Anbindung an den Bahnhof Oerlikon über die Binzmühlestrasse vorgesehen. Auf grund des damals noch nicht aktuellen Planungsstands fehlt ein entsprechender Eintrag im kantonalen, resp. regionalen Richtplan.
- Das **Gebiet Leutschenbach** muss durch die geplante kommunale Route in der Hagenholzstrasse optimal mit dem Zentrum Schwamendigen, dem Bahnhof Oerlikon und dem Zentrum Zürich Nord verbunden werden. Für die bessere Erschliessung des Gebietes ist zusätzlich eine Haltestelle «Oerlikerhus» der Stadtbahn Glatttal geplant, dieser fehlt aus denselben Gründen wie im vorigen Abschnitt erwähnt im regionalen/kantonalen Richtplan.
- Die Verbindung Sihlstrasse – Hauptbahnhof als Verlängerung der bestehenden regionalen Strecke Waffenplatz – Sihlstrasse dient der direkten Anbindung des neu zu überbauenden **Hürlimannareals** an den Hauptbahnhof. Falls die neue SZU-Station «Hürlimann» realisiert wird, wird diese Verbindung hinfällig.
- Das Neubaugebiet **Waidhof** in Affoltern ist durch eine Verbindung Waidhof – Seebach besser zu erschliessen. Diese Erschliessung stellt die direkte Verknüpfung vor allem mit den Schulzentren Staudenbühl und Buhn, Seebach sicher.

C4 DIE FESTLEGUNGEN IM EINZELNEN

C4.1 Bestehende Strecken des Busnetzes

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

- Manesseplatz – Binz
- Schweighof – Friedhof Uetliberg – Zielweg
- Altstetterstrasse – Dunkelhölzli
- Dunkelhölzli – Farbhof – Lindenplatz – Solidapark
- Regensdorferstrasse – Friedhof Hönggerberg – Schützenhaus Höngg
- Limmattalstrasse –Kürbergstrasse – Waidspital
- Zehntenhausplatz – Glaubtenstrasse
- Saatlenstrasse – Winterthurerstrasse – Bocklerstrasse
- Irchelstrasse – Im Klösterli
- Buchholz – Zentrum Witikon – Stadtgrenze – Zollikerberg
- Bahnhof Wiedikon – Schmiede Wiedikon
- Gutstrasse – Altstetterstrasse

- Rautistrasse – Friedhof Eichbühl
- Europabrücke – Bändliweg
- Bucheggplatz – Maienweg – Rebhüsli
- Fronwaldstrasse – Waidhof
- Garage Hagenholz – Auzelg
- Seebacherstrasse – Höhenring
- Schwamendingerplatz – Wallisellenstrasse
- Binzmühlestrasse – Birchstrasse – Neunbrunnenstrasse – Robert Maillart-Strasse

C4.2 Geplante Strecken des Busnetzes

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

D WIRTSCHAFTSVERKEHR

D1 KONZEPT

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

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

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

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

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

D2 KANTONALE UND REGIONALE FESTSETZUNGEN

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

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

D3 KOMMUNALE FESTLEGUNG

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

E STRASSENNETZ

E1 KONZEPT

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

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

Durch Grossprojekte (wie z.B. unterirdische Verlängerung der Birchstrasse) sollen prinzipiell keine zusätzlichen Kapazitätsangebote geschaffen werden. Deshalb sind im Zusammenhang mit ihrer Verwirklichung auch auf dem Staatsstrassennetz entsprechende Kapazitätsausgleiche anzuordnen. Diese dürfen aber nicht in einem derartigen Umfang ausfallen, dass dadurch Ausweichverkehr in die Wohngebiete entsteht. Verursachen Grossprojekte (wie z.B. Westumfahrung Zürich) nebst einer Entlastung in gewissen Gebieten auch einen grossen Verkehrsdruck auf umliegende Quartiere, sind im Sinn der Verkehrsberuhigung konkrete flankierende Massnahmen für die entsprechenden Wohngebiete zu treffen (Tempo 30-Zonen o.ä.).

E2 KANTONALE UND REGIONALE FESTSETZUNGEN

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

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

E3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

E3.1 Allgemeine Festlegungen

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

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

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

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

Der Verkehrsplan unterscheidet drei Kategorien von Strassen:

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

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

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

E3.2 Erläuterungen zu konkreten kommunalen Festlegungen

Zwischen **Wollishofen und Enge** wird der Durchgangsverkehr auf Sihlhochstrasse und Mythenquai kanalisiert. Mit geeigneten Massnahmen wird die Attraktivität der Seestrasse, Mutschellenstrasse, Waffenplatzstrasse und der Rieterstrasse für den Durchgangsverkehr geschmälert. Im Quartierzentrum Morgental wird dem Fussgänger mehr Platz zur Verfügung gestellt. Im Hinblick auf die Eröffnung der Zürcher Westumfahrung (Uetlibergtunnel) werden die Quartiere Enge und Wollishofen vom zusätzlichen Verkehrsdruck der Autobahn (Ausweich- und Suchverkehr) mit geeigneten Signalisations-, Kanalisierungs- und Beruhigungsmassnahmen geschützt.

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

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

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

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

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

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

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

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

Das Gebiet **Ruggächern** in **Affoltern** wird primär über die teilweise heute schon ausgebaute Mühlackerstrasse erschlossen. Die Blumenfeldstrasse soll nur minimal als quartierinterne Erschliessung ausgebaut werden und nimmt deshalb keinen Durchgangs- und Ausweichverkehr von der Zehntenhausstrasse auf.

Die Erschliessung des **Zentrums Zürich Nord** wird nebst Massnahmen im öffentlichen und im Langsamverkehr über den Sammelbügel Ruedi Walter-Strasse / Neunbrunnenstrasse und eine neue Verbindung zur Binzmühlestrasse (Robert Maillard-Strasse) gewährleistet. Die Binzmühlestrasse West und Neunbrunnen-

strasse West und Ost sollen dann nicht mehr der Zufahrt zum Zentrum Zürich Nord dienen. Eventuell können die unterirdische Verlängerung der Birchstrasse und die geplante Verbindung Wehntaler- / Birchstrasse später der Erschliessung zugute kommen.

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

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

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

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

E4 DIE FESTLEGUNGEN IM EINZELNEN

E4.1 Kommunale Sammelstrassen

- Stockerstrasse
- Selnaustrasse*)
- Triemli-/Püntstrasse
- Herdernstrasse
- Schauenbergstrasse
- Hofwiesen-/Franklin-/Schwamendingerstrasse
- Saatlen-/Friedrichstrasse
- Rötelstrasse
- Klosbachstrasse (Forch- bis Asylstrasse)
- Kalkbreite-/ Badener-/Ankerstrasse

- Badenerstrasse
- Zollstrasse
- Duttweilerbrücke
- Höngger-/Limmattal-/Regensdorferstrasse
- Stelzenstrasse
- Wallisellenstrasse
- Irchelstrasse
- Kraft-/Krähbühl-/Dreiwiesenstrasse

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

E4.2 Übrige kommunale Strassen

- Zwängiweg
- Paradies-/Entlisberg-/Lettenholzstrasse
- Kilchbergstrasse
- Mutschellenstrasse
- Breitingerstrasse
- Grubenstrasse
- Haldenstrasse (Uetliberg- bis Binzstrasse)
- Rieterstrasse
- Brandschenkestrasse
- Genfer-/Dreikönigstrasse
- Limmatquai (beim Central)
- Badenerstrasse (Bezirksgebäude)
- Ämtlerstrasse
- Fellenbergstrasse
- Flurstrasse
- Hardstrasse
- Eugen Huber-Strasse
- Aargauerstrasse
- Limmat-/Hafnerstrasse

- Nordstrasse
- Kürbergstrasse
- Wolfswinkel/Schwandenholzstrasse
- Neunbrunnenstrasse
- Robert Maillart-Strasse
- Käshalden-/Rümlang-/Leimgrübelstrasse
- Wallisellenstrasse Ost
- Herzogenmühlestrasse
- Regensbergstrasse
- Berninastrasse
- Scheuchzerstrasse (Im Eisernen Zeit bis Irchelstrasse)
- Voltastrasse
- Freudenbergstrasse
- Susenbergstrasse
- Kelten-/Ebel-/Kurhausstrasse
- Klosbachstrasse (Asyl- bis Bergstrasse)
- Sonnenbergstrasse
- Freiestrasse (Hottingen)
- Freiestrasse (Klosbach- bis Eidmattstrasse)
- Hegibachstrasse
- Seefeldstrasse
- Trichtenhauserstrasse
- Leimbachstrasse
- Widmer-/Kalchbühlstrasse
- Tannenrauchstrasse
- Seestrasse
- Bellariastrasse
- Steinstrasse
- Waffenplatzstrasse
- Brunaustrasse
- Bleicherweg
- Stadthausquai/ Münsterbrücke/Limmatquai
- Zeughausstrasse
- Badener-/Feldstrasse

- Friesenbergstrasse
- Letzigraben (Fellenbergstrasse – Hubertus)
- Baslerstrasse
- Rautistrasse West
- Karstlern-/Dachslernstrasse
- Fabrikstrasse
- Nord-/Lehenstrasse
- Zehntenhaus-/Mühlacker-/Bärenbohlstrasse
- Binzmühlestrasse
- Ruedi Walter-Strasse
- Köschenrütistrasse
- Hagenholz-/Opfikonstrasse
- Luchswiesen-/Hirzenbachstrasse
- Tramstrasse
- Hofwiesenstrasse
- Weinberg-/Sonneggstrasse
- Letzi-/Blümlisalpstrasse
- Toblerstrasse
- Hadlaubstrasse
- Zürichbergstrasse (Zoo)
- Adlisbergstrasse
- Zürichbergstrasse (zwischen Pestalozzi- und Rämistrasse)
- Dolder-/Plattenstrasse
- Feldegg-/Zollikerstrasse
- Zollikerstrasse
- Bleulerstrasse
- Süd-/Lenggstrasse
- Katzenschwanzstrasse

E4.3 Geplante übrige kommunale Strasse

Im Zusammenhang mit der Erschliessung des Quartiers Ruggächern ist folgender Strassenabschnitt anzupassen

- Blumenfeldstrasse

E4.4 Zur Umklassierung vorgesehene Staatsstrassen

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

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

E4.5 Zur Streichung vorgesehene Staatsstrassen

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

- Schweighofstrasse (Döltschi)
- Bullinger-/Sihlfeldstrasse
- Sihl-/Bahnhofstrasse
- Seebacherstrasse (Neuaffoltern)
- Schöneggplatz
- Schaffhauser-/Dörflistrasse
- Birchstrasse (Oerlikon)
- Weststrasse
- Hohl-/Feldstrasse

- Rosengartenstrasse/-brücke
- Verbindung Sihlporte/Sihlbrücke (bei funktionierender Alternativroute über Selnau-/Pelikanstrasse wird diese zu einem Fussgängerbereich umgestaltet)

E4.6 Im Zusammenhang mit Fussgängerbereichen umzuklassierende Quartierstrasse

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

- Pelikanstrasse

E4.7 Hauptstrassenräume in Quartierzentren

- Albisstrasse/Morgental
- Bleicherweg
- Halden-/Uetlibergstrasse
- Bahnhofplatz/Löwenplatz
- Albisriederplatz/Lochergut
- Langstrasse/Helvetiaplatz/Limmatplatz/ Stauffacher-/Badenerstrasse
- Hardstrasse/Bahnhof Hardbrücke
- Nordbrücke
- Zehntenhausplatz
- Wehntaler-/Regensbergstrasse
- Hofwiesenstrasse (Bahnhof Oerlikon)
- Winterthurerstrasse/Schwamendingerplatz/ Zentrum Schwamendingen
- Rigiplatz
- Zürichberg-/Freiestrasse
- Gladbachstrasse/Bergstrasse/Gloriastrasse/ Kirche Fluntern
- Forchstrasse/Freie- bis Fröbelstrasse
- Witikonerstrasse/Zentrum Witikon
- Seefeldstrasse
- Tessinerplatz/Bahnhof Enge
- Birmensdorferstrasse/Goldbrunnenplatz/ Schmiede Wiedikon

- Pelikanplatz
- Sihlstrasse/Uraniastrasse/Sihlporte
- Albisriederstrasse/Zentrum Albisrieden
- Altstetterstrasse/Lindenplatz
- Hardturmstrasse
- Wipkingerplatz
- Limmattalstrasse/Meierhofplatz/Zentrum Höngg
- Schaffhauserstrasse/Zentrum Seebach
- Milchbuck
- Schaffhauserstrasse/Schaffhauserplatz
- Rämistrasse/Hochschulen/Kantonsspital
- Hottingerstrasse/Rämistrasse/Heimplatz
- Römerhof
- Kreuzplatz
- Klusplatz
- Witikonerstrasse/Berghaldenstrasse bis Katzenschwanzstrasse

E4.8 Durchgängige Quartierstrassen (-- Strassen)*

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

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

E4.9 Betriebs- und Werkhöfe

Objekt	Standort	Realisierungsstand
• Betriebshof Nord, Werkhof Bezirk N	Neunbrunnenstrasse	bestehend
• Werkhof Bezirk O	Riedgrabenweg	bestehend
• Werkhof Bezirk G	Wasserwerkstrasse	bestehend
• Betriebshof 0st, Werkhof Bezirk K	Hochstrasse	bestehend
• Werkhof Bezirk A	Obmannamtsgasse	bestehend
• Werkhof Bezirk H	Bergstrasse	bestehend

• Stützpunkt	Baurstrasse	bestehend
• Betriebshof Süd, Werkhof Bezirk B	Bederstrasse	bestehend
• Werkhof Bezirk C	Mööslistrasse	bestehend
• Werkhof Bezirk D	Kehlhofstrasse	bestehend
• Betriebshof West, Werkhof Bezirk L Werkhof Bezirk M	Hardhof	bestehend
• Werkhof Bezirk F	Bienenstrasse	bestehend
• Lagerbetriebe	Duttweilerstrasse	bestehend

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

F PARKIERUNG

F1 KONZEPT

Die Parkierungspolitik ist ein wesentlicher Pfeiler der Verkehrspolitik. Sie beinhaltet organisatorische und bauliche Massnahmen. Zu den ersteren gehört die Parkplatzverordnung. Sie regelt die Erstellungspflicht bzw. das Erstellungsrecht für Parkplätze anhand der Nutzweise, bei Mehrfachnutzung von Parkfeldern und bei Überschreitung der NO_2-Werte im Stadtgebiet gemäss Luftreinhalteverordnung, die Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen und die Ersatzabgabe. Insbesondere in den mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossenen Gebieten soll die Anzahl Parkplätze auf Privatgrund beschränkt werden. Ferner können bei wichtigen Gründen (z.B. Parkplätze für Elektromobile, Car-Sharing) Abweichungen zu den ermittelten Abstellplatzzahlen bewilligt werden.

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

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

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

Auf städtebaulich empfindlichen Plätzen und Strassen können die bestehenden oberirdischen allgemein zugänglichen Parkplätze aufgehoben und durch Parkhäuser oder unterirdische Parkierungsanlagen ersetzt werden. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten bzw. in ein städtebauliches Konzept zu integrieren. In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben. Im übrigen Stadtgebiet sollen unterirdi-

sche Quartierparkhäuser und private Sammelgaragen zur Erstellung von Pflichtparkplätzen dienen, wobei bestehende Parkplätze abzubauen sind. Dabei sind die Bedürfnisse des Gewerbes und der Ladengeschäfte hinsichtlich einer funktionierenden Quartierversorgung sowie der Besucherinnen und Besucher angemessen zu berücksichtigen.

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

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

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

F2 KANTONALE UND REGIONALE FESTLEGUNGEN

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

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

F3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

F3.1 Besucher- und kundenorientierte Parkierung

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

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

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

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

F3.2 Car-Parkierung

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

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

Für die Stadtrundfahrten sind Vorfahrten im Verkehrsbereich des Hauptbahnhofs vorgesehen.

F4 DIE FESTLEGUNGEN IM EINZELNEN

F4.1 Bestehende Parkhäuser

- Engi-Markt *)
- Escherwiese
- Talgarten
- Jelmoli
- Urania
- Hotel Marriott
- Hardau II
- KV Zurich Business School *)
- Letzipark
- Höngger Märt
- Zentrum Affoltern *)
- Neudorf
- Dorflinde
- Migros Rigiplatz *)
- Vorderberg Fluntern
- Rämibühl *)
- Utoquai *)

- Feldeggstrasse
- Zentrum Witikon *)
- Brunaupark
- Bleicherweg *)
- Stauffachertor *)
- Globus *)
- Sihlquai (vorläufig, bis zum Bau Sihltiefstr.)
- Coop Goldbrunnenplatz *)
- Migros Limmatplatz *)
- Wipkingen *)
- Neumarkt (Migros Altstetten) *)
- ETH Hönggerberg
- Neumarkt (Zentrum Oerlikon)
- Züri 11 *)
- Universität Irchel
- Unterstrass
- ETH Hauptgebäude *)
- Hohe Promenade
- Hallenstrasse *)
- Zürichhorn (Baurstrasse) *)

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

F4.2 Bestehende Parkplätze

- Bootshafen Wollishofen
- Bootshäuser/Strandbad Mythenquai
- Albisgüetli
- Albisrieder-/Fellenbergstrasse
- Sportanlage Buchlern
- Seebach (Tramendstation)
- Dolder
- Zürichhorn
- Etzel-/Mutschellenstrasse

- Bootshafen Enge
- Station Brunau / Allmend
- Bahnhof Altstetten
- Waid
- Hirschen Schwamendingen
- Hirschengraben
- Bootshafen Tiefenbrunnen

F4.3 Geplante Parkhäuser

- Gessnerallee (u. a. zur Aufhebung der Parkdecks Stauffacherquai und Gessnerallee)
- Quartierzentrum Schwamendingen
- Central (ersetzt oder erweitert u.a. auch das bestehende Parkhaus Central)
- Opernhaus (u.a. zur Ersetzung der oberirdischen Parkplätze im Bereich Opernhaus)
- Helvetiaplatz (u.a. zur Aufwertung des Langstrassenquartiers)
- Parkhaus Zürich West (u.a. als Ersatz für die Parkierung unter der Hardbrücke und zum Ersatz für Parkhaus Welti-Furrer)

F4.4 CAR-PARKPLÄTZE

Bestehend:

- Sihlquai (gilt vorläufig auch für die Stadtrundfahrten)

Ersatzstandorte (s. Text F3.2):

- Altstetten Aargauerstrasse
- Bei S-Bahnstation Hardbrücke

Geplant:

- Hardturm (für Besuchende des Stadions)

G VELOVERKEHR

G1 KONZEPT

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

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

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

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

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

G2 KANTONALE UND REGIONALE FESTLEGUNGEN

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

G3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

G3.1 Velorouten

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

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

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

G3.2 Veloabstellplätze

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

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

G4 DIE GEPLANTEN FESTLEGUNGEN IM EINZELNEN

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

Kreis 1

- Storchengasse (Fahrverbot)
- Sihlstrasse
- Theaterstrasse (Einbahnverkehr)
- Tannenstrasse (Einbahnverkehr)
- Tiefenhöfe (Einbahnverkehr)

- Rennweg, Widdergasse (Einbahnverkehr)
- Pelikanstrasse
- Leonhardstrasse
- Künstlergasse (Einbahnverkehr)
- Marktgasse, Rindermarkt (Einbahnverkehr)
- Nüschelerstrasse (Einbahnverkehr)
- Steg über Schanzengraben in Verlängerung Nüschelerstrasse

Kreis 2

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

Kreis 3

- Kalkbreitestrasse
- Bubenbergstrasse
- Hügelstrasse – Allmend (über Sihl)
- Bachtobelweg (Einbahnverkehr)
- Verbindung Borrweg – Räffelstrasse
- Thomas Kirche, Schulhaus Im Gut (Fahrverbot)
- Bahnhofareal Giesshübel (Fahrverbot)
- Hegianwandweg mit Fortsetzung bis zur Bachtobelstrasse
- Verbindung Räffel- bis Haldenstrasse (Zschokke-Areal)
- Fortsetzung Räffel- bis Grubenstrasse
- Sallenbachstrasse – Triemliplatz

- Saalsporthalle - Hügelstrasse
- Weg durch Heiligfeld bis Kreuzung Badenerstrasse/Letzigraben (Fahrverbot)
- Sihlfeldstrasse (nach Abklassierung)
- Verbindung Islerenstrasse – Bubenbergstrasse
- Verbindung Giesshübelstrasse – Üetlibergstrasse
- Marie-Heim-Vögtlin-Weg (Fahrverbot)
- Steg Kolbenhofbach zwischen Adolf-Lüchinger-Strasse und Staudenweg
- Verbindung Friesenberg – Döltschihalde – Marie-Heim-Vögtlin-Weg (Fahrverbot)
- Triemlifussweg
- Verbindung Islerstrasse – Sihl (Allmend)

Kreis 4

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

Kreis 5

- Klingenstrasse und -steg über Limmat

Entwicklungsgebiet Zürich West

- Verbindung Neugasse – Bahnhof Hardbrücke – Sportweg entlang Gleisfeld
- Gleispark (Maag-Areal)
- Weg östlich Hardturmstadion
- Maschinenstrasse
- Limmatsteg Höhe Technoparkstrasse
- Verbindung Bahnhof Hardbrücke – Technoparkstrasse
- Gleisquerung zum Stadion und zur Limmat in Verlängerung Freihof- oder Flurstrasse
- Fortsetzung Lettenviadukt bis Kohlendreieck

Kreis 6

- Verbindung Cullmannstrasse - Spöndlistrasse
- Rösli-/Letzistrasse (Einbahnverkehr)
- Winterthurerstrasse zwischen Milchbuckstrasse und Irchelpark
- Weinbergstrasse
- Beckenhofstrasse (Einbahnverkehr)
- Milchbuckstrasse (Fahrverbot)

Kreis 7

- Kraft-/Krähbühlstrasse
- Heuelstrasse (Einbahnverkehr)
- Minervastrasse (Einbahnverkehr)
- Verbindung Loorenstrasse – Oberer Selnauweg
- Toblerstrasse
- Spyristrasse (Einbahnverkehr)
- Parkplatz Kunsteisbahn Dolder (Fahrverbot)
- Freiestrasse (Einbahnverkehr)
- Hegibachstrasse
- Verbindung Im Trichtisal – Hinteramtweg (Zollikon)
- Buchzelgstrasse (Einbahnverkehr)
- Stöckenhaldenweg (Fahrverbot)

Kreis 8

- Fröhlichstrasse, Querung Bellerivestrasse
- Bellerivestrasse (Bhf. Tiefenbrunnen - Dufourstrasse)
- Seefeldstrasse (Einbahnverkehr)

Kreis 9

- Pfingstweidstrasse zwischen Aargauer- und Baslerstrasse
- Albisriederstrasse (Birmensdorfer- bis Altstetterstrasse)
- Albisriederstrasse (Fellenberg- bis Rautistrasse)
- Baslerstrasse
- Verbindung Vulkanstrasse – Limmatweg (Bachöffnung)

- Verbindung Flurstrasse – Bachwiesenweg (Fahrverbot)
- Verlängerung Aargauerstrasse (Freiraumachse)
- Flurstrasse

Kreis 10

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

Kreis 11

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

Entwicklungsgebiet Zentrum Zürich Nord

- Verbindung Zentrum Zürich-Nord – Zentrum Oerlikon

Entwicklungsgebiet Leutschenbach

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

Kreis 12

- Herzogenmühlestrasse, Querung Überlandstrasse
- Querung Überlandstrasse Höhe Im Altried

H FUSSVERKEHR

H1 KONZEPT

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

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

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

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

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

H2 KANTONALE UND REGIONALE FESTLEGUNGEN

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

H3 KOMMUNALE FESTLEGUNGEN

H3.1 Fusswege

Die kommunalen Fusswege ergänzen das regionale Wegnetz mit wichtigen Alltagsverbindungen zwischen Quartierzentren, Wohn- und Arbeitsorten, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und Parkhäusern und mehr erholungs- und freizeitorientierten Verbindungen zu den regionalen Routen, Naherholungsgebieten und Freizeitanlagen.

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

H3.2 Fussgängerbereiche

Förderung der Urbanität

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

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

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

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

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

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

Gewährleistung der Erreichbarkeit

In den Fussgängerbereichen bleibt die Zufahrt für Anstösserinnen und Anstösser, gewerbliche Zubringer und Aufenthalte – allenfalls zeitlich beschränkt – gewähr-

leistet. Die Zu- und Durchfahrt von Taxis kann in einzelnen Bereichen oder Strecken zugelassen werden. Einzelne Strassenabschnitte können für den motorisierten Individualverkehr allgemein zugänglich bleiben, z.B. als Zufahrt zu Parkplätzen.

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

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

Rechtliche Sicherung der Umwandlung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund

Die städtischen Behörden setzen sich für den Bau von Ersatzparkierungsanlagen ein, wenn dadurch oberirdisch angelegte öffentlich zugängliche Parkplätze aufgehoben und Fussgängerbereiche geschaffen werden können. Vor deren Realisierung muss die Umwandlung der Parkplätze rechtlich sichergestellt sein. Die Verpflichtungen sind in geeigneter Weise festzuhalten, z.B.

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

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

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

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

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

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

Flankierende Massnahmen für Verkehr und Transport

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

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

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

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

Gestaltung des öffentlichen Raumes

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

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

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

Fussgängerbereiche haben zur Belebung des öffentlichen Raumes beizutragen.

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

Kooperative Planung und Realisierung

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

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

H4 DIE FESTLEGUNGEN IM EINZELNEN

H4.1 Die geplanten kommunalen Fusswege

Kreis 1

- Treppe entlang Polybähnli
- Künstlergasse – Kantonsschulstrasse

Kreis 2

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

Kreis 3

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

Kreis 4

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

Kreis 5

- Verlängerung Lettenviadukt
- Klingensteg über Limmat

Entwicklungsgebiet Zürich West

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

Kreis 6

- Verbindung Kornhaus- – Seminarstrasse
- Verbindung Uni Irchel zum Resiweiher

Kreis 7

- Durchgang Schanzengasse – Hohenbühl-strasse
- Fussgängerbrücke über das Stöckentobel mit Fortsetzung zur Waser-/Witikonerstr.
- Verbindung Oetlisbergstrasse – Friedhof Witikon
- Verbindung An der Specki – In der Looren
- Verlängerung Himmelsleiterli bis Spiegel-hofstrasse

- Trichtenhauserstrasse – Kienastenwies- und Hinteramtweg (Zollikon)
- Verbindung Trichtenhauserfussweg - Schäracher
- Verbindung Drusbergstrasse – Heilighüsli

Kreis 8

- Verbindung Weineggstrasse – Stephansburg – Lenggstrasse und Homberger-steig
- Durchgang Wiesenstrasse – Florastrasse
- Durchgang Arbenz- – Riesbachstrasse
- Durchgang Wildbach- – Arbenzstrasse

Kreis 9

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

Kreis 10

- Segantinistrasse – Appenzellerstrasse
- Wieslergasse – Meierhofplatz

Kreis 11

- Waldrandweg östlich des Riedenholzes
- Querachse Eichrain, Zihlacker
- Verbindung Obsthaldenstrasse – Althoosstrasse
- Verbindung Blumenfeldstrasse – Holzerhurd
- Bachmannweg, Verlängerung bis Blumenfeldstrasse (Wegrecht)

- Fortsetzung Maienweg bis Rumpelhaldenweg
- Verbindung Hungerbergstrasse – Aspholz
- Fortsetzung Katzenrütifussweg bis Chatzenbach
- Verbindung Himmeriweg - Hürststrasse
- Verbindung Himmeriweg - Höhenring

Entwicklungsgebiet Zentrum Zürich Nord

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

Entwicklungsgebiet Leutschenbach

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

H4.2 Die kommunalen Fussgängerbereiche

- Albisstrasse/Morgental
- Halden-/Uetlibergstrasse
- Langstrasse /Helvetiaplatz/Limmatplatz / Stauffacher-/Badenerstrasse
- Albisriederplatz/Lochergut
- Hardstrasse/Bahnhof Hardbrücke
- Nordbrücke
- Wehntaler-/Regensbergstrasse
- Zentrum Leutschenbach
- Rütihof
- Schaffhauserstrasse/Zentrum Seebach
- Milchbuck
- Rigiplatz

- Zürichberg-/Freiestrasse
- Gladbach-/Berg-/Gloriastrasse/ Kirche Fluntern
- Forchstrasse/Freie- bis Fröbelstrasse
- Witikonerstrasse/Berghalden- bis Katzenschwanzstrasse
- Tessinerplatz/Bahnhof Enge
- Birmensdorferstrasse/Goldbrunnenplatz/ Schmiede Wiedikon
- Albisriederstrasse/Zentrum Albisrieden
- Wipkingerplatz
- Stadion Zürich
- Zehntenhausplatz
- Limmattalstrasse/ Meierhofplatz/Zentrum Höngg
- Winterthurerstrasse / Schwamendingerplatz/ Zentrum Schwamendingen
- Schaffhauserstrasse/Schaffhauserplatz
- Rämistrasse/Hochschulen/Kantonsspital
- Römerhof
- Klusplatz
- Kreuzplatz
- Witikonerstrasse/Zentrum Witikon
- Seefeldstrasse