

30. Oktober 2019

Kommunaler Richtplan Verkehr

Einwendungsbericht

Öffentliche Auflage vom 24. September bis 22. November 2018

Vom Gemeinderat festgesetzt mit GRB Nr. vom

Von der Baudirektion genehmigt mit BDV Nr. vom

Impressum

Herausgeberin

Stadt Zürich
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt
www.stadt-zuerich.ch/tiefbauamt

Beteiligte Dienstabteilungen der Stadt Zürich:

Tiefbauamt Zürich (Gesamtkoordination)
Dienstabteilung Verkehr
Verkehrsbetriebe Zürich
Grün Stadt Zürich
Amt für Städtebau
Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich

Druck

Print-Shop, Zürich

Zürich, 30. Oktober 2019

Inhalt

Einleitung	4
1 Allgemeine Einwendungen zum kommunalen Richtplan Verkehr	8
2 Einwendungen zum Kapitel Einleitung	11
3 Einwendungen zum Kapitel Grundlagen	12
4 Einwendungen zum Kapitel Abstimmung Verkehr – Siedlung	13
5 Einwendungen zum Kapitel Gesamtstrategie Verkehr	14
6 Einwendungen zum Kapitel Strassennetz MIV	19
7 Einwendungen zum Kapitel Parkierung MIV	29
8 Einwendungen zum Kapitel Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr	39
9 Einwendungen zum Kapitel Fussverkehr	45
10 Einwendungen zum Kapitel Veloverkehr	58
11 Einwendungen zum Kapitel Wirtschafts- und Güterverkehr	73
Anhang: Einzelbeantwortung der Einwendungen	74

Einleitung

Anlass der Gesamtüberarbeitung

Der kommunale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument der Gemeinden, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken. Die Richtplanung entfaltet ihre Wirkung erst im Zusammenspiel zwischen kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplänen (§§ 30 und 31 PBG), wobei die Planungen der unteren Stufen denjenigen der oberen Stufe, die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen haben (§ 16 Abs. 1 PBG).

Der zu revidierende Richtplan Verkehr wurde Ende der 1990er-Jahre erarbeitet und 2004 vom Regierungsrat genehmigt (RRB Nr. 1438/2004). Richtpläne sind auf einen Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren ausgelegt. Das Raumplanungsgesetz hält fest, dass Richtpläne in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet werden (RPG Art. 9 Abs. 3). Seit 2014 liegt ein revidierter kantonaler Richtplan vor (Beschluss des Kantonsrats vom 18. März 2014, Genehmigung durch den Bundesrat am 18. September 2015). Die Revision des regionalen Richtplans wurde 2017 abgeschlossen (Beschluss des Regierungsrats vom 21. Juni 2017 RRB Nr. 576/2017).

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

Der gesamthaft überarbeitete kommunale Richtplan Verkehr wurde analog zum regionalen Richtplan neu strukturiert und dargestellt.

Verfahren zur Erarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehr

Der kommunale Richtplan Verkehr der Stadt Zürich wurde federführend vom Tiefbauamt unter Beteiligung der folgenden Dienstabteilungen revidiert: Dienstabteilung Verkehr, Verkehrsbetriebe Zürich, Grün Stadt Zürich, Umwelt und Gesundheitsschutz sowie Amt für Städtebau. Weitere relevante Dienstabteilungen wurden einbezogen.

Die Erarbeitung des kommunalen Richtplans Verkehr Stadt Zürich gliederte sich in mehrere Phasen und erfolgte in enger Abstimmung mit der erstmaligen Erarbeitung des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen.

Ein erster Entwurf des kommunalen Richtplans Verkehr (STRB Nr. 158 vom 7. März 2018) wurde zusammen mit dem kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen von März bis Anfang Mai 2018 stadintern vernehmlasst und gleichzeitig den kantonalen Amtsstellen unter der Federführung

des Amtes für Raumentwicklung (ARE) zur ersten Vorprüfung vorgelegt. Nachfolgend wurden die bereinigten Fassungen beider kommunalen Richtpläne für die öffentliche Auflage erstellt.

Im September 2018 hat der Stadtrat der Fassung der Gesamtrevision des kommunalen Richtplans Verkehr der Stadt Zürich für die öffentliche Auflage vom 24. September 2018 zugestimmt (STRB 503 vom 5. September). Gleichzeitig hat er sie zuhanden des Anhörungsverfahrens im Sinne von § 7 des Planungs- und Baugesetzes verabschiedet. Alle interessierten Personen, Behörden, Vereine und Parteien hatten im Rahmen der öffentlichen Auflage vom 24. September bis 22. November 2018 die Gelegenheit, sich zum Richtplaninhalt zu äussern. Parallel erfolgte die öffentliche Auflage des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen und beide Richtpläne wurden beim Kanton zur zweiten Vorprüfung eingereicht.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage wurde ein Mitwirkungstool zu den kommunalen Richtplänen eingesetzt, in dem die Anträge von den Einwendenden direkt erfasst werden konnten. In diesem Fall wurde vom Mitwirkungstool automatisch eine E-Mail generiert, in der den Einwendenden ihre Antragsnummern mitgeteilt wurden. Zudem sind Einwendungsschreiben eingegangen. Die darin enthaltenen schriftlichen Anträge wurden im Mitwirkungstool nachträglich erfasst und die entsprechenden Antragsnummern auf schriftlichem Wege mitgeteilt.

Insgesamt sind rund 400 Anträge von rund 150 Einwendenden eingegangen. Anträge wurden von Privatpersonen, Parteien, Verbänden, Interessensgemeinschaften, Vereinen, Nachbargemeinden und Planungsregionen gemacht. Des Weiteren sind einzelne Rückmeldungen und Hinweise ohne Anträge eingegangen.

Die parallele öffentliche Auflage beider kommunalen Richtpläne führte teilweise zu einer falschen Zuordnung der Anträge, die zu Beginn der Bearbeitung der Anträge zwischen den Richtplanverfahren bereinigt wurden. Danach liegen insgesamt 414 teilweise gleichlautende Anträge für den kommunalen Richtplan Verkehr vor. Die Anträge verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Richtplankapitel:

- Richtplan allgemein: 21 Anträge
- Kapitel Einleitung: kein Antrag
- Kapitel Grundlagen: zwei Anträge
- Kapitel Abstimmung Siedlung – Verkehr: drei Anträge
- Kapitel Gesamtverkehrsstrategie: 15 Anträge
- Kapitel Strassennetz MIV: 125 Anträge
- Kapitel Parkierung MIV: 37 Anträge
- Kapitel Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr: 25 Anträge
- Kapitel Fussverkehr: 56 Anträge
- Kapitel Veloverkehr: 129 Anträge
- Kapitel Wirtschafts- und Güterverkehr: ein Antrag

Im Rahmen des vorliegenden Berichts nimmt der Stadtrat zuhanden des Gemeinderats und des Regierungsrats Stellung zu den eingegangenen Anträgen und erläutert deren Behandlung. Den Kommissionen steht damit in den Beratungen neben dem Richtplantext und den Richtplankarten auch der vorliegende Einwendungsbericht zur Verfügung.

Im Anschluss an die Mitwirkungsphase wurden die kommunalen Richtpläne aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen überarbeitet. Soweit die Anträge berücksichtigt wurden, sind sie in Form von Änderungen des Textes und der Karten in die kommunalen Richtpläne eingeflossen.

Der kommunale Richtplan Verkehr wird vom Gemeinderat festgesetzt. Über die nicht berücksichtigten Anträge wird gesamthaft bei der Planfestsetzung entschieden (§§ 7 Abs. 3 und 32 Abs. 3 PBG; Art. 41 Bst. k Gemeindeordnung der Stadt Zürich). Der Richtplan bedarf der Genehmigung durch die Baudirektion (§ 32 Abs. 3 PBG i.V.m. § 2 Bst. b PBG).

Erläuterungen zum vorliegenden Bericht

Mit dem vorliegenden Einwendungsbericht nimmt der Stadtrat im Sinne von § 7 PBG Stellung zu den nicht berücksichtigten bzw. teilweise berücksichtigten Anträgen, die im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr vom 24. September bis 22. November 2018 eingegangen sind.

Der Bericht fasst die Anträge nach Themen zusammen und richtet sich damit vor allem an Politik und Verwaltung und an die interessierte Öffentlichkeit. Die allgemeinen Themen der Anträge zum Instrument des kommunalen Richtplans sind in Kapitel 1 aufgeführt. Die kapitelspezifischen Themen sind in Kapitel 2 bis 11 dieses Einwendungsberichts dokumentiert, die der Kapitelstruktur des Richtplantexts entsprechen.

Im Anhang des vorliegenden Berichts ist die Beantwortung der einzelnen Anträge nach Nummern aufgeführt, unter der die Einwenderinnen und Einwender den Antrag und die dazugehörige Antwort in der Zusammenstellung finden. Die Zusammenstellung ist nicht Bestandteil des Festsetzungsbeschlusses bezüglich des kommunalen Richtplans.

Kategorien für die Beantwortung der Einwendungen:

Berücksichtigt – Der Antrag wurde aufgenommen oder der Antrag wurde sinngemäss berücksichtigt. Dies führt zu einer Anpassung des Richtplantextes und/oder der Richtplankarte

Teilweise berücksichtigt – Ein Teil des Antrags wurde aufgenommen bzw. sinngemäss berücksichtigt. Dies führt zu einer Anpassung des Richtplantextes und/oder der Richtplankarte.

Nicht berücksichtigt

Der Antrag wurde nicht berücksichtigt, so dass keine Anpassung des Richtplantextes oder der Richtplankarte vorgenommen wird. Der Antrag widerspricht z.B. übergeordneten Planungsgrundlagen oder der mit dem kommunalen Richtplan verfolgten Zielsetzung der Stadt Zürich. Die Nichtberücksichtigung wird begründet.

Einige Einwendungen entsprechen aber auch den Zielsetzungen der Stadt Zürich. Jedoch kann die Einwendung nicht in der gewünschten Weise, mit dem gewünschten Konkretisierungsgrad oder im gewünschten Kapitel aufgenommen werden. Auch wenn eine Einwendung formal «nicht berücksichtigt» wird, bedeutet dies in vielen Fällen, dass die Stadt Zürich der Stossrichtung des Anliegens dennoch positiv gegenüber steht. Daher wird im Antworttext näher auf die Gründe eingegangen, beispielsweise ist der Antrag gegebenenfalls bereits im Richtplan enthalten.

Nicht Gegenstand des Planungsinstruments

Eine Vielzahl der Einwendungen entspricht zwar der Stossrichtung der Stadt Zürich, jedoch ist der kommunale Richtplan nicht das geeignete Instrument, um die Einwendung in der gewünschten Weise oder mit dem gewünschten Konkretisierungsgrad aufzunehmen. Wenngleich die Einwendung formal nicht im kommunalen Richtplan behandelt wird, kann die Stadt Zürich der Stossrichtung des Anliegens desgleichen positiv gegenüberstehen.

Kenntnisnahme – Einwendungen ohne konkrete Anträge werden als generelle Äusserungen zur Kenntnis genommen. Die Stadt Zürich nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

1 Allgemeine Einwendungen zum kommunalen Richtplan Verkehr

Umschlagbild austauschen

Antrag

Das Umschlagbild für den Richtplantext ist zu ersetzen, da es auf der Rückseite ein typisches Bild von Baustellenplanung zeigt, bei der Velostreifen einfach aufhören, wenn es flächenmässig knapp wird.

Antwort

Zürich ist eine dicht besiedelte Stadt mit vielfältigen Anforderungen an den knappen öffentlichen Raum. Darin ist es nicht überall und zu jederzeit möglich, jedem Verkehrsmittel einen separaten Raum zuzuteilen. Bei engen räumlichen Verhältnissen muss die Fahrbahn daher von verschiedenen Verkehrsmitteln geteilt werden, im dargestellten Fall vom Veloverkehr und dem motorisierten Individualverkehr.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 692

Plandarstellungen verbessern

Antrag

Die Plandarstellungen seien ungenügend und die Signaturen «bestehend» und «geplant» schwer zu unterscheiden.

Antwort

Die Plandarstellungen, wie sie während der öffentlichen Auflage im Amtshaus V einzusehen waren, entsprechen den Plandarstellungen aller gültigen Richtplankarten sowie den kantonalen Vorgaben.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 710

Lichtemissionen vermeiden

Antrag

Licht öffentlicher Raum und privater Raum

In vielen Quartierstrassen 30er Zonen/Wohnstrassen soll als Massnahme gegen die Lichtverschmutzung die Strassenbeleuchtung nachts ganz ausgeschaltet werden (ausgenommen punktuelle Ausnahmen).

Siehe auch «Plan lumière» als Vorgabe. Es gibt absolut genügend Beispielgemeinden in und ausserhalb der Schweiz. Ebenso sehr viele Gemeinden im Kt. ZH.

Zur Nachtruhe gehört auch die Nachtdunkelheit. So könnte zw. 1.00 und 6.00 Uhr das Licht ausgeschaltet

Antwort

Die Strassenbeleuchtung ist nicht Gegenstand der Richtplanung. Im Gesamtkonzept «Plan Lumière» ist vorgesehen, nachts mit Ausnahme der Sicherheitsbeleuchtung auf die Strassenbeleuchtung zu verzichten. Konkrete Massnahmen zur Vermeidung von Lichtemissionen sind auf dieser Planungsstufe verankert.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 2013

Koordinierte Eintragungen im Gebiet des Chatzenbaches

Antrag

Im Zusammenhang mit den Abklärungen der geplanten Verlängerung der Glattalstrasse wird ein Abgleich der Eintragungen im kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen mit dem kommunalen Richtplan Verkehr im Bereich des Chatzenbaches zwischen der Schaffhauser- und Thurgauerstrasse verlangt. Die Eintragungen von Freiräumen und Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität seien nicht mit der Verlängerung der HVS Glattalstrasse vereinbar.

Antwort

Es ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen, eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität entlang von Hauptverkehrsstrassen zu planen oder Freiräume festzulegen, sondern eine Frage der fallweisen Ausgestaltung vor Ort. In diesem konkreten Fall wäre die Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität die Verlängerung der Führung entlang des Katzenbachs in einem Gebiet, das in den kommenden Jahren baulich verdichtet werden soll. Daher kommt dem Netz der Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität in diesem Gebiet eine grosse Bedeutung zu. Negative Auswirkungen grosser Verkehrsmengen wie Lärmbelastungen sind durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen für den Fussverkehr oder für die Freiräume zu kompensieren.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 777

Kommunalen Richtplan Verkehr mit Kantonsverfassung in Übereinstimmung bringen

Antrag

Der kommunale Verkehrsrichtplan sei so zu überarbeiten, dass er mit der Verfassung des Kantons Zürich (Art. 102 Abs. 2bis) übereinstimmt. Der kommunale Richtplan Verkehr darf demnach nicht beliebige Beschränkungsmaßnahmen vorsehen, sondern muss die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes erhalten.

Antwort

Die einwendende Gemeinde bezieht sich wohl auf Art. 104 Abs. 2bis Kantonsverfassung (KV), der als Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative am 24.09.2017 vom Volk angenommen wurde. Abs. 2bis lautet: «Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung

der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.» Das Ziel, dass 80% aller Wege mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder dem Velo zurückgelegt werden, wurde aus dem regionalen Richtplan zitiert. Die Massnahmen des kommunalen Richtplans beziehen sich insbesondere auf die kommunalen Strassen. Die Einwendung macht keine konkreten Angaben darüber, wo die Vorgaben aus der Kantonsverfassung nicht eingehalten wären.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1456

Realisierungsmöglichkeit für regional eingetragenes Ziel zur Verkehrsmittelwahl überprüfen

Antrag

Das Ziel „Mittelfristig sollen mindestens 80% aller Wege mit Quelle und/oder Ziel auf Stadtgebiet mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder dem Velo zurückgelegt werden“ sei auf seine Realisierungsmöglichkeit zu überprüfen und mit Kantonsverfassung in Übereinstimmung zu bringen.

Antwort

Die kommunalen Richtpläne tragen mit verschiedenen Massnahmen dazu bei, dass der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegten Wege steigen wird. Insbesondere trägt die Verdichtung selbst dazu bei, denn gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Bundesamt für Statistik, entscheiden sich Menschen in dichten Gebieten häufiger für diese Verkehrsmittel. Die Stärkung der Quartierzentren sowie die Eintragung von Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität werden ebenfalls dazu beitragen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1457

Realisierungsmöglichkeit für regional eingetragenes Ziel zum Fernhalten des Transitverkehrs ausführen

Antrag

Es sei auszuführen, wie das Ziel, den Transitverkehr vom Stadtgebiet fernzuhalten und über das «umliegende Nationalstrassennetz» zu führen, für den Verkehr aus der Region rechtes Zürichseeufer umgesetzt werden kann.

Antwort

Das erwähnte Ziel aus Kapitel 4.2 lit. c, es sei «der Transitverkehr vom Stadtgebiet fernzuhalten und über das umliegende Nationalstrassennetz zu führen», ist eine regionale Festsetzung, die auf Stufe des kommunalen Richtplans keiner weiteren Festlegung bedarf. Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 1458

2 Einwendungen zum Kapitel Einleitung

Zu diesem Kapitel sind keine Einwendungen eingegangen.

3 Einwendungen zum Kapitel Grundlagen

Berücksichtigung zusätzlicher gesetzlicher oder planerischer Grundlagen

Antrag

Die Liste ist mit dem Masterplan Stadtklima zu ergänzen. Angesichts des drohenden Klimawandels und den Auswirkungen auf die Stadt Zürich wird der Masterplan Stadtklima eine wichtige Grundlage für die Gestaltung der Zukunft der Stadt Zürich sein.

Antwort

Im Kapitel Grundlagen sind die Dokumente aufgelistet, die für die Revision des kommunalen Richtplans herangezogen wurden. Da sich der Masterplan Stadtklima noch in Erarbeitung befindet, wurde er formal nicht als Grundlage herangezogen und kann in diesem Kapitel auch nicht aufgeführt werden. Die Anliegen des Klimaschutzes sind jedoch für die Zukunft der Stadt Zürich von grosser Bedeutung und wurden bei der Revision des kommunalen Richtplans Verkehr berücksichtigt.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 843

Streichung einer Verbindungsstrasse an den regionalen Richtplan beantragen, der als Grundlage für den kommunalen Richtplan dient

Antrag

Es sei der übergeordneten Regionalplanung zu beantragen, die Verbindungsstrasse längs dem Bahnareal von der Bahnunterführung Seebacherstrasse in Affoltern bis zur ehemals geplanten unterirdischen Birchstrasse ersatzlos zu streichen.

Antrag

Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans sind in die Karten und in den Bericht integriert. Sie sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben. Diese Einwendung kann nur im Rahmen einer Revision bzw. Teilrevision des regionalen Richtplans eingebracht werden und kann nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bilden.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 1118

4 Einwendungen zum Kapitel Abstimmung Verkehr – Siedlung

Thema Strassenlärmbelastung im Unterkapitel Zusammenhang Siedlungsentwicklung und Verkehr ergänzen

Antrag

Der erste Absatz im Kapitel Zusammenhang Siedlungsentwicklung und Verkehrssystem ist mit dem Satz «Dabei ist die Strassenlärmbelastung zu berücksichtigen.» zu ergänzen.

Antwort

Die Verdichtung an bereits lärmbelasteten Strassen und die Zunahme des Verkehrs, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, hat einen Einfluss auf die Lärmsituation. Die Berücksichtigung des Strassenlärms ist daher im Zusammenhang mit der Verdichtung durchaus relevant, betrifft aber nicht unmittelbar die hier umschriebene gegenseitige Beeinflussung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, weshalb das Thema hier nicht aufgenommen wird.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 844

Einhaltung der gesetzlichen Lärmschutzvorgaben ergänzen

Antrag

Die Liste der Herausforderungen ist beim Lemma zwei mit folgendem Zusatz «unter Einhaltung der gesetzlichen Lärmschutzvorgaben» zu ergänzen.

Antwort

Der Lärmschutz ist ein wichtiges Thema für die Lebensqualität in der Stadt und es gibt gesetzliche Grundlagen, die einzuhalten sind. Demzufolge wird der Lärmschutz auch im Richtplantext immer wieder explizit genannt. In diesem Unterkapitel ist der Lärmschutz durch die Formulierung «stadtverträgliche Abwicklung des Mehrverkehrs» mit anderen Themen wie Überhitzung, Schadstoffbelastung, CO²-Belastung und Energieeffizienz zusammengefasst.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 845

5 Einwendungen zum Kapitel Gesamtstrategie Verkehr

Verkehrs- und Parkplatzbeschränkungen mit Nachbargemeinden abstimmen

Antrag

Es würde einem der wichtigsten Grundsätze des schweizerischen Planungsrechts, der Pflicht zur Abstimmung der Planungen (Art. 2 Abs. 1 RPG), widersprechen, wenn die Stadt Zürich zu Lasten ihrer Nachbargemeinden Verkehrs- und Parkplatzbeschränkungen erlässt. Daher sei im Richtplantext (Verkehrsplan) festzuhalten, dass Verkehrs- und Parkplatzbeschränkungen mit den Nachbargemeinden abzustimmen seien.

Antwort

Der kommunale Verkehrsrichtplan behandelt naturgemäss die kommunalen Aspekte der Verkehrsplanung. Die Planung und Projektierung von kommunalen Strassen obliegt denn auch den jeweiligen Gemeinden; Nachbargemeinden werden dann angehört, wenn ihre Interessen berührt werden. Dies ist im Strassengesetz (StrG, 722.1) geregelt und bedarf keiner Ergänzung im Richtplan. Kommunale Verkehrsmassnahmen wie z.B. Parkplatzbeschränkungen liegen in der Autonomie der einzelnen Gemeinden, diese bedürfen grundsätzlich keiner Abstimmung mit den Nachbargemeinden.

Die übergeordneten Festlegungen mit Abstimmungsbedürfnis sind Bestandteil der kantonalen und regionalen Richtplanung und nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1459

Überregionales Verkehrskonzept mit Nachbargemeinden erarbeiten

Antrag

Bereits heute zwingen sich massive Pendlerströme von der Autobahnausfahrt Wollishofen entlang der Stadtgrenze (Zwängiweg/Hornhaldenstrasse) durch das Gemeindegebiet Kilchberg. Die betroffenen Wohngebiete sind nicht für dieses enorme Verkehrsaufkommen konzipiert und leiden dementsprechend stark unter dieser Verkehrsbelastung. Mit der Entwicklung des Gebietes Lätten durch die Stadt Adliswil im Grenzgebiet zur Stadt Zürich und der Gemeinde Kilchberg ist weiterer massiver motorisierter Verkehr zu erwarten.

Aus diesen Gründen haben wir grosse Bedenken bezüglich der Verkehrsentwicklung im Raum Zwängiweg/Hornhaldenstrasse. Die vielen Versuche, zusammen mit der Stadt Zürich die für die Gemeinde Kilchberg unhaltbare Situation zu verbessern, blieben erfolglos. Die Anliegen der Gemeinde Kilchberg werden von der Stadt Zürich nicht ernst genommen. Wir regen dringen an, ein überregionales Verkehrskonzept mit der Gemeinde Kilchberg zu erarbeiten. Die aktuelle Situation im Raum Zwängiweg/Hornhaldenstrasse ist unhaltbar und kann nicht mehr geduldet werden.

Antwort

Der kommunale Verkehrsrichtplan behandelt naturgemäss die kommunalen Aspekte der Verkehrsplanung. Die Planung und Projektierung von kommunalen

Strassen obliegt denn auch den jeweiligen Gemeinden; Nachbargemeinden werden dann angehört, wenn ihre Interessen berührt werden. Dies ist im Strassengesetz (StrG, 722.1) geregelt und bedarf keiner Ergänzung im Richtplan. Die übergeordneten Festlegungen mit Abstimmungsbedürfnis sind Bestandteil der kantonalen und regionalen Richtplanung und nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.

Die Stadt Zürich ist selbstverständlich bereit, die aufgezeigte Verkehrsproblematik zusammen mit der einwendenden Gemeinde zu erläutern und gegebenenfalls Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zu ergreifen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1647

Einwendungen zu Zitaten des regionalen Richtplans berücksichtigen

Anträge

Diverse Einwendungen beziehen sich auf Zitate aus dem regionalen Richtplan. Diese wurden im kommunalen Richtplan erwähnt, da sie weitreichende Bedeutung auch für die kommunale Stufe der Richtplanung haben und zusammen mit den kommunalen Festlegungen die Themen in den einzelnen Kapiteln umfassend und verständlich darstellen.

Antwort

Zitate aus der Regionalen Richtplanung dienen nur der besseren Verständlichkeit der Themen in den einzelnen Kapiteln und sind im Richtplantext als Zitate aus dem regionalen Richtplan ausgewiesen. Sie sind aber nicht Gegenstand des Verfahrens für den kommunalen Richtplan Verkehr. Einwendungen zu diesen Zitaten können nur im Rahmen der Revision des regionalen Richtplans eingebracht werden.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 790, 791,

Strassenbäume nicht in Konkurrenz zu Velorouten planen

Antrag

Bäume sollen in erster Linie auf Plätzen sowie an Strassen gepflanzt werden, wenn sie genügend breit sind. Sie dürfen nicht in Konkurrenz zu Velorouten stehen.

Antwort

Bäume und Velorouten stehen im knappen öffentlichen Raum in Konkurrenz zueinander und beide haben dort ihre Berechtigung. Sofern für einen Ort Bäume und eine Veloroute in der Richtplanung festgelegt sind, lässt sich erst auf der Stufe Strassenbauprojekt mit detaillierter Kenntnis des Projektperimeters entscheiden, welche Eintragung stärker zu gewichten ist, sofern nicht beide vollumfänglich berücksichtigt werden können.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 792

Ökologische Bedeutung von Strassenbäumen im Ziel ergänzen

Antrag

Die Ziele sind mit „ökologisch wertvolle Strassenbäume“ zu ergänzen.

Antwort

Im Zusammenhang mit dem Verkehr und insbesondere dem Fussverkehr stehen Orientierung, Ausgleich zur zunehmenden baulichen Verdichtung und Schatten-spenden im Vordergrund.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1106

Lebens- und Wachstumssituation für Strassenbäume verbessern

Antrag

Um eine langzeitige Umsetzung und Ergänzung des Alleenkonzepts zu gewährleisten, sind als Basis räumliche Konditionen zu schaffen, welche eine gute Lebens- und Wachstumssituation für die Bäume ermöglichen. Strassenbäume werden, wo immer möglich, in durchgehende Grünstreifen gepflanzt und die Bäume durch Unterpflanzung oder technische Massnahmen vor Bodenverdichtung und Stammverletzungen geschützt.

Antwort

Strassenbäume sind mit Ziel und Massnahme im kommunalen Richtplan Verkehr verankert. Detailliertere Vorgaben zur Ausgestaltung entsprechen nicht der Richtplanebene.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1951

Motorisierten Individualverkehr nicht weiter reduzieren

Antrag

Der MIV soll nicht weiter reduziert werden, da Haus- und Grundeigentümer sowie deren Besucher auch auf den MIV angewiesen sind.

Antwort

Der kommunale Richtplan Verkehr definiert Ziele, Massnahmen und Eintragungen zur Erschliessung der Quartiere. Für den MIV werden Sammelstrassen eingetragen, die innerhalb von den Quartieren den MIV sammeln und dem übergeordneten Strassennetz zuführen bzw. für den Weg zurück sorgen. Es besteht zudem eine Erschliessungspflicht der Stadt, die nicht Gegenstand der Richtplanung ist. Soweit übergeordnete Planungsinstrumente wie beispielsweise der regionale Richtplan eine Reduktion des MIV anstreben, so ist der kommunale Richtplan an diese Vorgaben gebunden.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 1694

Motorisierten Individualverkehr zugunsten Stadtklima weiter reduzieren

Antrag

Aus aktuellen Erkenntnissen zur Klimaerwärmung und entsprechender Auswirkungen auf das Stadtklima sollen klare Zielsetzungen formuliert werden, die zur massiven Reduktion des motorisierten Individualverkehrs führen. Um dies zu erreichen, sollen konkrete Maßnahmen und maximale Verkehrsmenge formuliert werden. Die Richtplanung geht zu wenig weit.

Antwort

Ziele zur Entwicklung des MIV sind im regionalen Richtplan festgelegt und werden im kommunalen Richtplan nur zum besseren Verständnis der Thematik zitiert. Einwendungen zu diesen Zitaten können nur im Rahmen der Revision des regionalen Richtplans eingebracht werden.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1949

Kriterien für einen sinnvollen Fuss- und Velomischverkehr ergänzen

Anträge

Ausführungen zum Thema Mischverkehr mit Fuss- und Veloverkehr sind zu ergänzen. Es sind Kriterien für einen sinnvollen Mischverkehr anzugeben und entsprechend die Kriterien, bei denen Mischverkehr zu vermeiden ist.

Antwort

Das Anliegen ist inhaltlich unbestritten. Im Projekt «Gemeinsame Flächen Fuss- und Veloverkehr» werden seit 2018 anhand von definierten Kriterien Situationen mit Mischverkehr Fuss- und Veloverkehr saniert. Dabei geht es um taktile Trennung, um Verbreiterungen oder auch um korrekte Signalisierung. Die Kriterien gelangen auch bei allen Tiefbauprojekten zur Anwendung. Die Aufzählung von Kriterien, welche für bzw. gegen Mischverkehr von Fuss- und Veloverkehr sprechen, gehört nicht auf die Ebene Richtplanung. Vielmehr handelt es dabei um konzeptionelle Vorgaben, welche im konkreten Einzelfall auf der Massnahmenebene Anwendung finden.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 847, 865

Stossrichtungen und Zielsetzungen des Verkehrs mit Masterplan Stadtklima abstimmen

Antrag

Bei der Formulierung der Massnahme, dass die Stadt die inhaltlichen Stossrichtungen und Zielsetzungen des Verkehrs mit diversen städtischen Strategien und Konzepten abstimmt, soll der Masterplan Stadtklima explizit erwähnt werden.

Antwort

Der Masterplan Stadtklima ist einer der diversen städtischen Strategien und Konzepte, der zur Zeit aber erarbeitet wird und demzufolge noch nicht existiert, weshalb er als Abstimmungsgrundlage vorliegend nicht explizit erwähnt wird. Die in

der Massnahme genannten Masterpläne und Konzepte sind im Übrigen nur Beispiele, sodass auch weitere für die Verkehrsplanung sachrelevante Konzepte und Strategien unter die Abstimmungspflicht fallen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 848

Umsetzung von Konzepten zur Gestaltung von Stadtachsen verbindlich fordern

Antrag

Die Massnahmen sollen verbindlich formuliert werden. Die Formulierung «nach Möglichkeit» ist für den Richtplan zu schwammig.

Antwort

Die Stufe Richtplanung ist den Konzepten übergeordnet. Auf dieser Stufe fehlen häufig Detailkenntnisse, um die Umsetzung von Konzepten verbindlich fordern zu können. Beim Thema Stadtachsen, einer komplexen Aufgabenstellung mit unterschiedlichen Zuständigkeiten, ist die vorsichtige Formulierung daher sinnvoll.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1107

Sicherung von Baulinien durch maximalen Planungshorizont für Bauprojekte

Antrag

Laut ständiger Gerichtspraxis reicht ein Richtplaneintrag nicht mehr zur Festsetzung von Baulinien. Daher soll das Ziel sinngemäss lauten, dass die Projekte innerhalb einer bestimmten Anzahl von Jahren zu planen seien, damit Baulinien gesichert werden könnten.

Antwort

Die Festsetzung einer Zeitspanne für die Planung von Verkehrsprojekten wird nicht als zweckmässig erachtet. Verkehrsprojekte sind vielen sich ändernden Gegebenheiten unterworfen. Die Planung und die damit verbundene Festsetzung von Baulinien sollen daher erst dann erfolgen, wenn ein aktuelles Bedürfnis besteht oder die Realisierung beziehungsweise der Ausbau der Verkehrsanlage gefährdet erscheint. Dabei ist selbstverständlich auf eine rechtskonforme Baulinienfestsetzung zu achten.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1108

6 Einwendungen zum Kapitel Strassennetz MIV

Mutschellenstrasse, Waffenplatzstrasse und Rieterstrasse nicht als Sammelstrassen klassieren

Anträge

Das Gebiet entlang von Mutschellen-, Waffenplatz und Rieterstrasse dient fast ausschliesslich der Wohnnutzung und ist heute stark verkehrs- und lärmbelastet. Eine Klassierung als Sammelstrasse würde die Situation für die Anwohnenden verschlechtern. Massnahmen zur Erhöhung der Lebensqualität sollen festgelegt werden.

Antwort

Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil «Strassennetz MIV» grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien «Sammelstrasse», «übrige kommunale Strasse» und «durchgängige Quartierstrasse» verzichtet. Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung, sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Solche Massnahmen werden nicht auf Stufe Richtplanung festgelegt. Die Klassierung als Sammelstrasse hat aber keine präjudizierende Wirkung.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt, wenige gegenstandslos

Anträge (Nr.): 644, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 677, 698, 699, 701, 778, 897, 976, 984, 994, 1003, 1020, 1021, 1030, 1031, 1032, 1033, 1035, 1036, 1049, 1050, 1051, 1053, 1054, 1061, 1063, 1298, 1678, 1679, 1687, 1759, 1818, 1830, 1831, 1832, 1833, 1834, 1835, 1836, 1837, 1838, 1839, 1840, 1841, 1842, 1844, 1845, 1846, 1847, 1848, 1849, 1850, 1851, 1852, 1853, 1854, 1870, 1871, 1872, 1874, 1875, 1876, 1880, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1888, 1890, 1892, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1940, 1941, 1942, 1943, 1944, 1945

Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduzieren

Antrag

Auf dem Abschnitt der Tobelhofstrasse zwischen der Kreuzung mit der Dreiwiesenstrasse bis zur Mündung in die Hofstrasse und weiter auf der Hofstrasse bis zur Kreuzung mit der Bergstrasse soll die Geschwindigkeit auf Tempo 30 gesenkt werden.

Antwort

Der Richtplan weist den Strassenabschnitt der Tobelhofstrasse den Sammelstrassen zu. Der Richtplan sieht ferner vor, dass auch die Sammelstrassen grundsätzlich auf ein Tieftempokzept auszurichten sind, weshalb auch auf dieses Tempo 30 angestrebt wird. Die Festsetzung des effektiven Geschwindigkeitsregimes ist dagegen nicht Gegenstand des Richtplans. Es wird gestützt auf Konzepte zur Verkehrssicherheit und zur Strassenlärmsanierung abschnittsweise und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs festgelegt.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 839

Massnahme zur siedlungsorientierten Ausrichtung direkter formulieren

Antrag

Der neue Verfassungsartikel Art. 104 Abs. 2bis der Kantonsverfassung schreibt die Kapazitätserhaltung des Strassennetzes vor. Wie die Umsetzung konkret erfolgt und welche Auswirkungen dies auf die Strassenraumgestaltung hat, erschliesst sich uns nicht.

Bezüglich der Massnahme 3 unter 5.4 «Die Stadt stärkt die siedlungsorientierte Ausrichtung (Begegnungs- und Aufenthaltsort) und Gestaltung von kommunalen Strassen (beispielsweise durch neue Baumstandorte).» wäre eine direktere Aussage wünschenswert. Die Massnahme 3 unter 5.4 könnte wie folgt umschrieben werden: «Die Stadt gestaltet die kommunalen Strassen siedlungsorientiert (Temporegime, Begegnungs- und Aufenthaltsort, schmale Fahrbahnen, Pflanzung von Bäumen usw.).»

Eine der wirksamsten Massnahmen zur siedlungsverträglichen Nutzung der bestehenden Kapazitäten der Strassen wäre die Erhöhung der Belegung der Personenwagen (2 statt 1 Person). Im kommunalen Richtplan könnte eine Handlungsanweisung zur Prüfung dieser Massnahme (Massnahme auf überkommunalen Strassen) formuliert werden.

Antwort

Der Richtplan zeigt in Grundzügen auf, wo und wie sich die Stadt entwickeln soll. Die Ziele und Massnahmen sind so formuliert, dass sie generell berücksichtigt werden können. Konkrete Handlungsanweisungen lassen zu wenig Spielraum für die spätere Projektierung. Die gewählte Formulierung der Stärkung einer siedlungsorientierten Ausrichtung der kommunalen Strassen ist zweckmässig und widerspricht auch dem vorgebrachten Anliegen nicht.

Hingegen können im kommunalen Richtplan keine Handlungsanweisungen für Massnahmen auf übergeordneter Planungsstufe erlassen werden. Das übergeordnete Verkehrsnetz betreffende Festlegungen sind daher im Rahmen einer Revision des kantonalen oder regionalen Richtplans einzubringen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 850

Verkehrszunahme im Wohnquartier durch Massnahmen vermeiden

Antrag

Die Verkehrszunahme im Quartier «In Böden», die durch die Erschliessung der neuen Tiefgarage und der Baustelle sowie dem Ausweichverkehr der überlasteten Wehntalerstrasse verursacht wird, soll durch Massnahmen verhindert werden.

Antwort

Fragen der Feinerschliessung und Baustellenzufahrtskonzepte («Zufahrtsplanung» etc.) sind nicht Bestandteile der Richtplanung. Die Strasse In Böden ist eine Erschliessungsstrasse und daher im kommunalen Richtplan, Teil Strassennetz MIV, nicht als Sammelstrasse klassiert. Allfällige Massnahmen wie z.B. Verkehrsberuhigungsmassnahmen können unabhängig vom kommunalen Richtplan in Betracht gezogen werden.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 1001, 2014, 2015

«Autofreien Strassen» einführen

Antrag

Der Hirschengraben und die Strasse Auf der Mauer sind als «autofreie Strasse» (neue Kategorie im Richtplan Verkehr) zu bezeichnen. In diese Kategorie gehören auch das Limmatquai und die Bahnhofstrasse.

Antwort

Der kommunale Richtplan bezeichnet die kommunalen Sammelstrassen, die die Groberschliessung des Stadtgebiets für den MIV in Ergänzung zum regionalen und kantonalen Strassennetz sicherstellen. Der kommunale Richtplan hat gemäss übergeordneten Vorgaben nur die kommunalen Sammelstrassen zu bezeichnen. Die Einführung einer neuen Kategorie «autofreie Strasse» ist nicht vorgesehen und wird auch nicht als zweckmässig erachtet.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1696

Verkehrsmenge für Sammelstrassen und Quartierstrassen reduzieren

Anträge

400 Personenwagen pro Stunde und Richtung sind eine zu hohe Belastung für eine Sammelstrasse. Die Anzahl der Fahrzeuge soll daher halbiert werden.

Antwort

Die erwähnte Tabelle 5.1 «Strassenklassierung gemäss regionalem Richtplan (2017)» ist eine regionale Festsetzung. Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans sind in die Karten und in den Bericht integriert. Sie sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und daher nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 794, 795

Verkehrsberuhigende Massnahmen auf Sammelstrassen ermöglichen

Anträge

Verkehrsberuhigende Massnahmen sollen auch auf den Strassen möglich sein, die im Richtplan Verkehr als Sammelstrassen klassiert wurden.

Antwort

Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil «Strassennetz MIV» grundsätzlich keine neuen Strassen klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien «Sammelstrasse», «übrige kommunale Strasse» und «durchgängige Quartierstrasse» verzichtet.

Sammelstrassen dienen in erster Linie der Sammlung des Verkehrs aus den Erschliessungsstrassen, der Zuführung des Verkehrs zu Strassen des nächsthöheren oder gleichen Typs sowie der Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren (vgl. Tab.5.1: Strassenklassierung gemäss regionalem Richtplan). Sammelstrassen haben diese Anforderungen funktionell zu genügen. Es gibt keine Vorgaben z.B. bezüglich des Verkehrsregimes. So steht die Richtplanklassierung als «Sammelstrasse» einer Einführung von Tempo 30 oder allfälligen weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen in keiner Weise entgegen. So ergänzt der kommunale Verkehrsplan die übergeordneten Vorgaben mit drei weiteren Zielen für das kommunale Strassennetz (inkl. Sammelstrassen) wie folgt:

- Kein Durchgangsverkehr
- Angepasste Geschwindigkeiten im Wohnumfeld und Quartierzentren
- Attraktive Gestaltung

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 796, 851

Ortsfremden Verkehr von Quartieren fernhalten

Antrag

b) Gesteuerter und sicherer städtischer ortsfremder Verkehr wird von den Einfallstrassen auf Hauptverkehrsachsen über Verbindungsstrassen durch die Stadt geführt. Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen sollen davon ausgeschlossen werden. Damit allen Verkehrsteilnehmer/-innen die objektive und subjektive Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann, wird der Velo- und Fussverkehr prioritär behandelt.

Im heutigen Verkehr sind die Velofahrer/-innen die am meisten gefährdete Gruppe. Dies gilt es mit dem neuen Richtplan zu korrigieren.

Antwort

Das aus dem Kapitel 5.2 erwähnte Ziel lit. b «Gesteuerter und sicherer städtischer Verkehr» ist eine regionale Festsetzung. Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans sind in die Karten und in den Bericht integriert. Sie sind für den kommunalen

Richtplan verbindliche Vorgaben und daher nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.
Den Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs werden im kommunalen Verkehrsplan in den Kapiteln 8 und 9 nachgekommen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
Anträge (Nr.): 797

Begegnungszonen hochwertig gestalten

Antrag

Begegnungszonen sollen qualitativ hochwertig gestaltet werden.

Antwort

Die Stadt erachtet es als wichtig, alle Strassenräume qualitativ hochwertig zu gestalten. Dies ergibt sich sowohl aus den formulierten Zielen (Kapitel 5.2) wie auch aus den Massnahmen (5.4). Eine Heraushebung der Begegnungszonen ist nicht zweckmässig.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
Anträge (Nr.): 852

In Wohngebieten Begegnungszonen zusammenhängend einrichten

Antrag

In Wohngebieten sollen die Begegnungszonen zusammenhängend eingerichtet werden, um einen «Flickenteppich» mit wechselnden Bedingungen wie Geschwindigkeitsvorgaben zu vermeiden.

Antwort

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine funktionsfähige Begegnungszone ist das Vorhandensein des Bedürfnisses, die Strasse für Spiel und Aufenthalt zu nutzen. In einem durch rege Nutzung besetzten Strassenraum etabliert sich das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme rasch und die Verkehrsregeln werden generell respektiert. Im Gegensatz dazu ist eine zusammenhängende Einrichtung bzw. Signalisation von Begegnungszonen keine geeignete Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Der Richtplan unterstützt grundsätzlich das Einführen weiterer Begegnungszonen, die konkrete Ausgestaltung bedingt hingegen eine jeweilige Einzelfallbetrachtung. Die Vorgabe von zusammenhängenden Zonen im Richtplan würde die nachgeschaltete Planung unnötigerweise einschränken.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
Anträge (Nr.): 1037

Flächen im öffentlichen Raum unversiegelt gestalten

Antrag

Wenn immer möglich ist die Oberfläche von Strassen, Wegen, Plätzen und Parkplätzen im öffentlichen Raum unversiegelt zu gestalten.

Antwort

Die Stufe Richtplanung ist für diese Zielformulierung zu hoch. Sie sollte aber im Masterplan Stadtklima Berücksichtigung finden, wo detaillierter auf die Zusammenhänge mit dem Klimaschutz eingegangen werden kann.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1616

Übergeordnete Strassen betrieblich und gestalterisch anpassen

Antrag

Die Stadt setzt sich dafür ein, dass auch auf Strassen übergeordneter Festlegungen die gleichen betrieblichen und gestalterischen Massnahmen eingesetzt werden wie auf kommunalen Strassen, um ein auf das lokale Umfeld abgestimmtes Geschwindigkeitsniveau und die Angleichung der Geschwindigkeiten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer zu erreichen.

Antwort

Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Die übergeordneten Festlegungen sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und daher nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans. Ziele und Massnahmen sowie Handlungsanweisungen das übergeordnete Verkehrsnetz betreffend sind daher im Rahmen einer Revision des kantonalen oder regionalen Richtplan einzubringen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 808

Siedlungsorientierung der kommunalen Strassen durch Beispiel Begegnungszonen verdeutlichen

Antrag

Die Massnahme, dass die Stadt die siedlungsorientierte Ausrichtung (Begegnungs- und Aufenthaltsort) und Gestaltung von kommunalen Strassen stärkt (beispielsweise durch neue Baumstandorte), soll um das Beispiel «Begegnungszonen» erweitert werden.

Antwort

Die Aufzählung ist beispielhaft. Auf das Aufführen von mehreren Beispielen wurde im Sinne einer besseren Lesbarkeit bewusst verzichtet.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 854

Kommunale Strassen siedlungsorientiert gestalten

Antrag

Die Massnahme 3 unter 5.4 könnte wie folgt umschrieben werden: «Die Stadt gestaltet die kommunalen Strassen siedlungsorientiert (Temporegime, Begegnungs- und Aufenthaltsort, schmale Fahrbahnen, Pflanzung von Bäumen usw.)»

Antwort

Die Aussage im Richtplantext ist präziser: Es geht einerseits um die siedlungsorientierte Ausrichtung von kommunalen Strassen und andererseits um die siedlungsorientierte Gestaltung. Beide Aspekte sind mit Beispielen verdeutlicht.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 2010

Umsetzungsstrategie in Tempo-30-Strecken oder –Zonen definieren

Antrag

Für die Umsetzung der Sammelstrassen als Tempo-30-Strecken und übrigen kommunalen Strassen als Tempo 30 Zonen oder Begegnungszonen ist eine Umsetzungsstrategie im Richtplan zu definieren.

Antwort

Die geforderte Umsetzungsstrategie gehört nicht in den Richtplan. Dieser definiert Ziele, die Umsetzung erfolgt nachgelagert.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1621

Keine weiteren Tempo-30-Zonen vorsehen

Antrag

Es sollen keine weitere Tempo-30-Zonen vorgesehen werden. Die Haus- und Grundstückseigentümer sind auf einen flüssigen Individualverkehr angewiesen. Tempo 50-Zonen sind deshalb auszubauen und es ist auf Hindernisse auf öffentlichen Strassen zu verzichten. Vor diesem Hintergrund sind die Ziffern 5.2 (2) sowie 5.4 (2) des Richtplans Verkehr ersatzlos zu streichen..

Antwort

Der regionale Richtplan gibt vor, dass «sensible Siedlungsgebiete (Wohnen, Erholung) mittels Temporeduktionen und Fernhalten des ortsfremden Autoverkehrs vor den negativen Auswirkungen der Mobilität zu schützen sind». Die Stadt unterstützt diesen übergeordneten Grundsatz ausdrücklich. Daher legt sie grossen Wert darauf, dass insbesondere das kommunale Strassennetz auf das Umfeld abgestimmt ist und folglich auf ein Tieftempokzept auszurichten ist..

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1693

Lärmarme Strassenbeläge und Temporeduktionen als Massnahme einführen

Antrag

Es ist als Massnahme einzuführen, dass sich die Stadt an geeigneten Standorten mit dem Einbau lärmarmen Strassenbeläge und Temporeduktionen für die Reduktion der Lärmbelastung entlang der Strassen einsetzt und damit die Voraussetzungen für eine effiziente und stadträumlich attraktive Verdichtung mit Wohnbauten schafft.

Antwort

Lärmschutz ist ein wichtiges Thema und ist bei der Strassenprojektierung aufgrund des übergeordneten Lärmschutzrechts zwingend zu berücksichtigen. Ein diesbezügliches Ziel ist zudem bereits im regionalen Richtplan definiert (vgl. 4.1.1 lit. e: Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt). Konkrete Umsetzungsmassnahmen wie lärmarme Strassenbeläge sind aber nicht Gegenstand des Richtplans sondern bedingen eine einzelfallweise Überprüfung auf Stufe der Strassenprojektierung.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1701

Regional festgelegte Verbindungsstrasse Schweighofstrasse abklassieren

Antrag

Die Schweighofstrasse zwischen Birmensdorferstrasse und Uetlibergstrasse ist zur kommunalen Sammelstrasse abzuklassieren. Das gleiche gilt für die Uetlibergstrasse oberhalb der Laubegg.

Antwort

Die erwähnte Schweighofstrasse ist eine Festsetzung aus dem regionalen Richtplan. Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans sind in die Karten und in den Bericht integriert. Sie sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und daher nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 810

Steinstrasse nicht als Sammelstrasse klassieren

Antrag

Die Steinstrasse zwischen Gotthelfstrasse und Manesseplatz ist als Sammelstrasse zu streichen. Die Funktion als Sammelstrasse ist auf die Gotthelf- und Zurlindenstrasse (in Richtung Sihlhölzli) und auf die Zurlindentrasse (Richtung Schmiede Wiedikon) zu übertragen.

Antwort

Die Zurlindenstrasse wird gegenwärtig verkehrsberuhigt umgebaut. Durch die Schule (Schulhaus Aegerten) und entsprechenden Fussverkehr ist sie zudem

nicht besser als Sammelstrasse geeignet als die Steinstrasse. Auch an der Gotthelfstrasse befindet sich eine Schule (Heilpädagogische Schule) und gleich nebenan in der Zelgstrasse eine Kindertagesstätte. Die Gotthelfstrasse ist zudem eine Einbahnstrasse und bezüglich ihrer Erschliessungsfunktion eingeschränkt. Die Verlagerung der Busverbindung ist in erster Linie der Tatsache geschuldet, dass der ÖV aus platz- und leistungstechnischen Gründen nicht über den Knoten Schmeide Wiedikon geführt werden kann. Die Buslinie wird auch wegen der schlechten Erschliessung Manessestrasse/Sihlhölzli umgelegt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 895

Regional festgelegte Verbindungsstrasse Schweighofstrasse abklassieren

Antrag

Die Schweighofstrasse zwischen Birmensdorferstrasse und Uetlibergstrasse ist zur kommunalen Sammelstrasse abzuklassieren. Das gleiche gilt für die Uetlibergstrasse oberhalb der Laubegg.

Antwort

Die erwähnte Schweighofstrasse ist eine Festsetzung aus dem regionalen Richtplan. Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans sind in die Karten und in den Bericht integriert. Sie sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und daher nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 810

Wirksamkeit der Belegungserhöhung von Personenwagen prüfen

Antrag

Im kommunalen Richtplan könnte eine Handlungsanweisung zur Prüfung dieser Massnahme (Massnahme auf überkommunalen Strassen) formuliert werden. Eine der wirksamsten Massnahmen zur siedlungsverträglichen Nutzung der bestehenden Kapazitäten der Strassen wäre die Erhöhung der Belegung der Personenwagen (2 Personen statt 1 Person).

Antwort

Die Massnahme bezieht sich auf überkommunale Strassen, die nicht Gegenstand der kommunalen Richtplanung sind. Zudem ist die Prüfung der Wirksamkeit einer Erhöhung der Belegung von Personenwagen von einer auf zwei Personen eine konkret formulierte Aufgabenstellung, die nicht der Ebene Richtplanung entspricht.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 2011

7 Einwendungen zum Kapitel Parkierung MIV

Zum historischen Parkplatzkompromiss sind mehrere Anträge eingegangen, die von daran festhalten über textliche Anpassungen oder Weiterentwicklung bis zur ersatzlosen Streichung reichen. Diese Anträge werden nachfolgend einzeln aufgeführt und zusammenfassend beantwortet.

Am historischen Parkplatz-Kompromiss festhalten

Antrag

Der historische Parkplatz-Kompromiss hat viel zu einem einvernehmlichen Zusammenleben beigetragen und dies soll auch in Zukunft so bleiben. Es ist wichtig, dass sowohl Haus- und Grundstückseigentümer als auch Besucher und Kunden weiterhin die Möglichkeit haben, mit dem privaten Fahrzeug an den Zielort zu gelangen und dort eine Parkierungsmöglichkeit zu haben. Hierfür setzt sich der HEV Zürich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln ein.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1760

Formulierung des historischen Parkplatzkompromiss anpassen

Antrag

Das Ziel 1 unter 6.2 sollte wie folgt umschrieben werden:

«Historischer Parkplatzkompromiss

In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben. Oberirdische, allgemein zugängliche Parkplätze können aufgehoben und durch Parkierungsanlagen ersetzt werden.»

Sofern die Umsetzung tatsächlich vorangetrieben werden soll, sind weitere Parkierungsanlagen erforderlich, z.B. eine Parkierungsanlage im Altstadtbereich rechts der Limmat.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1958

Den historischen Parkplatzkompromiss streichen

Anträge

Ziel und Massnahme zum historischen Parkplatzkompromiss sind zu streichen. Die Anzahl der Parkplätze auf öffentlichen Grund ist zu minimieren.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 647, 1618, 1680, 1697

Nicht am historischen Parkplatz-Kompromiss festhalten

Antrag

Am Historischen Parkplatzkompromiss ist nicht in dieser Form festzuhalten. Parkplätze in der Innenstadt sollen ersatzlos aufgehoben werden können, wobei die Interessen des Kleingewerbes zu berücksichtigen sind.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 856

Historischen Parkplatz-Kompromiss weiterentwickeln

Anträge

Am Historischen Parkplatzkompromiss ist nicht in dieser Form festzuhalten. Er soll weiterentwickelt werden. Parkplätze in der Innenstadt sollen auch ersatzlos aufgehoben werden können.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 861, 1109

Antwort

Der Historische Kompromiss hat bis anhin gut funktioniert und ist ein breit akzeptiertes Regelwerk im Umgang mit den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Innenstadt. Deshalb soll er auch in Zukunft als zielführendes, etabliertes und erfolgreiches Instrument erhalten bleiben. Das Gebiet wird als zweckmässig erachtet, insbesondere eine Ausdehnung auf Wohnquartiere wäre nicht zielführend. Eine zahlenmässige Anpassung des öffentlich zugänglichen Parkplatzangebots im Bereich des Historischen Kompromisses aufgrund der verkehrlichen und gesellschaftlichen Veränderungen seit 1990 erscheint hingegen angebracht. So zeigt sich beispielsweise das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark verbessert (u.a. Ausbau der S-Bahn, Eröffnung Durchgangsbahnhof), was zur Modalsplitveränderung zu Gunsten des Umweltverbands geführt hat. Hinzu kommen neue verkehrspolitische Vorgaben wie etwa Art. 2^{quinquies} Gemeindeordnung (Städteinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs). Daher soll der Parkplatzbestand zukünftig 10% unter dem Stand von 1990 liegen. Mit dieser massvollen Anpassung wird ausreichend Spielraum für die weitere Aufwertung und Erweiterung von Fuss-, Velo- und Grünflächen in der Innenstadt geschaffen. Gleichzeitig wird das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot auf einem angemessenem Stand erhalten.

Damit der Historische Kompromiss neuen Mobilitätsbedürfnissen (beispielsweise Car-Sharing) und dem gesellschaftlichen Wandel (beispielsweise verlängerte Ladenöffnungszeiten) zukünftig besser Rechnung trägt, wird zudem die Umschreibung der bilanzbildenden Parkplätze vereinfacht. Diese Änderung wird bilanzneutral fortgeschrieben, damit die Vergleichbarkeit zum Ausgangswert 1990 gegeben bleibt.

Der Richtplantext wurde entsprechend angepasst (Kapitel 6.2, Ziel 1).

Öffentlichen Raum durch Abbau von Parkplätzen aufwerten

Antrag

Der öffentliche Raum ist durch Abbau von oberirdischen Parkplätzen im Zuge der Erstellung von privaten Parkplätzen durch ein ganzheitliches Parkraummanagement aufzuwerten und die Erstellungspflicht von Parkplätzen ist quantitativ zu reduzieren.

Antwort

Der kommunale Richtplan Verkehr formuliert im Kapitel 6.2 Ziele zur Kompensation der Blauen Zone Parkplätze (2) und zur Erstellung von Quartierparkhäusern, die genau die Entlastung der Strassenräume bezwecken und Aufwertungsmassnahmen ermöglichen.

Die Parkplatzverordnung (2015) wurde erst kürzlich revidiert, die Parkplatzansätze wurden darin nach unten angepasst. Zudem ermöglicht die neue PPV autoarme Nutzungen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 2016

Keine Kompensation von Blau Zone Parkplätzen

Antrag

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass unter keinen Umständen weitere Blaue-Zone-Parkplätze abgebaut werden dürfen.

Antwort

Gemäss PBG und PPV haben private Nutzungen ihren PP-Bedarf auf Privatgrund abzudecken. Ein Anspruch auf Strassenparkplätze besteht nicht. Die im Zuge von Ersatzneubauten entstehenden Pflichtparkplätze sollen kompensatorisch im Strassenraum aufgehoben werden. Damit wird Platz frei für andere Nutzungen wie Güterumschlagplätze, Alleen oder Veloinfrastruktur. Gleichzeitig können damit Leerstände in teuren, privaten Garagen vermieden werden.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1692

Zielformulierung für Kompensation Blaue Zone anpassen

Antrag

Das Ziel (2) ist folgendermassen anzupassen: Zur Vermeidung von Leerständen im übrigen Stadtgebiet muss im Zuge der laufenden Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen die entsprechende Zahl von Blaue-Zone-Parkplätzen kompensatorisch aufgehoben werden. Insbesondere sollen damit folgende Bedürfnisse realisiert werden: Bäume, Velostreifen, Fussgängerflächen, Warenumschlagplätze, Massnahmen zu Gunsten des Klimaschutzes, (z. B. Entsigelung asphaltierter Flächen) und damit Vergrösserung der Grünflächen, etc. Die Strassenräume sollen deshalb von der Parkierung entlastet und anderen Nutzungen zugeführt werden.

Antwort

Die Zielformulierung zur Kompensation der Blauen Zone wird so angepasst, dass die Entlastung der Strassenräume von der Parkierung in den Vordergrund rückt.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 860

Anträge

Das Ziel 2 unter 6.2 ist wie folgt zu umschreiben:

«Kompensation private-öffentliche Parkplätze

Die Anzahl Parkplätze für die Nutzungen (Wohnungen, Arbeiten, öffentliche Nutzungen) hat gesamthaft den Anforderungen gemäss Parkplatzverordnung zu entsprechen. Parallel zur Erstellung von Pflichtparkplätzen bei Ersatzneubauten auf Privatgrund ist die entsprechende Anzahl öffentlicher Parkplätze (namentlich Blaue-Zone-Parkplätze) aufzuheben. Die Strassenräume können dadurch von der Parkierung entlastet und anderen Funktionen zugeführt werden.»

Antwort

Die Zielformulierung zur Kompensation der Blauen Zone wird so angepasst, dass die Entlastung der Strassenräume von der Parkierung in den Vordergrund rückt.

Es bezieht sich aber ausschliesslich auf die Kompensation Blauer-Zone-Parkplätze im öffentlichen Raum, die im Zusammenhang mit der Nutzung Wohnen stehen. Die Parkplatzverordnung regelt die Anzahl Pflichtparkplätze auf privatem Grund.

Die kompensatorische Aufhebung weisser Strassenparkplätze erfolgt seit langem in der Innenstadt (Historischer Parkplatz-Kompromiss) und soll mittels Quartierparkhäusern neu auch in Quartierzentren möglich werden (Ziel 3).

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1665, 1702

Antrag

Umformulierung des Ziels (2) zur Kompensation Blaue Zone.

«Die Parkplätze der Blauen Zone sind gemäss PBG lediglich in einer Übergangsphase zu erhalten, bis ausreichend Parkplätze auf privatem Grund bereitgestellt werden können. Dazu sind einerseits Parkplätze der Blauen Zone nur noch denjenigen Personen zur Verfügung zu stellen, denen die jeweiligen Liegenschaftsverwaltungen auf privatem Grund keinen Parkplatz anbieten können. Andererseits sollen im Zuge der laufenden Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen die entsprechende Zahl von Blaue-Zone-Parkplätzen kompensatorisch aufgehoben werden. Die Strassenräume sollen so von der Parkierung entlastet und anderen Nutzungen zugeführt werden.»

Antwort

Die Zielformulierung zur Kompensation der Blauen Zone (Ziel 2 im Abschnitt 6.2.) gibt die Richtung vor. Die vorgeschlagene Präzisierung zur Einschränkung der Abgabe von Blaue Zone Parkplätzen an bestimmte Personen, welche eine Änderung der entsprechenden Verordnung erfordern würde, gehört nicht auf die Stufe Richtplanung. Die Zielformulierung zur Kompensation der Blaue Zone Parkplätze wird im Übrigen so angepasst, dass die Entlastung der Strassenräume von der Parkierung in den Vordergrund rückt.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1617

Antrag

Der Text «sofern Bedarf für andere Nutzungen besteht» soll aus der Zielformulierung zur Kompensation Blaue Zone entfernt werden.

Die frei gewordenen Flächen sollen für Grünraum (Bäume) Velowege, Begegnungszone etc. genutzt werden.

Der historische Stadtteil muss aus umwelt- und klimatischen und historischen Gründen vom Autoverkehr befreit werden. Historische Stadtteile wurden nie für den Autoverkehr gebaut. Die Innenstadt ist gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar werden und für das Gewerbe gibt es Spezialregelung.

Antwort

Die Zielformulierung zur Kompensation Blaue Zone besagt genau das Beanttragte: Die Parkplätze werden kompensatorisch aufgehoben, um Platz zu gewinnen für Umgestaltungen, Begrünungen etc.

Der Richtplantext wird nicht angepasst.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1681

Massnahme zur Kompensation Blaue Zone anpassen

Antrag

Die Massnahmenformulierung zur Kompensation Blaue Zone ist wie folgt zu ändern/ergänzen: Im Zuge laufenden Erstellung von Neu- und Ersatzbauten mit ihren Pflichtparkplätzen ... Warenumschlagplätze etc.). Zusätzlich werden in Quartieren mit einem Parkplatzüberhang eine angemessene Zahl (z.B. $\frac{3}{4}$ des Überhangs) von öffentlichen PP (weisse und blaue) aufgehoben. Um trotzdem genügend PP für kurzzeitige Nutzung (Besucher, Handwerker etc.) anbieten zu können, sollen die Anforderungen (Kriterien und/oder Preis) für Dauerparkkarten in diesen Gebieten erhöht werden.

Antwort

Der Richtplan Verkehr sieht bei der Formulierung explizit vor, dass Blaue-Zone-Parkplätze kompensatorisch aufgehoben werden sollen, wenn in Ersatzneubauten Pflichtparkplätze entstehen. Bei der Beurteilung des Kompensationspotenzials fliesst immer auch das Verhältnis zwischen dem Angebot an Blaue-Zone-Parkplätzen und der Nachfrage nach Anwohnerparkkarten mit ein. Da die Pflichtparkplätze immer auch solche für Besucher enthalten, sind keine zusätzlichen Massnahmen zugunsten von Kurzzeit-Parkierenden nötig.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 862

Keine Quartierparkhäuser erstellen

Anträge

Ziel und Massnahme zur Erstellung von Quartierparkhäusern sind zu streichen.

Antwort

Die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkieranlagen ist stadtweit eine Chance, um die Strassenräume von der Strassenparkierung zu entlasten. Auch wenn die Realisierung nicht ganz einfach ist, soll das Thema in der Richtplanung verankert sein.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1110, 1619, 1215, 1933

Ziel zu Standorten des Taxiverkehrs um Sharing-Services erweitern

Antrag

Der Titel des Ziels (5) unter 6.2 ist wie folgt abzuändern:

«Adäquate Standorte für Taxi- und Sharing-Services im öffentlichen Raum»

Antwort

Die Bezeichnung des Ziels wurde auf «Angemessenes Angebot an Taxistandplätzen erhalten» angepasst und der Text entsprechend neu formuliert. Für Sharing-Services braucht es keine spezifischen Standorte im öffentlichen Raum (freefloating bzw. auf Privatgrund).

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1703

Massnahme zu den Taxistandorten streichen

Antrag

Die Massnahme zu den Standorten für den Taxiverkehr soll gestrichen werden, da mit den neuen Möglichkeiten (Digitalisierung) eine Förderung der altmodischen Taxiabstellplätzen nicht mehr angebracht ist.

Antwort

Die Formulierung zielt nicht auf eine Förderung des Taxiverkehrs, sondern auf den Status quo, nämlich auf den Erhalt der vorhandenen Taxistandplätze. Die Bezeichnung des Ziels wurde auf «angemessenes Angebot an Taxistandplätzen erhalten» angepasst und der Text entsprechend neu formuliert.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1112

Bewirtschaftete Parkplätze für Motorräder

Antrag

Es sind bewirtschaftete Parkplätze für Motorräder zu schaffen und es ist dafür zu sorgen, dass Motorräder nicht mehr wild auf den Gehflächen abgestellt werden.

In der Anzahl der anrechenbaren Parkplätze im «historischen Kompromiss» werden fortan auch die Parkplätze für Motorräder eingerechnet. Sie sind nicht Teil der Veloabstell-Anlagen.

Antwort

Die Anliegen 'Schaffen von bewirtschafteten Abstellplätze für Motorräder' und 'Vermeiden von auf Trottoirs bzw. Gehflächen abgestellten Motorrädern' werden im Richtplantext unter 6.4. mit einer Massnahme berücksichtigt: Die Stadt erarbeitet ein Konzept zur Parkierung von Zweirädern mit dem Ziel, die Fussgängerflächen zu entlasten.

Dem geforderten Einbezug der Motorradabstellplätze in den Historischen Parkplatzkompromiss kann nicht entsprochen werden, dazu wäre dessen grundlegende Anpassung nötig.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 985

Parkierungsanlagen nur privat erstellen und betreiben

Antrag

Die Finanzierung von Parkierungsanlagen soll nach privatwirtschaftliche Grundsätzen erfolgen. Sie sollen aber nicht durch die öffentliche Hand erstellt oder betrieben werden.

Antwort

Erstellung und Betrieb von öffentlich zugänglichen Parkhäusern können und sollen auch durch die öffentliche Hand möglich sein. Es gibt keinen Grund von der gängigen Praxis abzuweichen: die Parkhäuser Urania oder Hohe Promenade gehören der Stadt Zürich. Es soll auch in Zukunft möglich sein, dass die öffentliche Hand Parkhäuser baut und auch betreibt.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 858

Zulässige Nutzungen für Parkierungsanlagen definieren

Antrag

Das Kapitel Parkierung MIV ist mit Angaben zu spezifischen zulässigen Nutzungen (Zwecken) der Parkierungsanlagen zu ergänzen. So soll die Parkierungsanlage beim Albisgütli für Anlässe an diesem Ort, jedoch nicht als Park&Ride-Anlage im täglichen Gebrauch genutzt werden können.

Antwort

Parkierungsanlagen gemäss kommunalem Richtplan bieten öffentlich zugängliche Abstellplätze an. Deren konkrete Bewirtschaftung ist nicht Gegenstand der Richtplanung. Zeigt sich, dass eine Anlage nicht zweckgemäss genutzt wird, kann die Bewirtschaftung (Zeitbeschränkung, Preisgestaltung) entsprechend angepasst werden.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 809

Stellplätze für Reisemobile in der Stadt anbieten

Antrag

Auf dem Stadtgebiet sollen Stellplätze für Reisemobile angeboten werden, um auch Personen, die diese Art der Reise bevorzugen, die Möglichkeit zur Stadtbesichtigung einzuräumen.

Antwort

Reisemobile können auf den Campingplatz am See abgestellt werden. Es ist nicht Aufgabe der Stadt spezielle Parkplätze mit Infrastruktur für Strom, Wasser, Abwasser etc. für den 'autarken' Reisenden zur Verfügung zu stellen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1950

Parkierungsanlage Pfingstweid streichen bzw. nicht in der Lage eintragen

Anträge

Ort des geplanten Parkhauses „PH Pfingstweid“ nicht im Richtplan fixieren.

Antwort

Das geplante neue Parkhaus Pfingstweid soll die Aufhebung zahlreicher weisser Strassenparkplätze in dessen Umfeld, insbesondere unter der Hardbrücke und zugunsten des Fussverkehrs ermöglichen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 820, 988

Antrag

Der Eintrag für das geplante Parkhaus Pfingstweid ist ersatzlos zu streichen.

Antwort

Das geplante neue Parkhaus Pfingstweid soll die Aufhebung zahlreicher weisser Strassenparkplätze in dessen Umfeld, insbesondere unter der Hardbrücke und zugunsten des Fussverkehrs ermöglichen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1620

Verzicht auf Eintragung von geplanten Parkierungsanlagen

Antrag

Auf die Karteneinträge der drei geplanten Parkierungsanlagen soll verzichtet werden. Es sind nur 3 Standorte eingetragen. Das suggeriert, dass es eher keine

weiteren geben soll. Das widerspricht dem Ziel, Parkplätze im Strassenraum aufzuheben und zwar in der ganzen Stadt und flächendeckend.

Antwort

Die kompensatorische Aufhebung von Strassenparkplätzen erfolgt in erster Linie dann, wenn wohnungsbezogene Pflichtparkplätze auf Privatgrund Blau-Zone-Parkplätze ersetzen. Von den ca. 45'000 Strassenparkplätzen liegen ca. 33'000 in der Blauen Zone. Darüber hinaus sollen auch weisse Strassenparkplätze vorab im Bereich von Quartierzentren in Quartierparkhäuser verlagert werden (vgl. 6.2, Pkt. 3). Quartierparkhäuser können dann in den Richtplan eingetragen werden, wenn der zukünftige Standort in etwa bekannt ist und sie mindestens 50 öffentlich zugängliche Parkplätze anbieten. Darüber hinaus können Quartierparkhäuser auch ohne Eintrag im Richtplan erstellt werden. Für die drei eingetragenen geplanten Parkhäuser sind die Standorte klar, z.T. sind die Planungsarbeiten bereits fortgeschritten.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 857

Verlegung von Parkplätzen in eine unterirdische Parkierungsanlage bei der Sportanlage Looren

Antrag

Verlegung der etwa 100 Parkplätze bei der Sportanlage Looren (Witikon) in eine neu zu erstellende unterirdische Parkierungsanlage, um die gewonnene Oberfläche für sportliche Aktivitäten nutzen zu können.

Antwort

Die Parkierungsanlage an sich ist unbestritten. Ob sie oberirdisch oder als Tiefgarage auszugestalten ist, kann nicht über die Richtplanung festgelegt werden..

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 732

Parkierungsanlage Alte Kalchbühlstrasse eintragen

Antrag

Eintrag der bestehenden öffentlichen Parkierungsanlage Alte Kalchbühlstrasse.

Antwort

Parkierungsanlagen werden nur dann im Richtplan eingetragen, wenn sie mindestens 50 Parkplätze umfassen, die im öffentlichen Interesse stehen. Die beantragte Parkierungsanlage ist dafür zu klein.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 815

Anzahl Parkplätze der Parkierungsanlage Friedhof Uetliberg reduzieren

Antrag

Die öffentliche Parkierungsmöglichkeit beim Friedhof Uetliberg ist im Plan beizubehalten, in der Grösse aber zu reduzieren.

Antwort

Der Eintrag im Richtplan besagt nur, dass mindestens 50 Parkplätze vorhanden sind. Im Übrigen erlaubt der Eintrag im Richtplan keinen direkten Rückschluss auf die detaillierte Anzahl Parkplätze. Eine Anpassung der Anzahl Abstellplätze ist unabhängig vom Richtplan vorzunehmen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 896

Alle Massnahmen zur Parkierung streichen

Antrag

Alle Massnahmen zur Parkierung streichen.

Antwort

Eine pauschale Streichung aller Massnahmen zur Parkierung wäre nicht sinnvoll, dies umso mehr als diese zu mehr Spielräumen im Strassenraum, d.h. zu mehr Klimaschutzmassnahmen wie Beschattung etc. führen würden.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1682

8 Einwendungen zum Kapitel Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr

Kapitel zum öffentlichen Verkehr und Reisebusverkehr streichen

Antrag

Auf das Kapitel öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr sowie die entsprechende Richtplankarte sei zu verzichten.

Der grösste Teil dieser Festlegungen ist regional oder kantonal geregelt. Geplante kommunale Buslinien scheitern nicht an der Raumsicherung, sondern an der Finanzierung und muss bei Strassenbauprojekten auch nicht umgesetzt werden. Dies insbesondere, wenn die Planung keinen Zeithorizont enthält. Auch §31 PBG verlangt keine kommunale öV-Planung.

Antwort

Die Einträge von Quartierbusstrecken, Buswendeanlagen und Anlagen für den Reisebusverkehr im kommunalen Richtplan dienen der Raumsicherung und sind daher beizubehalten.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1113

Öffentlichen Verkehr ausbauen

Antrag

Damit trotz erwarteter Bevölkerungszunahme eine stadtverträglichen Mobilität möglich wird, ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs stärker voranzutreiben und verbessert mit der baulichen Entwicklung zu koordinieren. Insbesondere mangelt es in Zürich an talquerende Bus- und Tramlinien. Buslinien wie z.B. die 33 sind bis zum Triemli als Tramlinien auszubauen. Eine neue Buslinie ist über die Duttweilerbrücke einzuplanen.

Antwort

Die übergeordneten Weichen für die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsplanung werden auf kantonaler und regionaler Ebene gestellt. Die Revisionen der Richtpläne (kantonal und regional) haben die bestehenden Reserven in der BZO, die bereits '99 geschaffen wurden einbezogen. Die BZO 2016 hat keine nennenswerten zusätzlichen Reserven geschaffen. Denn diese bietet im gesamten Stadtgebiet noch umfangreiche Reserven für die bauliche Entwicklung, mit dem vorliegenden kommunalen Richtplan ist eine Erhöhung der theoretischen Reserven um 10-15 % möglich.

Die Verkehrszunahme soll insbesondere durch den ÖV aufgenommen werden. Geplant sind das Tram Affoltern, Nordtangente und Rosengarten im Norden sowie Limmattalbahn und Tramlinie 1 für den Westen der Stadt.

Für die Auswahl der Gebiete mit zusätzlicher Verdichtung und die Zuteilung der Dichte-Kategorien von „geringer Dichte“ bis „sehr hoher Dichte“ war die *bestehende und geplante* Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ein zentrales Kriterium.

Unter der Voraussetzung, dass die Projekte gemäss der übergeordneten Richtplan-Einträge umgesetzt werden, ist damit das erwartete Wachstum der Wohn- und Arbeitsbevölkerung tragbar.

Die Einwendungen betreffend den Tram- und Trolleybusverkehr und sind somit nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans, sondern des regionalen Richtplans.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 1209

Neue Busverbindung Witikon – Burgwies – Balgrist

Antrag

Busverbindung Zentrum Witikon via Wasserstrasse zur Burgwies und weiter zum Balgrist.

Antwort

Das Gebiet ist gemäss Angebotsverordnung ausreichend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 731

Gebiet Frymannstrasse, Rebenstrasse und Maneggpromenade soll mit einem Bus erschlossen werden

Anträge

Für das Gebiet Frymannstr, Rebenstr und Maneggpromenade soll eine neue Buserschliessung eingetragen werden.

Antwort

Das Gebiet ist gemäss Angebotsverordnung ausreichend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Das Angebot auf der Linie 70 wurde im Dezember 2018 mit der Verlängerung zum Bahnhof Wollishofen ausgebaut.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 645, 864

Buslinien über die Stadtgrenze hinaus planen

Antrag

Zusätzliche Massnahme Gesamtstrategie (4.3, S. 15/16) bzw. Massnahmen öffentlicher Verkehr (7.4, S.33). Die Planung des öffentlichen Verkehrs (v. a. Busverbindungen) soll, wo angezeigt und sinnvoll, über die Gemeindegrenzen hinaus gedacht und angegangen werden. Als Beispiel sehen wir die Grenzen Zürich-Zollikon (Erschliessung Lengg) oder Zürich-Dübendorf.

Antwort

Buslinien über die Stadtgrenzen hinaus sind von regionaler Bedeutung und somit nicht Gegenstand des kommunalen, sondern des regionalen Richtplans.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 849

Neue direkte Busverbindung eintragen

Antrag

Direkte Busverbindung Witikon – Katzenschwanz – Zoo – (Stettbach)

Antwort

Im kommunalen Richtplan sind Quartierbuslinien eingetragen, die einzelne Quartiere bedienen. Die vorgeschlagene Verbindung würde mehrere Quartiere miteinander verbinden und müsste im Rahmen der Revision des regionalen Richtplans geprüft werden.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 730, 863

Buswendeanlage an den Bahnhof Wiedikon verlegen

Anträge

Die Verlegung der Bus- und Postautowenderoute von der Freystrasse in die Baumgartnerstrasse/Bahnhof Wiedikon verbunden mit einer Neugestaltung der Velowege soll verbindlich aufgenommen werden.

Antwort

Die Buswendeanlage am Bahnhof Wiedikon ist von regionaler Bedeutung und somit nicht Gegenstand des kommunalen, sondern des regionalen Richtplans.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 742, 1013

Tramverkehr beschleunigen

Antrag

Tramverkehr beschleunigen

Antwort

Die Einwendungen betreffen den Tramverkehr und sind somit nicht Gegenstand des kommunalen, sondern des regionalen Richtplans.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 700

Tramlinie über den Hottingerplatz führen

Antrag

Der Hottingerplatz als das materielle Quartierzentrum Hottingens mit höchstem übrigen Versorgungsrad und gewichtiger (sowie tatsächlich wachsender und gelebter) Q-Zentrumsfunktion sei nicht weiter (seit wenigen Jahren) vom öffentlichen Verkehr zu 50% abgeschnitten zu halten: Die Tramlinie 8 sei erneut über den Hottingerplatz zu führen.

Antwort

Der Tramverkehr ist nicht Gegenstand des kommunalen, sondern des regionalen Richtplans und kann daher nicht berücksichtigt werden.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 775

Tramlinien aus der Richtplankarte streichen

Anträge

Mehrere in der Richtplankarte eingetragene Tramlinie sollen gestrichen werden:

- Rauti- und Altstetterstrasse
- Hardstrasse, zwischen Albisrieder- und Hardplatz
- Feldstrasse
- Seebahnstrasse

Antwort

Bei den Tramlinien handelt es sich um übergeordnete Festlegungen, die nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans sind, sondern nur zur Information und besseren Einordnung der kommunalen Eintragungen in das ÖV-Gesamtnetz dargestellt wurden. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr können aber keine Einwendungen zu übergeordneten Festlegungen entgegengenommen werden.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 770, 1688, 1946, 1947, 1948
--

Seilbahn Mythenquai – Zürichhorn streichen oder verlegen

Anträge

Die Stadt hat sich gegenüber dem Kanton dafür zu verwenden, dass der Eintrag der Seilbahn von der Badanstalt Mythenquai zur Blatterwiese beim Zürichhorn gestrichen oder in die ursprünglich beabsichtigte Linienführung zwischen den Bahnhöfen Tiefenbrunnen und Wollishofen zurückgeführt wird.

Antwort

Bei der Luftseilbahn über den Zürichsee handelt es sich um eine übergeordnete Festlegung, die nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans ist und nur zur Information und besseren Einordnung der kommunalen Eintragungen dargestellt wurde. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr kann diese Einwendung nicht entgegengenommen werden.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 648, 729, 1843

Luftseilbahnverbindung Stettbach – Zoo streichen

Antrag

Die geplante Festlegung der Luftseilbahnverbindung «Stettbach- Zoo Zürich, welche z.T. über das Gebiet der Stadt Dübendorf führt, ist aus der Karte zu streichen.

Antwort

Bei der Luftseilbahnverbindung «Stettbach - Zoo Zürich» handelt es sich um eine übergeordnete Festlegung, die nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans ist und nur zur Information und besseren Einordnung der kommunalen Eintragungen dargestellt wurde. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr kann diese Einwendung nicht entgegengenommen werden..

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 1429

Keine zusätzlichen Reisebus-Halteplätze eintragen

Antrag

Der Reisebusverkehr ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Dem muss mit Busterminals Rechnung getragen werden. Von weiteren Busparkplätzen im öffentlichen Raum ist jedoch abzusehen.

Antwort

Die Stadt Zürich wird dank ihrer zentralen Lage und dem bedeutenden wirtschaftlichen und touristischen Potenzial von zahlreichen Reisebusunternehmen angefahren. Reisegruppen (Touristenbusse) halten sich im Gegensatz zum Ferientourismus oftmals nur stunden- oder tagesweise in der Stadt auf. Sie sind daher darauf angewiesen, dass sie die touristischen Ziele direkt anfahren können. Dazu zählen insbesondere die Innenstadt und das Seebecken sowie weitere touristische Ziele auf Stadtgebiet. Es ist daher zweckmässig, neben dem Busterminal, welcher vor allem von Fernbusbetreibern und Reisebusunternehmern für Reisen ab Zürich angefahren wird, auch ein Angebot von Busparkplätzen für Reisegruppen anzubieten, welche stunden- oder tagesweise nach Zürich kommen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 799

Werftareal ZSG in Wollishofen eintragen

Antrag

Das Werftareal ist auf dem Richtplan einzutragen.

Antwort

Ein Wertareal trifft von der Bedeutung her nicht die kommunale Stufe, sondern wäre eher als regionales Thema einzustufen. Bei einer Revision der regionalen Richtplans kann diese Einwendung erneut eingebracht und geprüft werden.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 816

9 Einwendungen zum Kapitel Fussverkehr

Höhere Verbindlichkeit für die Richtplankarte Fussverkehr erreichen

Antrag

Die Richtplankarte Fussverkehr soll eine höhere Verbindlichkeit erhalten.

Antwort

Das übergeordnete Recht sieht vor, dass Richtpläne behördenverbindlich sind (Art. 9 Abs. 1 RPG; § 19 Abs. 1 PBG). Eine direkte Grundeigentümergebinlichkeit kann ihnen aus Gründen des übergeordneten Rechts nicht zugemessen werden. Der Eintrag eines Weges in der Richtplanung bildet indes Grundlage für die Festsetzung von Baulinien sowie für ein späteres Strassenbauprojekt und den damit verbundenen Rechtserwerb an benötigtem Land. Im Rahmen der Projektierung kann aber von den Festlegungen im Richtplan abgewichen werden, sofern sich dies als notwendig erweist und die Abweichung von untergeordnetem Ausmass ist.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 821

Masterplan Fussverkehr erarbeiten

Anträge

Zur Konkretisierung der Qualität der Fussgängergebiete und zur Qualitätssicherung des Fusswegnetzes gemäss FWG wird ein Masterplan Fussverkehr erarbeitet.

Antwort

Die Erarbeitung eines Masterplans Fussverkehr wäre aufwändig. Die bereits laufenden Tätigkeiten im Bereich Fussverkehr decken das Thema ab. Dazu gehören die Sanierung der gemeinsamen Flächen Fuss- und Veloverkehr und die Entwicklung von Standards zum Fussverkehr (Minimalbreiten, Ausgestaltung von Querungen etc.). Die Erarbeitung eines Masterplans Fussverkehr würde Ressourcen binden und die laufenden Tätigkeiten verzögern.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 829, 986

Flächen an den Fussverkehr zurückgeben

Antrag

Werden Tunnels für Hochleistungsstrassen oder andere neue Hochleistungsstrassen gebaut (z.B. gemäss kantonalem Richtplan), so werden in der Stadt Zürich die entsprechenden Verkehrsverbindungen des MIV abklassiert und zurückgebaut, damit dem Fussverkehr und dem Aufenthalt zu Fuss wichtige zentrale Flächen zurück gegeben werden können.

Antwort

Die Abklassierung von übergeordneten Strassen, um dem Fussverkehr Flächen zuteilen zu können, ist nicht Gegenstand des kommunalen sondern des regionalen bzw. des kantonalen Richtplans Verkehr.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 983

Zielformulierungen zum Fussverkehr ergänzen

Antrag

Ziele zum Fussverkehr (a, b und c) sollen zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmenden ergänzt werden (Kinder, betagte und behinderte Personen).

Antwort

Die Ziele wurden aus dem regionalen Richtplan zitiert, da sie auch für die kommunale Ebene von Bedeutung sind. Auf diese Weise lassen sich die für den Fussverkehr wichtigen Ziele umfassend und verständlich beschreiben. Einwendungen können aber nur zu den kommunalen Festlegungen berücksichtigt werden.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 1683

Antrag

Das Ziel c) unter 8.2 ist wie folgt zu ergänzen:
In den Fussgängerbereichen beträgt die Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h und es sind grosszügige Flächen für den Fussverkehr auszugestalten.

Antwort

Die Ziele wurden aus dem regionalen Richtplan zitiert, da sie auch für die kommunale Ebene von Bedeutung sind. Auf diese Weise lassen sich die für den Fussverkehr wichtigen Ziele umfassend und verständlich beschreiben. Einwendungen können aber nur zu den kommunalen Festlegungen berücksichtigt werden.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 1704

Qualitätsanforderungen für Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität definieren

Antrag

Für Fusswege mit besonderer Aufenthaltsqualität sind Qualitätsanforderungen zu definieren. Zusätzlich ist ein Umsetzungsplan zu erstellen.

Antwort

Qualitätsanforderungen für Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität sind bewusst nicht auf Stufe Richtplanung definiert worden. Was nötig ist, um die geforderte erhöhte Aufenthaltsqualität zu erreichen, ist ortsabhängig und sollte im Rahmen von Strassenbauprojekten mit detaillierten Kenntnissen vor Ort definiert

werden können. An eine Brücke über den Fluss werden andere Qualitätsanforderungen gestellt als beispielsweise an einen Weg entlang einer viel befahrenen Strasse.

Die Umsetzungsplanung wurde bereits gestartet, ist aber nicht Bestandteil der Richtplanung.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1495

Angemessenes Temporegime für Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität festlegen

Antrag

Bei den Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität ist auf ein angemessenes Temporegime zu achten. Gerade bei Fussverbindungen ist die Anforderung einer entschleunigten Umgebung ausschlaggebend für eine erhöhte Aufenthaltsqualität.

Antwort

Die Definition von Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität sollte nicht überbestimmt sein. Die Vorgabe, solche nur entlang von T30-Strecken anordnen zu können, schränkt den Spielraum unnötig ein. Ebenso muss in der konkreten Umsetzung einzelfallweise geprüft werden, ob entlang einer solchen Verbindung die Verkehrsgeschwindigkeit reduziert werden kann. Eine solche Festlegung kann nicht auf Stufe Richtplan getroffen werden. Zudem sind die beantragten Begriffe «angemessen» und «entschleunigt» so, dass schlussendlich doch nicht klar ist, was genau damit gemeint ist.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1114

Vereinbarkeit von Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität und Velorouten sicherstellen

Antrag

Fusswegverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität: Bei der Erweiterung von attraktiven, grosszügigen Fussgängerflächen mit von Bäumen beschatteten Aufenthaltsbereichen ist darauf zu achten, dass diese mit dem Ausbau des Zürcher Velonetzes vereinbar sind.

Antwort

Stufengerecht hat die Koordination der Anforderungen der verschiedenen Verkehrsmittel für die Einträge im Richtplan stattgefunden. Der Vereinbarkeit der Anforderungen des Fuss- und des Veloverkehrs wird zudem auf der Stufe der Projekte Rechnung getragen, wenn Interessenabwägungen mit detaillierten Kenntnissen der Situation vor Ort möglich sind.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 801

Klare Verhältnisse für Fuss- und Velomischverkehr schaffen

Antrag

Auf Mischflächen sollen durch Bodenmarkierungen klare Verhältnisse geschaffen werden, insbesondere auf kombinierten Fuss-/Velowegen.

Antwort

Das Anliegen entspricht nicht der Stufe Richtplanung, sondern wird in Projekten mit detaillierter Kenntnis der Situation vor Ort bearbeitet. Im Projekt «Gemeinsame Flächen Fuss-/Veloverkehr» werden zur Zeit Optimierungsmassnahmen für bestehende gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr erarbeitet. Die Flächen sollen so saniert werden, dass sie taktil getrennt, ausreichend breit und korrekt signalisiert sind. Mischflächen wird es nur noch in absoluten Einzelfällen auf kurzen, klar definierten Abschnitten mit Signalisierung 'Velo gestattet' geben.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 800

Antrag

In den Kapiteln 8 Fussverkehr und 9 Veloverkehr sind Ausführungen zum Thema Mischverkehr mit Fuss- und Veloverkehr aufzunehmen. Es sind Kriterien für einen sinnvollen Mischverkehr anzugeben und entsprechend die Kriterien, bei denen Mischverkehr zu vermeiden ist.

Antwort

Das Anliegen ist inhaltlich unbestritten. Im Projekt Gemeinsame Flächen Fuss-/Veloverkehr werden seit 2018 anhand von definierten Kriterien Situationen mit Mischverkehr Fuss und Velo saniert. Dabei geht es um taktile Trennung, um Verbreiterungen oder auch um korrekte Signalisierung. Die Kriterien gelangen auch bei allen Tiefbauprojekten zur Anwendung. Die Aufzählung von Kriterien, welche für bzw. gegen Mischverkehr Fuss-/Veloverkehr sprechen, gehört nicht auf die Ebene des Richtplans. Vielmehr handelt es dabei um konzeptionelle Vorgaben, welche im konkreten Einzelfall auf der Massnahmenebene Anwendung finden..

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 866

Grösse der Fussgängerbereiche durch Dauer möglicher Spaziergänge definieren

Antrag

Alle alten Dorfzentren (mindestens die Zentren der früheren Gemeinden wie Albisrieden, Altstetten, Höngg usw.) müssen einen Fussgängerbereich aufweisen, in dem ein angenehmer Spaziergang von mindestens einer Viertelstunde angeboten wird.

Antwort

Für jedes Quartierzentrum existiert der Eintrag eines «Fussgängerbereiches» beziehungsweise «Umgestaltung Strassenraum» im regionalen Richtplan. Deren

Ausdehnung ist definiert durch die Grösse des Quartierzentrums und nicht durch das Kriterium 'Viertelstundenspaziergang'.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 826

Den Hambergersteig nicht durch den Rebhügel verlängern

Anträge

Auf die geplante Fussverbindung (A40) durch den Rebberg Burghölzli (Fusswegverbindung vom oberen Ende des Hambergersteigs an der Südstrasse bis zum bestehenden Fussweg im Burghölzliwald) ist zu verzichten.

Antwort

An der bereits im kommunalen Verkehrsplan von 2004 eingetragenen Fussverbindung wird festgehalten. Die Verbindung vom See zum Burghölzlihügel ist wichtig, da sie den im regionalen Richtplan festgelegten Aussichtspunkt Nr. 15 «Burg- hölzli» erschliesst. Der Abschnitt wird neu als «Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität» eingetragen. Die Aufenthaltsqualität wäre allein schon durch die Aussichtslage gegeben. Die Fussverbindung wurde als direkte gerade Linie zwischen dem Ende des Hambergersteigs und dem Aussichtspunkt eingetragen, da über den genauen Verlauf erst aufgrund einer Interessenabwägung (öffentliches Interesse, bauliche Machbarkeit, Interessen der Eigentümer, Bewirtschafter und Quartierbevölkerung, Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes etc.) im Rahmen eines Bauprojektes mit detaillierter Analyse der Situation vor Ort entschieden werden kann.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 727, 787, 806, 807, 1630, 1643, 1645, 1689,
--

Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität oberhalb des Rebhügels als bestehend eintragen

Antrag

Es sei auf die „neue Fussverbindung“ Burgreben (B40) als Neu- oder Ausbau zu verzichten, da diese Fusswegverbindung bereits besteht.

Antwort

An der bereits im Richtplan 2004 eingetragenen Fussverbindung vom Botanischen Garten zur Lenggstrasse wird festgehalten. Sie ist zudem im regionalen Richtplan festgesetzt. Diese übergeordnete Festsetzung kann nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bilden. Der kommunale Richtplan konkretisiert diese Verbindung lediglich im Sinne der Aufwertung als Verbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1629

Auf die Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität vom Botanischen Garten bis zur Lenggstrasse verzichten

Antrag

Auf die neue Fussverbindung Burgreben (B40), Abschnitt Botanischer Garten bis Lenggstrasse, sei zu verzichten.

Antwort

Beim Fussweg vom Botanischen Garten bis zur Lenggstrasse handelt es sich um einen Eintrag aus dem regionalen Richtplan, der im kommunalen Richtplan zusätzlich dargestellt wurde, um eine Übersicht über das gesamte Fussverbindungsnetz zu ermöglichen. Die kommunale Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität (B40) bezieht sich nur auf den Abschnitt oberhalb des Rebhügels und konkretisiert die regionale Festlegung hinsichtlich der Aufenthaltsqualität. Regionale Festlegungen sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.

Der Richtplan macht noch keine Aussagen über den konkreten zukünftigen Verlauf der eingetragenen Fussverbindung. Er ist nicht parzellenscharf und auch nicht eigentümerverbindlich. Der zukünftige Verlauf kann erst auf Stufe Bauprojekt mit detaillierter Kenntnis der Situation vor Ort und nach durchgeführter Interessenabwägung definiert werden.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1670

Fussverbindung zwischen Flur- und Flüelastrasse nicht über das Grundstück AL 7775 führen

Antrag

Die geplante Fusswegverbindung A50 zwischen der Flüelastrasse und der Flurstrasse sei über das Grundstück Kat.-Nr. AL8195 und/oder AL8194 und nicht über AL 7775 (mit Wegrecht zugunsten des Grundstücks Kat.-Nr. AL 8097 der Stiftung PWG belastet) zu führen.

Antwort

Das Anliegen der Richtplanung ist es, zusätzliche Fussverbindungen als Verbindungen zwischen der Flurstrasse und der Flüelastrasse zu schaffen (A50 und A51), da in diesem Gebiet bereits grössere Wohnüberbauungen realisiert wurden und weitere folgen werden. Somit nimmt die Bedeutung des Fussverkehrs zu. Die Einträge im Richtplan sind aber nicht parzellenscharf. Die genaue Wegführung wird im Rahmen von Strassenbauprojekten nach erfolgter Interessensabwägung festgelegt.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1692

Fussverbindungen im Gebiet Ettenfeld-Seebach nicht über Privatgrund führen

Antrag

Die beiden geplanten Fussverbindungen A77 und B76 (unklarer Eintrag) im Gebiet Ettenfeld-Seebach bzw. des geplanten Arianeparks seien ausserhalb des Grundstücks Kat.-Nr. SE6749 zu führen.

Antwort

Aus Sicht der Richtplanung ist es sinnvoll, den Arianepark in das Netz der Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität zu integrieren. Der Richtplan ist jedoch weder parzellenscharf noch eigentümerverschrieben. Der genaue Verlauf der zukünftigen Fusswege kann nur im Rahmen von Bauprojekten nach erfolgter Interessensabwägung und detaillierter Kenntnis der Situation vor Ort festgelegt werden.

Die Fussverbindung B77 (neu als Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität für einen Abschnitt der ehemaligen Fussverbindung A77) wird mit einem langfristigen Realisierungshorizont eingetragen, so dass sie realisiert werden kann, wenn eine Nutzungsänderung des Industrieareals eintreten sollte.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1690

Fussverbindung über das Ruag Industrieareal entfernen

Antrag

Die Fussverbindung auf dem Ruag Industrie-Areal ist zwingend zu entfernen.

Antwort

Der Richtplaneintrag wird neu als « Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität » und dem Realisierungshorizont « langfristig, Trasseesicherung (30 Jahre und darüber hinaus) » eingetragen. Ziel ist es, dort eine Fussverbindung realisieren zu können, sollte das Gebiet einmal umgenutzt werden (Wohnen, Park etc.). Zudem sind Richtplaneinträge nicht parzellenscharf und der konkrete Verlauf der Fussverbindung somit noch nicht definiert. Dieser kann erst im Rahmen eines Bauprojekts mit detaillierter Analyse der Situation vor Ort festgelegt werden. Solange das Areal wie aktuell genutzt wird, hat der Eintrag keine Bedeutung. Ein entsprechender Vermerk wurde in der Liste der geplanten Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität (B77) als Koordinationshinweis aufgenommen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 817

Auf Fussverbindung zwischen Hungerbergstrasse und Holderbachweg verzichten

Antrag

Wir beantragen, auf den im Richtplan eingezeichneten Fussweg (Verbindung zwischen Hungerbergstrasse und Holderbachweg, siehe auch Plankopie) zu verzichten.

Auf einen Fussweg entlang des Waldrandes haben wir nichts einzuwenden. Dieser besteht zum Teil bereits als Fussweg vom Plätschweg zum Holderbachweg. Ob allerdings ein Fussweg entlang des Waldrandes, parallel (Abstand 50 Meter) zur Sonderstrasse Sinn macht — wird ernsthaft bezweifelt..

Antwort

Im Gegensatz zur Sonderstrasse, die im Wald verläuft, zieht sich die vorgesehene Verbindung durch offenes Gelände. Damit bietet sie ein ganz anderes Landschaftserlebnis. Zudem verläuft sie auf deutlich tieferem Niveau und ist von Affoltern her entsprechend einfacher zu erreichen. Die Fussverbindung schliesst die Lücke in der Verbindung Höggerberg und Katzenssee. Aus diesen Gründen wird am Eintrag festgehalten.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1952

Kreuzungsbereich Schwamendingerstrasse/Überlandstrasse attraktiver gestalten

Antrag

Die Kreuzung Schwamendingerstrasse/Überlandstrasse ist städtebaulich aufzubessern. Diese Strassenkreuzung ist eine graue Strassenwüste. Bäume fehlen. Die Unterführung ist auch nicht besonders angenehm.

Antwort

In den Kreuzungsbereich Schwamendingerstrasse/Überlandstrasse mündet auch die Regensbergstrasse, für die eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität mit weiterem Verlauf über die Hubenstrasse eingetragen ist (siehe Richtplan-karte Fussverkehr). Zudem ist im Dokument «Zürich 2040 – Ein räumliches Konzept für die wachsende Stadt» für dieses Gebiet ein Nachbarschaftszentrum eingetragen. Damit sind die planerischen Grundlagen für Aufwertungsmassnahmen gegeben. Weitergehende Festlegungen auf Stufe der Richtplanung sind nicht erforderlich bzw. können auf dieser Planungsstufe nicht gemacht werden.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 2006

Gleisquerung östlich der Hardbrücke aufnehmen

Antrag

Wir beantragen einen Richtplaneintrag für die Gleisfeldquerung östlich der Hardbrücke samt Gleiszugang mit Veloabstellanlage zum Bahnhof Hardbrücke.

Antwort

Die unbefriedigende Situation auf der Hardbrücke lässt sich im Rahmen der bestehenden Einträge verbessern. Diese sind nicht parzellenscharf. Priorität hat die Fortsetzung des Bahndammwegs übers Gleisfeld zur Hohlstrasse/Seebahnstrasse.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 825

Schmelzbergsteig für Velo und Kinderwagen ausbauen

Anträge

Schmelzbergsteig: der Durchgang soll so umgestaltet werden, dass er auch von Velofahrenden und Personen mit Kinderwagen genutzt werden kann (heute ist da nur eine Treppe).

Antwort

Der Weg ist zu steil, um eine Veloroute für diese Verbindung vorzusehen. Hilfen für Kinderwagen und weitere Gestaltungselemente können im Rahmen von Bauprojekten abgeklärt werden. Die Stufe Richtplanung ist für Elemente der Ausgestaltung jedoch nicht die richtige.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 894, 898

Fussgängerbereich oder Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität entlang der Josefstrasse aufnehmen

Antrag

Die ganze Achse Zollstrasse-Josefstrasse-Schiffsbaustrasse soll im neuen kommunalen Richtplan zum Fussgängerbereich werden.

Falls das nicht möglich ist, soll sie mindestens zur Zone mit „Fussgängerverkehr mit erhöhter Aufenthaltsqualität“ werden.

Antwort

Das Anliegen lässt sich berücksichtigen, indem die ganze Achse Zollstrasse - Josefstrasse - Schiffsbaustrasse auf der Richtplankarte Fussverkehr als «Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität» eingetragen wird. Auf den Eintrag Fussgängerbereich wird verzichtet, weil dieser nur für Quartierzentren vorgesehen ist.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 987

Zusätzliche Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität entlang des Hirschengrabens eintragen

Antrag

Der Hirschengraben ist als Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität festzulegen..

Antwort

Oberhalb des Hirschengrabens ist eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität eingetragen (Künstlergasse - Park - oberhalb neuem Kunsthaus). Entlang des Hirschengrabens gibt es erst dann Spielraum für den Eintrag einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität, wenn dort die Parkplätze aufgehoben werden können (vergleiche Thema historischer Parkplatzkompromiss).

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1698

Auf Festlegung einer Fussverbindung für den Polysteig verzichten

Antrag

Auf die Festlegung des Fussweges Polysteig ist zu verzichten. Als prioritäre Fusswegverbindung ist die Route Leonhardstrasse (Verzicht auf Parkplätze) - Walchplatz - HB aufzuwerten.

Antwort

Der geplante Polysteig ist eine Festlegung im regionalen Richtplan. Der kommunale Richtplan ist an diese übergeordnete Festlegungen gebunden. Die vorgeschlagene Alternative via Leonhardstrasse stellt zudem einen erheblichen Umweg dar, während es sich bei der Verbindung HB - Central – Hochschulgebiet via Polysteig um die direkte Verbindung handelt. In welcher Form diese Verbindung realisiert wird, ist noch offen, aber sie ist unverzichtbar für die verbesserte Erschliessung.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 1700

Auf Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität entlang einer geplanten Verbindungsstrasse in Seebach verzichten

Anträge

Die Fussverbindung mit «erhöhter Aufenthaltsqualität» entlang des Gleisfeldes in Seebach sei zu streichen, sofern die im regionalen Verkehrsrichtplan dort geplante Verbindungsstrasse weiterhin verbleibt.

Antwort

Es ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen, eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität entlang von Verbindungsstrassen zu planen, sondern eine Frage der Ausgestaltung der Fussverbindung im Einzelfall, so dass die angestrebte Qualität realisiert werden kann. Die Fussverbindung entlang des Gleiskörpers liegt in einem Gebiet, das baulich verdichtet wird. In der Umgebung gibt es Freiräume mit allgemeiner Erholungsfunktion, eine Volksschule und Sportanlagen, so dass es sinnvoll ist, dort die Fussverbindung mit «erhöhter Aufenthaltsqualität» als Teil eines durchgängigen Netzes anzubieten.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1123, 1959

Massnahme zur Ausdehnung der Fussverkehrsflächen in Fussgängerbereichen aufnehmen

Antrag

Die folgende Zusätzliche Massnahme wird vorgeschlagen:

In den Fussgängerbereichen werden die für den Fussverkehr bestimmten Flächen ausgedehnt.

Antwort

Auf Stufe Richtplanung sind nur allgemeingültige Aussagen, also Aussagen, die für alle Fussgängerbereiche zutreffen, sinnvoll. Es ist nicht unbedingt zweckmässig, in allen Fussgängerbereichen die Fussgängerflächen auszudehnen. Eine Konkretisierung der allgemeinen Aussagen ist auf Stufe Konzept zu den einzelnen Fussgängerbereichen vorgesehen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 823

Fussgängerbereiche für das Hochschulquartier

Antrag

Das Hochschulquartier ETH + Uni (inklusive der geplanten Verdichtungsgebiete) sowie die Campusgebiete Irchel und Hönggerberg sind als Fussgängergebiete einzutragen.

Antwort

Fussgängerbereiche sind als Flächen des öffentlichen Raumes in Quartierzentren zu verstehen. Durch eine attraktive Gestaltung dieser Flächen soll das Quartierzentrum gestärkt werden. Beim Hochschulquartier handelt es sich nicht um ein Quartierzentrum, weshalb Fussgängerbereiche dort der falsche Ansatz sind. Die Attraktivität des öffentlichen Raumes wird durch andere Planungsinstrumente sichergestellt.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 827

Erweiterung des Fussgängerbereichs Altstadt um das Seebecken herum

Antrag

Das Fussgängergebiet Altstadt muss um das Gebiet des Seebeckens erweitert werden und dafür gesorgt werden, dass durchgehende Routen ohne Unterbruch bis zu den Zentren Enge, Stauffacher, Limmatplatz, Hochschulen, Hottingen, Kreuzplatz und Seefeld führen.

Antwort

Der Ausdehnung des Fussgängerbereichs zum See ist mit den Hauptverkehrsstrassen ums Seebecken herum Grenzen gesetzt. Diese werden auch in Zukunft eine starke Zäsur bilden.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 828

Zusätzliche Fussgängerbereiche Sihlcity und Birmensdorfer- /Schweighofstrasse eintragen

Antrag

An folgenden Orten sind weitere Fussgängerbereiche vorzusehen:
Sihlcity: Bereich Kreuzung Giesshübelstrasse, Bederbrücke, Mannessestrasse.
Kreuzung Birmensdorferstrasse/Schweighofstrasse.

Antwort

Die beiden genannten Kreuzungen sind keine Quartierzentren. Zudem gibt es kaum Spielraum für eine fussgängerfreundlichere Umgestaltung. Die Voraussetzungen für den Eintrag eines Fussgängerbereichs sind nicht gegeben.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 891

Legende für Fussgängerbereiche in der Richtplankarte anpassen

Antrag

Es wird festgestellt, dass unter der kommunalen Festlegung «Fussgängerbereich» für die bestehende und die geplante Festlegung die gleiche Signatur verwendet wird. Für die beiden kommunalen Festlegungen «bestehender Fussgängerbereich» und «geplanter Fussgängerbereich» sind unterschiedliche Signaturen zu verwenden.

Antwort

Die Legende im kommunalen Richtplan wird korrigiert. Es gibt nur «bestehende Fussgängerbereiche», da heute alle Fussgängerbereiche existieren und begehbar sind. Es besteht für die einzelnen Fussgängerbereiche jedoch ein mehr oder weniger grosses Aufwertungspotenzial.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1753

Neue Massnahme zugunsten von Begegnungszonen eintragen

Antrag

Die folgende zusätzliche Massnahme wird vorgeschlagen:
Fusswegverbindungen auf schwachbefahrenen, im Mischverkehr geführten Quartierstrassen sind als Begegnungszonen zu führen.

Antwort

Dieser Ansatz kann im Einzelfall sehr sinnvoll sein. Für die Richtplanstufe ist dies als Massnahme jedoch zu konkret, da die benötigten Informationen über die Situation vor Ort gar nicht vorliegen und eine Begegnungszone auch nicht in jedem Fall sinnvoll ist.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 824

Reitwege verbinden

Antrag

Die Stadt Zürich verlängert den Reitweg Alte Zürichstrasse, Grundstück Nr. WI3734, über den Plattenholzweg (Grundstück Nr. WI 3759 und WI3805) hin zum Grundstück Kat.-Nr. 8312 Breitmoos und verbindet so knapp die Gesamtverbindung Ihrer beiden Reitwege zum Geerlibuchweg, Grundstück Nr. WI3798.

Antwort

Reitwege werden im regionalen Richtplan festgelegt, nicht im kommunalen. Der Antrag muss sich also zu gegebener Zeit an die Revision des regionalen Richtplans wenden.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 722

10 Einwendungen zum Kapitel Veloverkehr

Themenkarte «sichere und kurzfristig umsetzbare Velorouten» ergänzen

Antrag

Das Kapitel 9. Veloverkehr ist wie folgt zu ergänzen:

Unter 9.1, 9.2 und 9.3 (Karteneinträge) sind die Komfortrouuten um die zur Realisierung der "sicheren und kurzfristig umsetzbaren Velorouten" fehlenden Abschnitte zu ergänzen. Es ist eine Themenkarte "sichere und kurzfristig umsetzbare Velorouten" im Richtplan abzubilden.

Antwort

Die geforderten Beziehungen sind bereits mit dem vorliegenden Netz abgedeckt. Die Einführung einer weiteren Hierarchieebene entspricht nicht den gängigen Einteilungen und wird nicht als zweckmässig erachtet.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1641

«Bestehende» Velorouten mit ungenügender Qualität als «geplant» eintragen

Anträge

Mehrere Anträge fordern, «bestehende» Velorouten neu als «geplant» einzutragen, da sie nicht den Qualitätsanforderungen für den Veloverkehr genügen. Die Anträge betreffen die folgenden Strassenabschnitte:

- Bachtobelstrasse
- Badenerstrasse (Feldblumen- bis Luggwegstrasse)
- Badenerstrasse (Farbhof bis Luggwegstrasse)
- Kreuzung Dennlerstrasse-Badenerstrasse (Linksabbiegebeziehung)
- Bertastrasse
- Birmensdorferstrasse (Ämtler-Bremgartnerstrasse)
- Bucheggplatz bis ETH Hönggerberg
- Döltschiweg (Wasserschöpfi-Friesenbergstrasse)
- Erlachstrasse (Zurlinden-Aegertenstrasse)
- Feldstrasse (Stauffacher-Hohlstrasse)
- Freiestrasse (Steinwiesstrasse-Zürichbergstrasse)
- Konradstrasse (Klingen-Hafnerstr.)
- Kreuzung Hohl-Feldstrasse (Linksabbiegebeziehung)
- Manessestrasse (Manesseplatz-Zurlindenstrasse)
- Mühleweg
- Hofwiesenstrasse (oberer Teil)
- Schweighofstrasse
- Stadelhoferstrasse (Stadelhoferplatz-Rämistrasse)
- Hohlstrasse
- Klingenstrasse (Limmatstrasse-Sihlquai)
- Zahnradstrasse
- Dufourstrasse

Antwort

Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.

Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.

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

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 728, 840, 901, 902, 918, 920, 921, 922, 924, 925, 926, 927, 931, 935, 937, 938, 939, 941, 942, 943, 944, 947

«Bestehende» Veloroute Turbinenstrasse als «geplant» eintragen

Antrag

Turbinenstrasse (inkl. Fortsetzung zu Pfingstweidstrasse):
nicht als Veloverbindung signalisiert oder ausgestaltet, als «privat» markiert. (Plan ungenau; heutiger Strassenverlauf entspricht nicht mehr dem Kartenmaterial.).

Antwort

Die Stadt ist Miteigentümerin an den betreffenden Parzellen oder besitzt zumindest eine Dienstbarkeit. Diese Verbindungen sind also gesichert und können als «bestehend» eingetragen werden.

«Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.

Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.

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

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 945

Qualitätsanforderungen für Velorouten um «keine Seitwärtsparkierung» ergänzen

Anträge

Die qualitativen Anforderungen an die Veloinfrastruktur (bestehende Nebenrouten) soll um den Faktor «keine Seitwärtsparkierung» ergänzt werden.

Antwort

Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.

Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.

Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen. Bei genügender Strassenbreite kann eine Veloroute auf kommunalen Strassen mit angepasster Geschwindigkeit auch als sicher angesehen werden, wenn Seitwärtsparkierung vorhanden ist. Dies ist auf Stufe Projekt zu beurteilen und kann nicht auf Stufe Richtplanung festgelegt werden.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 694

Unstimmigkeiten bei Verkehrsregime bezüglich Differenzierung «bestehend» / «geplant» bereinigen

Antrag

Überarbeitung der Karte mit einer sauberen Bestandesaufnahme.

Wenn man die Bahnhofstrasse im Bereich Paradeplatz und beim Abschnitt nahe des Bürkliplatzes anschaut, kann einiges nicht stimmen (ausser es hätte sich in den allerletzten Tagen etwas geändert). Die «bestehende» Route führt über den Paradeplatz (Fahrverbot?). Auch das Stück zwischen Kurt-Guggenheim-Strasse und dem Bürkliplatz scheint mir mit einem Fahrverbot belegt zu sein.

Antwort

Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.

Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind oder das Verkehrsregime angepasst werden muss.

Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant»,

Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 660

«Bestehende» und «geplante» Velorouten für beide Richtungen separat beurteilen und darstellen

Antrag

Die Karte sollte dahingehend verbessert werden, dass beide Richtungen des Veloverkehrs separat bezüglich der Festlegung beurteilt werden könnten.

Antwort

Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.

Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind oder das Verkehrsregime angepasst werden muss.

Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen. Damit erübrigt sich auch eine separate Aufnahme der Festlegungen je Richtung, selbst wenn in die eine oder andere Richtung noch Massnahmen getroffen werden müssen, um die Qualitätsstandards zu erreichen.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 659

Realisierungshorizont für «geplante» Velorouten anpassen

Anträge

Für mehrere im Richtplan als «geplant» eingetragene Velorouten gibt es Einwendungen, die die Anpassung der Fristigkeit für den Realisierungshorizont fordern, beispielsweise von mittelfristig auf kurzfristig.

Antwort

Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Velorouten, auf die sich diese Anträge beziehen, werden neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.

«Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder

den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.

Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind oder das Verkehrsregime angepasst werden muss.

Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen. Damit erübrigt sich auch eine separate Aufnahme der Festlegungen je Richtung, selbst wenn in die eine oder andere Richtung noch Massnahmen getroffen werden müssen, um die Qualitätsstandards zu erreichen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 646, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 871
--

Situation an Verkehrsknoten in die Richtplankarte eintragen

Antrag

Im Veloplan sind nicht nur Strecken von geplanten und bestehenden Velofestlegungen einzuzeichnen, sondern es ist auch explizit die Situation an den Knoten (Vorschlag: mit einem Punkt) festzuhalten.

Antwort

In der Richtplanung werden Velorouten eingetragen, nicht die Verkehrsknoten. Die Differenzierung in «bestehend» und «geplant» wird zudem nicht aufgrund von Qualitätskriterien vorgenommen. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.

Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen. Das gilt auch für die Gestaltung von Verkehrsknotenpunkten. Dies ist auf Stufe Projekt zu beurteilen und kann nicht auf Stufe Richtplanung festgelegt werden.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 932

Veloroutennetz durch Eintragung zusätzlicher Velorouten verdichten

Anträge

Diverse Anträge fordern, das kommunale Veloroutennetz durch die Eintragung zusätzlicher Velorouten weiter zu verdichten:

- Löwenstrasse (Gesneralle-Löwenplatz)
- Rennweg - Kuttelgasse
- Dreikönigsstrasse - Börsenstrasse
- Stampfenbachstrasse (Central-Walchestrassen)

- Hochfarbstrasse
- Entlang Sihl, westliches Ufer
- Albisriederstrasse (Bramshof bis Hubertus)
- Ankerstrasse-Kanonengasse
- Hardbrücke.
- Schindlerstrasse-Schindlersteig
- Zollikerstrasse und Mühlebachstrasse (Altenhofstrasse-Stadtgrenze)
- Siewerdstrasse
- Schaffhauserstrasse (Sternen-Berininaplatz)
- ab Döltshalde nach Norden zum Triemli (Weg durch Spitalgelände)
- ab Döltsiweg durchs GZ Heuried zur Birmensdorferstrasse
- ab Hegianwandweg zur Allmend zwischen CS Uetlihof und Migros Brunau
- Dorfstrasse (Hönggerstrasse-Rosengartenstrasse)
- Hönggerstrasse
- Streuli und Fröbelstrasse
- Zeppelinstrasse
- Nordstrasse-Trottenstrasse- Hönggerstrasse-Limmattalstrasse-Imbisbühlstrasse
- Stampfenbachstrasse-Trottenstrasse-Limmattalstrasse-Imbisbühlstrasse
- Albisriederstrasse (Albisriederplatz-Hubertus)
- Bahnhofgiesshübel-Sihlhölzlibrücke
- Aemtlerstrasse
- Ankerstr./Kanonengasse bis zum Hauptbahnhof
- Eidmattstrasse zwischen Forchstrasse und Asylstrasse
- Dolderstrasse zwischen Asylstrasse und Bergstrasse
- Hofackerstrasse (Hegibachplatz-Witikonerstrasse)
- Biberlinstrasse bis zum Wald
- Sebahnstrasse
- Stauffacherstrasse (Stauffacher-Werdstrasse)
- Steinwiesstrasse (Zeltweg-Wolfbachstrasse-Kinderspital)
- Wolfbachstrasse
- Zollikerstrasse (Südstrasse-Stadtgrenze)
- Zeltweg
- Weststrasse
- Haumesserstrasse–Rennggerstrasse–Albisstrasse–Rennggerstrasse
–Zellerstrasse–Hoffnungstrasse
- Hirschengraben-Auf der Mauer

Antwort

Die beantragten Abschnitte sind hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig oder bereits im Richtplan (kommunal bzw. regional) enthalten und werden nicht aufgenommen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 680, 681, (682), 684, (687), (688), (691), 883, 884, 885, 886, 888, 889, 899, 900, 903, 904, 906, 907, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 919, 934, 1685, 1699
--

Antrag

Der Bike-Trail Triemli soll als Veloroute eingetragen werden.

Antwort

Beim Biketrail Triemli handelt es sich um eine Sportinfrastruktur, deshalb wird er nicht im kommunalen Richtplan Verkehr eingetragen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
Anträge (Nr.): (682)

Antrag

Die Forchstrasse Abschnitt Kreuzplatz-Freienstrasse, soll als Veloroute eingetragen werden.

Antwort

Die Forchstrasse wird nicht aufgenommen, da die vorherrschenden Rahmenbedingungen hinsichtlich Verkehrsabwicklung keine Realisierung in absehbarer Zeit zulassen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
Anträge (Nr.): (688)

Antrag

Auf der Albert-Einstein-Strasse ist zwischen der Kreuzung mit der Wolfgang-Pauli-Strasse und der Kreuzung mit der Mittelwaldstrasse (bzw. im Anschluss an den bestehenden Eintrag für eine geplante Veloroute in der Mittelwaldstrasse) eine geplante kommunale Veloroute mit einem kurzfristigen Realisierungshorizont festzulegen.

Antwort

Bei der Albert-Einstein-Strasse handelt es sich nicht um eine durchgehende Strasse sondern die Zufahrt zum Parkhaus der ETH. Die Verbindung wird deshalb nicht in den Richtplan aufgenommen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
Anträge (Nr.): 882

Antrag

Es ist eine Veloverbindung mit Fristigkeit «kurz» einzutragen, welche vom Bahnhof Altstetten bis zu ETH Hönggerberg führt. Dazu ist eine Ergänzung ev. nur in Richtung bergwärts einzutragen, welche von der Vorhaldenstrasse durch «in der Schüpf», über den Widumweg durch die Singlistrasse bis in die Regensdorferstrasse führt. Das fehlende Stück auf der Heizenholzstrasse zwischen Regensdorferstrasse und Notzenschürlistrasse soll ebenso eingetragen werden wie der Zugang aus der Mittelwaldstrasse über die Einsteinbrücke zum Areal/Sonderplanungsgebiet ETH Hönggerberg.

Antwort

Der Widunweg ist zu steil, um als Veloverbindung zu dienen. Die geforderte Beziehung wird über die Hohenklingenstrasse abgedeckt. Der Abschnitt auf der Heizenholzstrasse ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 887

Antrag

Bei der Gemeindestrasse zwischen Hottingerstrasse und Freiestrasse ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen.

Antwort

Der Richtplan ist nicht parzellenscharf. Die beantragte Verbindung ist bereits durch die eingetragene regionale Veloroute abgedeckt.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 908

Alternative Routenführung für Diggelmannstrasse – Sportanlage Buchlern eintragen

Antrag

Die Route über die Diggelmannstrasse – Sportanlage Buchlern ist durch eine Route Untermosstrasse – Algierstrasse – Distelweg – Silvrettaweg zur Rautstrasse zu ersetzen oder zu ergänzen.

Antwort

Der Abschnitt Distelweg-Silvrettaweg wird in den Richtplan aufgenommen. Der Abschnitt Untermosstrasse – Algierstrasse wird nicht aufgenommen, da die Route über die Diggelmannstrasse eine längere Fahrt abseits der Altsteterstrasse ermöglicht.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 733

Bedeutung der Veloführung durch den Platzspitz klären

Antrag

Klärungsbedarf: Veloführung durch den Platzspitz

Durch den Platzspitz führen zwei Schweiz Mobil Freizeitrouten (32 & 45). Warum wird diese stets ab 21 Uhr gesperrt? Entspricht diese Route als Veloland-Route nicht einer überkommunalen Route?

Antwort

Es gibt keinen direkten Zusammenhang zwischen den Freizeit Veloland-Routen und den Festlegungen in der Richtplanung.

Im regionalen Richtplan wurde keine Veloroute über den Platzspitz festgelegt, da sie für das regionale Netz als Verbindung von untergeordneter Bedeutung ist. Die Route ist jedoch im kommunalen Richtplan eingetragen.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 685

Veloroute Witikon an Velonetz Gemeinde Maur anschliessen

Antrag

Veloverbindung Witikon - Binz (Gemeinde Maur).

Im Richtplan ist diese Veloverbindung auf dem Kienastenwiesweg bis zur Stadtgrenze einzutragen.

Antwort

Die Verbindung wird nicht aufgenommen. Einträge an der Stadtgrenze respektive über diese hinaus sind auf die entsprechenden Planungsinstrumente der Nachbargemeinden abgestimmt. Die Verbindung bleibt weiterhin befahrbar wie bis anhin.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 734

Eintrag Veloparkierungsanlage Zürich Leimbach in der Karte verschieben

Antrag

Das Logo für die geplante Veloparkierungsanlage in Zürich-Leimbach ist grafisch zu verschieben.

Antwort

Der Antrag bezieht sich auf den regionalen Richtplan, in dem die Veloparkierungsanlagen festgelegt sind. Im kommunalen Richtplan werden die Parkierungsanlagen nur zur besseren Übersicht der Verkehrsinfrastruktur für den Veloverkehr dargestellt. Die Einträge des regionalen Richtplans sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und daher nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 723

In der Richtplankarte nicht zwischen allgemeinem und Erholungsradverkehr differenzieren

Antrag

Im Plan ist auf die Unterscheidung «allgemeiner» und «Erholungs-»Radverkehr zu verzichten.

Antwort

Die Einwendung bezieht sich auf die alte Darstellung. Auf eine Unterscheidung zwischen «allgemeiner» und «Erholungs-» Radverkehr wird bereits verzichtet.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
Anträge (Nr.): 1705

Darstellung von regionalen Velorouten differenzieren

Antrag

In der kommunalen Richtplankarte Veloverkehr ist gestalterisch (z.B. farblich) zwischen den Haupt- und Komfortrouuten gemäss dem Masterplan Velo zu differenzieren.

Antwort

Der kommunale Richtplan bildet ausschliesslich Nebenrouuten ab. Haupt- und Komfortrouuten sind Bestandteil des regionalen Richtplans und werden dort in der Richtplankarte nicht unterschieden. Die Darstellung im kommunalen Richtplan zu Informationszwecken orientiert sich an der Darstellung im regionalen Richtplan. Auf eine Unterscheidung wird daher verzichtet.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
Anträge (Nr.): 933

Velorouten prioritär umsetzen

Antrag

Die 100 geplanten Velorouten sollen alle prioritär behandelt werden.

Antwort

Aufgrund verschiedener Einwendungen werden «geplante» Velorouten nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale.

«Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung

Im kommunalen Richtplan Verkehr werden die flächenrelevanten Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten im öffentlichen Raum eingetragen. Soweit bereits ausreichende Informationen vorhanden sind, wird auch zwischen den einzelnen Verkehrsarten koordiniert, sollten nicht alle Anforderungen auf der zur Verfügung stehenden Fläche umgesetzt werden können. Oft kann diese Frage aber erst auf Stufe der einzelnen Strassenbauprojekte mit den detaillierten Kenntnissen der Situation vor Ort entschieden werden. Eine generelle Priorisierung einer Verkehrsart würde der erforderlichen Interessenabwägung nicht Rechnung tragen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 803

Kleine Massnahmen fokussiert und prioritär realisieren

Antrag

Das Kapitel 9. Veloverkehr ist wie folgt zu ergänzen:

Das Kapitel 9.4 (Massnahmen) ersetzen durch: Fokussiert und prioritär realisiert die Stadt Zürich bis 2022 auf dem kommunalen Strassen und Wegenetz mit kleinen Massnahmen (Velofurten, velofreundliche Trottoirüberfahrten, auf Velo abgestimmte Lichtsignalsteuerungen, Ausstattung, Signaletik, wenn rechtlich möglich Signalisation „Velostrassen“, etc.) durchgängig sichere Velorouten gemäss der Themenkarte „sichere und kurzfristig umsetzbare Velorouten“.

Antwort

Die aktuelle Förderstrategie für den Veloverkehr ist im Masterplan Velo der Stadt Zürich abgebildet. Die Aufnahme einer parallelen Förderstrategie in den Richtplan wird nicht als zweckmässig erachtet.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1642

Veloverkehr gegenüber Strassenparkplätzen priorisieren

Anträge

Konsequente Priorisierung der im Richtplan festgesetzten Velowege gegenüber Strassenparkplätzen.

Antwort

Im kommunalen Richtplan Verkehr werden die flächenrelevanten Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten im öffentlichen Raum eingetragen. Soweit bereits ausreichende Informationen vorhanden sind, wird auch zwischen den einzelnen Verkehrsarten koordiniert, sollten nicht alle Anforderungen auf der zur Verfügung stehenden Fläche umgesetzt werden können. Oft kann diese Frage aber erst auf Stufe der einzelnen Strassenbauprojekte mit den detaillierten Kenntnissen der Situation vor Ort entschieden werden. Eine generelle Priorisierung einer Verkehrsart würde der erforderlichen Interessenabwägung nicht Rechnung tragen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1216, 1684

Strassenparkplätzen gegenüber Velorouten priorisieren

Antrag

In Ziffer 9.4 (4) des Richtplans Verkehr ist vorgesehen, genügend öffentlich zugängliche Veloabstellplätze anzubieten. Für den HEV Zürich ist entscheidend, dass neue Veloabstellplätze unter keinen Umständen zu einem weiteren Abbau von Auto-Parkplätzen führt. Wie bereits in Ziffer 3 ausgeführt, bestehen in der

Stadt Zürich zu wenig Parkplätze. Ein weiterer Abbau wird deshalb nicht akzeptiert.

Antwort

Im kommunalen Richtplan Verkehr werden die flächenrelevanten Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten im öffentlichen Raum eingetragen. Soweit bereits ausreichende Informationen vorhanden sind, wird auch zwischen den einzelnen Verkehrsarten koordiniert, sollten nicht alle Anforderungen auf der zur Verfügung stehenden Fläche umgesetzt werden können. Oft kann diese Frage aber erst auf Stufe der einzelnen Strassenbauprojekte mit den detaillierten Kenntnissen der Situation vor Ort entschieden werden. Eine generelle Priorisierung einer Verkehrsart würde der erforderlichen Interessenabwägung nicht Rechnung tragen.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1695

Velo- und Motorradabstellplätze in Fussgängerbereichen zur Verfügung stellen

Antrag

Die Massnahmen sind dahingehend anzupassen, dass in Fussgängerbereichen nicht Zweiradabstellplätze zur Verfügung gestellt werden, sondern Velo- und Motorradabstellplätze.

Antwort

Das Kapitel 9.4 beinhaltet ausschliesslich Bestimmungen zum Veloverkehr. Im Kapitel 6 Parkierung wird die Massnahme ergänzt, dass die Stadt ein Konzept zur Parkierung von Zweirädern mit dem Ziel erarbeitet, die Fussgängerflächen zu entlasten. Dieses Konzept deckt unter anderem die Parkierung von Velos und Motorrädern ab.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 1115

Velonetz mit Velostrassen, Haupt- und Komfortrouten erarbeiten

Antrag

Die Stadt Zürich erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Kanton innerhalb der nächsten 5 Jahre das Velonetz mit Velostrassen, Haupttrouten und Komfortrouten.

Antwort

Der Antrag bezieht sich auf Elemente des regionalen Richtplans wie Haupt- und Komfortrouten. Im kommunalen Richtplan wird das regionale Velonetz durch kommunale Nebenrouten ergänzt.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 805

Kommunales Veloroutennetz mit Velostrassen umsetzen

Antrag

Gemäss regionalem Richtplan bilden Haupttrouten und Komforttrouten das übergeordnete regionale Veloroutennetz, die Nebenrouten das kommunale Netz. Dies beinhaltet z.B. die Umsetzung von Velostrassen, auf welchen Velofahrende andere Velofahrende überholen und auch nebeneinander fahren können. Im Idealfall sollen solche Strassen 4.80m breit sein..

Antwort

Details der Umsetzung entsprechen nicht der Stufe Richtplanung, sondern werden in Konzepten oder Standards formuliert.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 802

Massnahme zur Gestaltung der Veloverkehrsführung über Knoten aufnehmen

Antrag

Folgende Massnahme ist aufzunehmen in den Richtplan:

(5) Die Stadt sorgt für sichere durchgehende Veloverkehrsführung über Knoten. Bei anspruchsvollen Abbiegesituationen, insbesondere bei Linksabbieger werden Abbiegehilfen erstellt. Die Markierung wird durchgehend erstellt. Bei Knoten und anderen Bereichen mit erhöhtem Schutzbedürfnis für den Veloverkehr wird die Fläche rot eingefärbt. Der Radstreifen wird im Wartebereich bei LSA mit Linksabbieger über die gesamte Verkehrsfläche aufgeweitet, um ein sicheres Abbiegen zu gewährleisten. Der Radstreifen wird im Wartebereich bei LSA mit Konflikt mit rechtsabbiegender MIV vorgezogen. Bei starkbelasteten Knoten mit LSA ist ein indirektes Linkabbiegen zu erstellen.

Antwort

Details zur Umsetzung der geplanten Routen sind situationsabhängig und können nur im Rahmen von Bauprojekten geprüft werden. Der Richtplan ist dafür die falsche Ebene.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 890

Velostreifen auf allen Strassen markieren

Antrag

Das Fahren auf der Strasse ist für den Veloverkehr, insbesondere auf dem kommunalen Netz, auch ohne erkennbare Veloinfrastruktur möglich. Es soll jedoch Ziel sein, auf allen Strassen Velostreifen einzuzeichnen.

Antwort

Die Gestaltung von Velorouten im öffentlichen Strassenraum wird nicht in der Richtplanung geregelt. Sie ist vielmehr Gegenstand von Masterplänen und Qualitätsstandards.

Berücksichtigung: nicht berücksichtigt
Anträge (Nr.): 804

Knoten zur Steigerung der Verkehrssicherheit umgestalten

Antrag

Bei fast allen übrigen Knoten fehlen solche Markierungen ebenfalls. Möglichkeiten, Knoten sicherer zu machen, wären seitliche Wartebereiche, bei Linksabbiegern ein Wartebereich über gesamte Fahrspur.

Antwort

Im Kapitel 9.2 Ziele wird die velogerechte Gestaltung von Hauptstrassenquerungen besonders hervorgehoben. Die konkrete Gestaltung des Strassenraums wird aber auf der Stufe von Strassenbauprojekten unter Berücksichtigung von Vorgaben aus Qualitätsstandards, Normen etc. definiert. Sie ist nicht Gegenstand der Richtplanung.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Anträge (Nr.): 915

Ortsbezogenen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur oder Verkehrssicherheit umsetzen

Anträge

Mehrere Anträge formulieren Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur oder der Verkehrssicherheit, die sich jeweils auf konkrete Situationen vor Ort beziehen:

- Unterführung Bändliweg mit Velostreifen
- Markierungen auf dem Altstetterplatz umsetzen
- Velostreifen in der Unterführung am Bahnhof Altstetten rot markieren
- In der Freiestrasse zwischen Hammerstrasse und Forchstrasse Velostreifen markieren
- Sichere Übergänge für das Velo im Kreuzungsbereich Luggwegstrasse – Baslerstrasse schaffen.
- Velomarkierungen auf dem Parkplatz USZ Süd umsetzen
- Verkehrsinfrastruktur in der Neugasse bei der Unterquerung des Lettenviadukts verbessern
- Veloführung Neumarkt – Central verbessern
- Velolift für die Veloroute Friesenberg – Binz realisieren
- Strassenparkplätze in der Dennlerstrasse zugunsten Veloverkehr aufheben
- Sempacherstrasse (beim Klusplatz) auch stadtauswärts für Velos öffnen
- Linksabbieger für Velos aus der Bergstrasse an der Kirche Fluntern realisieren
- Verkehrsregime In Böden an Verkehrsbelastung anpassen

Antwort

Die Einwendungen beziehen sich auf die Umsetzung, die nicht Teil der Richtplanung ist. Die Gestaltung des Strassenraums wird auf der Stufe von Strassenbauprojekten unter Berücksichtigung von Vorgaben aus Qualitätsstandards, Normen etc. definiert und umgesetzt.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 905, 916, 917, 928, 936, 946, 948, 949, (812), 923, 951, 952, 1210

Regionale Veloroute Hardplatz anpassen

Antrag

Hardplatz: Von der Sihlfeldstrasse her kommend muss man über den Platz fahren und wenn man zur Hardbrücke hoch will auch noch die Tramgleise überqueren. Es sollte also zumindest auf dem Platz selber keine blaue durchgezogene Linie haben.

Antwort

Die Einwendung bezieht sich auf regionale Festlegungen, die nicht Gegenstand der Überarbeitung des kommunalen Richtplans sind.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 930

Regionale Veloroute Witikonerstrasse umsetzen

Antrag

Veloführung auf der Witikonerstrasse umsetzen, in beiden Richtungen, zwischen Hirslanden (Klusplatz) und Witikon.

Antwort

Bei der Veloroute auf der Witikonerstrasse handelt es sich um eine Festlegung des regionalen Richtplans. Die regionalen Velorouten wurden in der kommunalen Richtplankarte dargestellt, um ein besseres Verständnis des Veloroutennetzes insgesamt zu ermöglichen. Sie sind aber nicht Gegenstand der kommunalen Richtplanung.

Berücksichtigung: nicht Gegenstand des Planungsinstruments
--

Anträge (Nr.): 950

11 Einwendungen zum Kapitel Wirtschafts- und Güterverkehr

Antrag

Die Stadt nimmt sich der Aufgabe an, den Anlieferverkehr gesetzeskonform zu gestalten. Verkehrsregeln werden mit zunehmendem Lieferverkehr immer häufiger nicht eingehalten.

Antwort

Für den Lieferverkehr gibt es klare gesetzliche Grundlagen, die das Halten zum Be- und Entladen im öffentlichen Raum regeln. Der kommunale Richtplan ist ein Planungsinstrument und sorgt nicht für die Durchsetzung von Verkehrsregeln. Die Stadt ist sich aber bewusst, dass die Anlieferung im dichten Siedlungsgebiet zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden führen kann, insbesondere wenn eine Anlieferung auf privatem Grund nicht möglich ist. Um solche Situationen möglichst zu entschärfen, entwickelt die Stadt ein Konzept für die Anlieferung auf öffentlichem Grund im dichten Siedlungsgebiet.

Berücksichtigung: teilweise berücksichtigt
--

Anträge (Nr.): 831

Anhang: Einzelbeantwortung der Einwendungen

Siehe separates Dokument: Anhang Einwendungsbericht, Einzelbeantwortung der Einwendungen