



# Kommunaler Richtplan Verkehr

## Richtplantext



Vom Gemeinderat festgesetzt mit GRB Nr.

4144/2021

vom 2. Juli 2021

Von der Baudirektion genehmigt mit BDV Nr.

0019/22

vom 13. Juni 2022

## Impressum

### **Herausgeberin**

Stadt Zürich  
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement  
Tiefbauamt

### Beteiligte Dienstabteilungen der Stadt Zürich:

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

Tel. 044 412 50 99  
[www.stadt-zuerich.ch/Tiefbauamt](http://www.stadt-zuerich.ch/Tiefbauamt)

### **Korrektorat**

Thomas Schlachter, Zürich

### **Druck**

Print-Shop, Zürich

Zürich, 30. Oktober 2019 mit Änderungen nach Gemeinderatsbeschluss vom 2. Juli 2021

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>6</b>
1.1	Planungspflicht, Stufen der Richtplanung .....	6
1.2	Bedeutung des kommunalen Richtplans Verkehr .....	6
1.3	Verbindlichkeit .....	7
1.4	Bestandteile und Struktur .....	7
1.5	Auslöser für die Revision .....	8
<b>2</b>	<b>Grundlagen</b> .....	<b>9</b>
2.1	Rechtliche Grundlagen .....	9
2.2	Planerische Grundlagen .....	9
<b>3</b>	<b>Abstimmung Verkehr – Siedlung</b> .....	<b>10</b>
3.1	Zusammenhang .....	10
3.2	Auswirkungen der Siedlungsverdichtung .....	10
3.3	Öffentliche Stadträume .....	11
3.4	Abstimmung mit Richtplan Siedlung, Landschaft, öBA .....	12
<b>4</b>	<b>Gesamtstrategie Verkehr</b> .....	<b>13</b>
4.1	Ausgangslage .....	13
4.2	Ziele .....	13
4.3	Karteneinträge .....	15
4.4	Massnahmen .....	15
<b>5</b>	<b>Strassennetz MIV</b> .....	<b>18</b>
5.1	Ausgangslage .....	18
5.2	Ziele .....	19
5.3	Karteneinträge .....	21
5.4	Massnahmen .....	21
5.5	Grundlagen .....	22

<b>6</b>	<b>Parkierung</b> .....	<b>23</b>
6.1	Ausgangslage .....	23
6.2	Ziele .....	23
6.3	Karteneinträge .....	26
6.4	Massnahmen .....	29
6.5	Grundlagen .....	29
<b>7</b>	<b>Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr</b> .....	<b>31</b>
7.1	Ausgangslage .....	31
7.2	Ziele .....	32
7.3	Karteneinträge .....	33
7.4	Massnahmen .....	37
7.5	Grundlagen .....	37
<b>8</b>	<b>Fussverkehr</b> .....	<b>38</b>
8.1	Ausgangslage .....	38
8.2	Ziele .....	38
8.3	Karteneinträge .....	39
8.4	Massnahmen .....	58
8.5	Grundlagen .....	58
<b>9</b>	<b>Veloverkehr</b> .....	<b>59</b>
9.1	Ausgangslage .....	59
9.2	Ziele .....	59
9.3	Karteneinträge .....	64
9.4	Massnahmen .....	73
9.5	Grundlagen .....	74
<b>10</b>	<b>Wirtschafts- und Güterverkehr</b> .....	<b>75</b>
10.1	Ausgangssituation.....	75
10.2	Ziele .....	75

<b>10.3 Karteneinträge .....</b>	<b>76</b>
<b>10.4 Massnahmen .....</b>	<b>76</b>
<b>10.5 Grundlagen .....</b>	<b>77</b>
<b>Tabellen.....</b>	<b>77</b>
<b>Abbildungen .....</b>	<b>77</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Planungspflicht, Stufen der Richtplanung

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

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

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

## 1.2 Bedeutung des kommunalen Richtplans Verkehr

Die Bedeutung des Verkehrsplans<sup>1</sup> ist vielfältig. Im engeren Sinne bildet er die Grundlage für den Erlass von Baulinien und dient damit der Landsicherung für die Bauten und Anlagen des Verkehrs. Der Verkehrsplan legt zudem die Zuständigkeit für den Bau und Unterhalt der Strassen und Wege gemäss kantonalem Strassengesetz fest.

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

---

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

## 1.3 Verbindlichkeit

Der Verkehrsplan ist für die Behörden verbindlich. Die Eintragungen sind nicht parzellenscharf und entfalten keine Rechtswirkung auf Privatpersonen. Daher sind gegen den Verkehrsplan keine Rekurse möglich. Hingegen kann die Bevölkerung während der öffentlichen Auflage Einwendungen gegen den Verkehrsplan erheben. Zu den nicht berücksichtigten Einwendungen wird in einem Bericht Stellung genommen. Der kommunale Verkehrsplan wird vom Gemeinderat festgesetzt und unterliegt dem fakultativen Referendum. Er bedarf der Genehmigung durch die Baudirektion.

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

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

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

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

## 1.4 Bestandteile und Struktur

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

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

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

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



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

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

## 1.5 Auslöser für die Revision

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

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



## 2 Grundlagen

### 2.1 Rechtliche Grundlagen

(Auszug der wichtigsten Gesetze)

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

### 2.2 Planerische Grundlagen

(Auszug der wichtigsten Grundlagen)

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

## 3 Abstimmung Verkehr – Siedlung

### 3.1 Zusammenhang

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

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

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

### 3.2 Auswirkungen der Siedlungsverdichtung

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

Diese Entwicklung stellt die Stadt vor folgende Herausforderungen:

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

- Strassenlärmschutz entlang von stark belasteten Strassenabschnitten, die eine enge Abstimmung von Siedlung (Nutzung, Bebauung) und Verkehr (Verkehrslenkung, Betrieb) erfordern.

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

### 3.3 Öffentliche Stadträume

Zürich zeichnet sich durch seine attraktiven öffentlichen Stadträume aus. Sie schaffen Identität auf internationaler, regionaler, städtischer, quartierbezogener oder nachbarschaftlicher Ebene (siehe Grundlage «Strategie Stadträume: Bedeutungsplan<sup>2</sup>»). Die Räume werden in unterschiedlichen Geschwindigkeiten – zu Fuss, mit dem Velo, Auto, Tram oder Bus – genutzt und müssen folglich verschiedensten Ansprüchen genügen. Die Herausforderung besteht darin, den Anspruch an leistungsfähige Verkehrsnetze mit der städtebaulich hochwertigen Gestaltung, dem Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffe und der Vermeidung von Überhitzung in Einklang zu bringen. Die laufende Verdichtung in der Stadt bedeutet eine erhöhte Nutzungsintensität und eine Verstärkung der sozialen Interaktion im öffentlichen Stadtraum. Dieser soll zudem einen Ausgleich zur grösseren baulichen Dichte schaffen. In diesem Sinne sind der Erhalt und die Optimierung der Aufenthalts- und Umweltqualität im öffentlichen Raum ein zentrales Element für die Akzeptanz der baulichen Verdichtung in der Stadtbevölkerung. Eine gute Gestaltung und hohe Aufenthaltsqualität dienen zudem der Lesbarkeit und Orientierung im Strassenraum und leisten einen Beitrag zu dessen Identitätsbildung.

Insbesondere gilt es, stadtprägende Verkehrsachsen als verbindendes Netzwerk zwischen Zentrumsgebieten sowie als raumbildendes Element im Stadtkörper wahrnehmbar zu machen (gemäss Teilstrategie 6 der «räumlichen Entwicklungsstrategie, RES<sup>3</sup>»). Entlang der stadtprägenden Verkehrsachsen treffen die vielfältigen Ansprüche in hohem Masse aufeinander. Die einzelnen Verkehrsachsen müssen zusammenhängend gestaltet sein, sodass sie den Nutzenden im Raum Orientierung geben, gut lesbar sind und eine möglichst geringe räumliche Trennwirkung entfalten. Aufgrund beschränkter Raumverhältnisse sollen Koexistenzlösungen (z. B. Angleichung von Geschwindigkeiten, grosszügige Fussgängerbereiche, Begegnungszonen) sowie vielfältige Nutzungen unter Berücksichtigung der Erdgeschossnutzungen möglich sein. Dies gilt ebenfalls für die privaten Parzellen,

---

<sup>2</sup> Stadtratsbeschluss 503 vom 10. Mai 2006

<sup>3</sup> Stadtratsbeschluss 549 vom 25. März 2010

die an stadträgende Verkehrsachsen grenzen (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kapitel 3.2.4 b).

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

### **3.4 Abstimmung mit Richtplan Siedlung, Landschaft, öBA**

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

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

## 4 Gesamtstrategie Verkehr

### 4.1 Ausgangslage

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

### 4.2 Ziele

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

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

#### a) **Hoher Anteil an öffentlichem, Fuss- und Veloverkehr**

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

#### b) **Grosse Attraktivität des öffentlichen, Fuss- und Veloverkehrs**

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

#### c) **Kapazität für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht**

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

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

- d) Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich der Mobilität geleistet**  
*Eine stadtverträgliche Mobilität trägt ihren Teil zu den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft bei (Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen).*
- e) Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt**  
*Die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen des Verkehrs erreichen nur ein solches Mass, dass deren Einwirkungen für Mensch und Umwelt weder schädlich noch lästig sind.*
- f) Attraktive öffentliche Räume**  
*In der Stadt Zürich sind die Wege dank Verdichtung, polyzentrischer Stadtentwicklung und Nutzungsdurchmischung kurz. Die Stadträume – Strassen, Plätze, Wege und Pärke – bieten eine hohe Aufenthaltsqualität.*
- g) Abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung**  
*Die Stadt Zürich, die umliegenden Gemeinden und der Kanton stimmen in der Planung und Umsetzung von Projekten die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung aufeinander ab.*
- h) Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme**  
*Die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wissen, wie ihr jeweiliges Verkehrsverhalten auf das Verkehrsgeschehen wirkt und welche Handlungsmöglichkeiten ihnen zur Verfügung stehen. Dies erhöht den zweckmässigen, ökonomischen und ökologisch sinnvollen Einsatz der Verkehrsmittel (Multimodalität) und die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb der Transportkette (Intermodalität).*
- i) Effiziente und stadtverträgliche Abwicklung des Gewerbeverkehrs**  
*Die vielen kleinen Gewerbebetriebe aus publikumsorientierten und produzierenden Branchen versorgen zusammen mit den Filialen der Grossverteiler die Stadt und ihre Quartiere sehr feinmaschig. Damit sorgt das Gewerbe massgeblich für kurze Transport- und Kundenwege. Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sorgt für eine gute Erreichbarkeit und trägt dazu bei, den Gewerbeverkehr effizient und stadtverträglich abzuwickeln.*

Auf kommunaler Ebene werden folgende Ziele ergänzt:

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

---

<sup>4</sup> Anpassung der Zürcher Kantonsverfassung Art. 104 Abs. 2<sup>bis</sup>:

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

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

- (2) Die städtische Mobilität richtet sich auf das Klimaschutzziel von Netto-Null-Treibhausgas bis ins Jahr 2030 aus.
- (3) Strassenbäume werten den Strassenraum auf, unterstützen die Orientierung, schaffen einen Ausgleich zur zunehmenden baulichen Verdichtung und wirken der Überhitzung der Stadt entgegen (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kapitel 3.2.2. b) Ziele Quartierzentren und Stadtachsen).
- (4) Im Strassenraum wird ein angenehmes Lokalklima angestrebt. Dies gilt insbesondere für Gebiete, die aufgrund der Lage und der Stadtstrukturtypen einer hohen Wärmebelastung ausgesetzt sind sowie eine hohe Bevölkerungsdichte und/oder sensible Nutzungen aufweisen (Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen, Kap. 3.5, Umweltverträgliche räumliche Entwicklung).

### 4.3 Karteneinträge

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

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

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

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

### 4.4 Massnahmen

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

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



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

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

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

- (8) Die Stadt erarbeitet Konzepte wie das Klimaschutzziel von Netto-Null-Treibhausgasen bis ins Jahr 2030 erreicht werden kann. Dazu soll der fossilbetriebene Verkehr entsprechend reduziert werden.
- (9) Die Stadt setzt sich beim Bund und Kanton dafür ein, dass der Ausstoss von Treibhausgasen durch den Verkehr auf dem Stadtgebiet reduziert werden kann.

## 5 Strassennetz MIV

### 5.1 Ausgangslage

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

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

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

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

Tab.5.1: Strassenklassierung gemäss regionalem Richtplan (2017)

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

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

\* Richtwerte

PWE: Personenwageneinheiten

### Übergeordnetes Strassennetz MIV (gemäss regionalem Richtplan)

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

### Kommunales Strassennetz MIV

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

## 5.2 Ziele

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

- a) **Kein stadtquerender Verkehr – Führen auf den Hochleistungsstrassen**  
*Die Umfahrung der Stadt Zürich hält das Stadtgebiet vom Transitverkehr frei. Zudem trägt die Westumfahrung – in Ergänzung zum bereits bestehenden Nordring – dazu bei, den städtischen Zielverkehr möglichst lange auf dem übergeordneten Strassennetz und den Quellverkehr auf kürzestem Weg zum Autobahnnetz zu führen.*
- b) **Gesteuerter und sicherer städtischer Verkehr**  
*Der Strassenverkehr innerhalb der Stadt wird auf dem überkommunalen Netz kanalisiert. Der ortsfremde Verkehr wird von den Quartieren ferngehalten. Der Verkehrsablauf ist stabil und berechenbar. Die Verkehrsmenge ist auf einem für das städtische Umfeld verträglichen Niveau. Der vorhandene Stras-*

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

**c) Koexistenz in Zentrumsgebieten, Quartierzentren und Nutzungsschwerpunkten**

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

**d) Priorisierter öffentlicher Verkehr im Strassenraum**

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

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

**(1) Kein Durchgangsverkehr**

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

**(2) Angepasste Geschwindigkeiten auf kommunalen Strassen und in Quartierzentren**

Gestaltung und Betrieb von kommunalen Strassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion. Sie werden auf das Umfeld abgestimmt und sind grundsätzlich auf ein Tieftempokonzept auszurichten. Auf Sammelstrassen und in allen Quartierzentren gilt grundsätzlich Tempo 30. Für die übrigen kommunalen Strassen (Erschliessungsstrassen und -wege) sind Tempo-30-Zonen vorzusehen oder Begegnungszonen aktiv zu fördern.

**(3) Angepasste Geschwindigkeiten auf überkommunalen Strassen**

Auf überkommunalen Strassen ist Tempo 30 anzustreben und es sind lärmarme Beläge zu verbauen.

**(4) Innovative Mobilitätsformen**

Die grosse Veränderung der individuellen Mobilität aufgrund technologischer Entwicklungen, die sich bereits heute aber umso mehr in den kommenden Jahren abzeichnet, soll von der Stadt mittels geeigneter Rahmenbedingungen ermöglicht werden. Damit wird eine nachhaltige Mobilität unterstützt sowie ein integriertes, leistungsfähiges Mobilitätssystem geschaffen, das technologische Entwicklungen und deren Beiträge hinsichtlich Ökologie, Individualität und Leistungsfähigkeit als Chance wahrnimmt.

#### **(5) Förderung von fossilfreien Verkehrsmitteln**

Die Anzahl von E-Ladestationen wird in Parkhäusern und in Parkierungsanlagen gesamthaft erhöht.

#### **(6) Attraktive Gestaltung**

Kommunale Strassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Die Gestaltung muss den Anforderungen der Wohnbevölkerung und der Arbeitnehmenden angepasst sein. Insbesondere ist der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung zu schenken. Die Flächen für den Mfz-Verkehr sollen auf das notwendige Minimum reduziert werden.

### **5.3 Karteneinträge**

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

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

### **5.4 Massnahmen**

- (1) Die Stadt erarbeitet Konzepte, um unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs (gemäss Kap. 7.2/Ziele ÖV) quartierfremden Verkehr von Sammelstrassen und den übrigen kommunalen Strassen möglichst fernzuhalten.
- (2) Die Stadt unterstützt durch gestalterische und betriebliche Massnahmen ein auf das lokale Umfeld abgestimmtes Geschwindigkeitsniveau und die Angleichung der Geschwindigkeiten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer.
- (3) Die Stadt stärkt die siedlungsorientierte Ausrichtung (Begegnungs- und Aufenthaltsort) und Gestaltung von Sammelstrassen und den übrigen kommunalen Strassen (beispielsweise durch neue Baumstandorte).
- (4) Die Stadtquartiere sind in kleinere Quartierblöcke aufzuteilen. Diese Quartierblöcke richten sich am Verlauf der überkommunalen Strassen aus. Innerhalb dieser Quartierblöcke ist der quartierfremde motorisierte Individualverkehr grundsätzlich verboten. Ausnahmen gelten für Zubringerdienste und Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Die Einfahrt in einen Quartierblock hat möglichst von der nächsten Quartierblockgrenze her zu erfolgen.
- (5) Die Stadt schafft Rahmenbedingungen für innovative individuelle Mobilitätsformen unter Rücksichtnahme auf andere Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsteilnehmer. Sie stellt Entwicklern dieser Mobilitätsformen, insbesondere

von Mobilien mit umweltfreundlichem Antrieb, geeignete Testgebiete im urbanen Raum zur Verfügung.

- (6) Die Stadt setzt sich beim Kanton dafür ein, dass die zusätzliche MIV-Kapazität, die mit dem Ausbau des Nordrings geschaffen wird, auf den Zeitpunkt der Eröffnung hin auf den Durchgangachsen auf Stadtgebiet entsprechend reduziert wird.

## **5.5 Grundlagen**

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



## 6 Parkierung

### 6.1 Ausgangslage

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

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

Neben der MIV-Parkierung hat die Zweiradparkierung einen enormen Aufholbedarf. Im Rahmen der Revision der Parkplatzverordnung sind auch die privat zu erstellenden Veloparkierungsanlagen in Qualität und Anzahl zu verbessern. Diese privaten Veloparkierungsanlagen werden durch öffentliche Veloabstellplätze sowie getrennt angebotene Motorradabstellplätze ergänzt.

In der Stadt Zürich gibt es aktuell fünf kostenpflichtige Velostationen (Bahnhof Altstetten, Bahnhof Oerlikon Andreasstrasse, Bahnhof Oerlikon Quartierverbindung, Bahnhof Stadelhofen, Europaplatz) sowie weitere ungezählte Veloabstellplätze. Des Weiteren gibt es mehr als 68 000 öffentlich zugängliche Parkplätze, insgesamt sind es rund 270 000 inklusive privater Parkierung (Stand 2016). Von den öffentlich zugänglichen Parkplätzen befinden sich knapp 34 000 in der blauen Zone, knapp 9000 sind weisse Strassenparkplätze, weitere rund 25 000 befinden sich in Parkierungsanlagen auf Privatgrund.

### 6.2 Ziele

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

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

Der regionale Richtplan beschreibt bezüglich der Parkierung konkret folgendes Ziel:

d) *Bedarfsgerechtes Angebot an Veloabstellplätzen*

*An den Bahnhöfen und an weiteren wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs besteht ein bedarfsgerechtes Angebot an sicheren Velostationen und Abstellplätzen. Einzelne Stationen an wichtigen Bahnhöfen werden bewirtschaftet. Die Zu- und Wegfahrten sind gut auffindbar und sicher.*

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

Auf kommunaler Stufe werden zusätzlich folgende Ziele definiert:

**(1) Cityparkplätze**

Die Strategien für Parkieranlagen sind mit den Ansprüchen einer hohen Aufenthaltsqualität in der City abzustimmen. In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten werden deshalb oberirdische Parkplätze gesamthaft reduziert. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo-, Grün- oder Aufenthaltsbereiche sowie zur Aufwertung des Stadtraums umzugestalten.

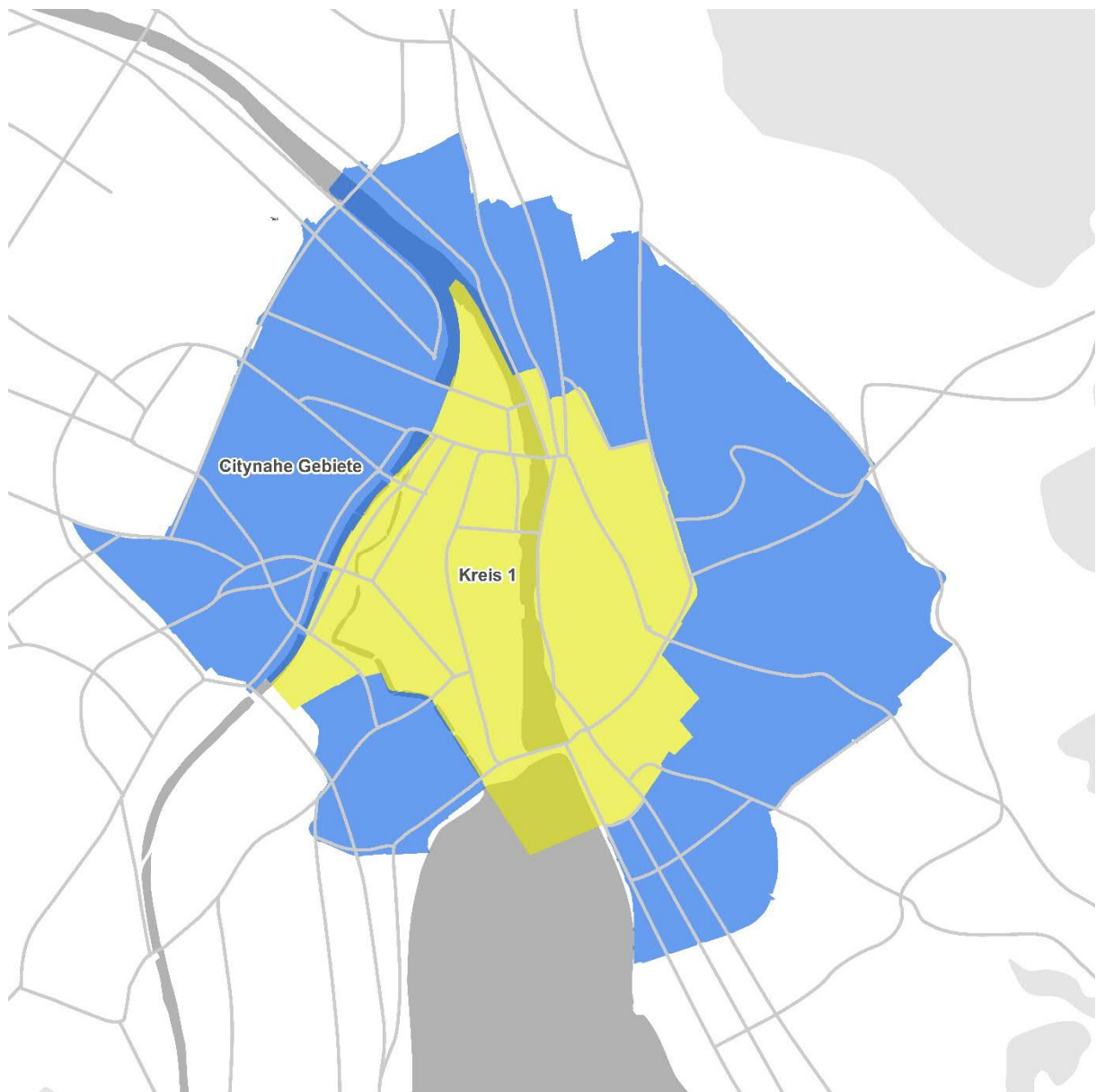


Abbildung 6.1 Perimeter «Historischer Parkplatzkompromiss»

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

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

**(3) Blaue Zone**

Zur Vermeidung von Leerständen in privaten Parkieranlagen und zur Entlastung der Strassenräume von der Parkierung sollen die Parkplätze der

Blauen Zone reduziert werden. Einerseits sind Parkplätze der Blauen Zone nur zur Verfügung zu stellen, sofern am Wohnort oder Geschäftssitz keine Möglichkeit besteht, privaten Parkraum zu nutzen. Andererseits soll im Zuge der laufenden Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen die entsprechende Zahl von Blaue-Zone-Parkplätzen kompensatorisch aufgehoben werden. Insbesondere sollen damit folgende Bedürfnisse realisiert werden: Bäume, Velostreifen und -wege, Fussgängerflächen, Güterumschlagplätze, Klimaschutz-Massnahmen wie Entsiegelung asphaltierter Flächen.

#### **(4) Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs**

Das Parkleitsystem in der City, in Oerlikon, Zürich-West und weiteren Gebieten fördert eine gleichmässige Auslastung der öffentlichen und privaten Parkhäuser und trägt dazu bei, Fahrten zur Suche nach Parkplätzen zu reduzieren. Zur Zielerreichung soll das Parkleitsystem in eine Mobilitäts-App integriert werden unter Einbezug privater Anbieterinnen und Anbieter und gegebenenfalls mittels Parkplatz-Reservationssystem.

#### **(5) Angemessenes Angebot an Taxistandplätzen erhalten**

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

#### **(6) Bewirtschaftung von Abstellplätzen**

Abstellplätze für Motorräder werden in Gebieten mit hohem Druck monetär und/oder zeitlich bewirtschaftet. Abstellanlagen für Velos in Gebieten mit hohem Druck werden zeitlich bewirtschaftet.

### **6.3 Karteneinträge**

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

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

Bei den Parkieranlagen wird unterschieden zwischen bestehenden Parkieranlagen, deren Bestand erhalten werden soll, und geplanten Parkieranlagen, die zu erstellen sind. Der Eintrag im Richtplan erlaubt keinen direkten Rückschluss auf die detaillierte Anzahl Parkplätze. Das Angebot öffentlich zugänglicher Parkfelder unterliegt gewissen Schwankungen (Spielraum in der Be-

wirtschaftung, z. B. dann, wenn sich private Parkhausbetreiber entscheiden, Parkfelder über einen längeren Zeitraum hinweg fest zu vermieten, oder wenn Parkfelder aufgrund von Baustellen vorübergehend aufgehoben werden müssen).

**Tab. 6.1: Geplante Parkierungsanlagen**

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



**Abbildung 6.2 Geplante Parkierungsanlagen**

## 6.4 Massnahmen

- (1) Die Stadt erarbeitet zusammen mit den Betroffenen ein Konzept für die Aufwertung der Innenstadt und der innenstadtnahen Gebiete für den Stadtraum und das Stadtklima sowie den Fuss- und Veloverkehr.
- (2) Die Stadt bietet genügend öffentlich zugängliche Veloabstellplätze an. Die Anzahl und Qualität der Abstellplätze ist situations- und nutzungsspezifisch festzulegen.
- (3) Es können im Stadtgebiet soweit verhältnismässig Parkieranlagen im öffentlichen Interesse festgelegt werden, die dazu beitragen, öffentlichen Raum anderen Nutzungen zur Verfügung zu stellen.
- (4) Im Zuge der laufenden Erstellung von Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen für Wohnnutzungen ist die entsprechende Zahl von Blaue-Zone-Parkplätzen kompensatorisch aufzuheben und der dadurch gewonnene öffentliche Raum anderen Nutzungen zur Verfügung zu stellen (Bäume, Velostreifen, Fussverkehr, Warenumserschlagplätze etc.).
- (5) Die Stadt setzt sich dafür ein, dass sich private und öffentliche Parkieranlagen dem Parkleitsystem in der City, in Oerlikon, Zürich-West und weiteren Gebieten anschliessen.
- (6) Die Stadt stellt dem Taxiverkehr an geeigneten Umsteigeplätzen zum ÖV (wie Hauptbahnhof oder S-Bahnhöfe) sowie an weiteren Standorten mit hohem Publikumsverkehr (am Rand von Fussgängerzonen, bei Konzertsälen und Stadien) ein zweckmässiges Angebot an Taxistandplätzen zur Verfügung.
- (7) Die Stadt erarbeitet ein Konzept zur Förderung von E-Ladestationen in Parkhäusern und in Parkieranlagen. Dabei soll die Behindertengerechtigkeit berücksichtigt werden.
- (8) Die Stadt erarbeitet ein Konzept zur Parkierung von Zweirädern und deren Bewirtschaftung mit dem Ziel, die Fussgängerflächen zu entlasten.
- (9) Es soll ein digitales Bezahlsystem für Parkhäuser entwickelt werden (wie beispielsweise Telepass, Viacard, etc.), um Anreize für die Nutzung von Parkhäusern zu schaffen.

## 6.5 Grundlagen

- Parkplatzverordnung der Stadt Zürich, Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996 mit Änderungen bis 16. Dezember 2015 (LS 741.500)
- Kommunaler Verkehrsplan (2004)
- Regionaler Richtplan (2017)



- Stadtverkehr 2025
- Der historische Kompromiss von 1996, Erläuterungen zu Entstehung und Umsetzung (2009)

## 7 Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr

### 7.1 Ausgangslage

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

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

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

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

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

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

## 7.2 Ziele

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

### a) **Attraktiver öffentlicher Verkehr**

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

### b) **Nachfrageorientiertes ÖV-Angebot**

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

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

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

### d) **Umwelt- und Energieeffizienz**

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

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

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

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

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

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

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

### **7.3 Karteneinträge**

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

Tab. 7.2: geplante Busstrecken/Ausbaubedarf

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

**Tab. 7.3: Geplante Buswendemöglichkeiten**

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

**Tab. 7.4: geplanter Reisebus-Terminal**

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






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

Abbildung 7.1 Geplante Festlegungen im ÖV



## 7.4 Massnahmen

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

## 7.5 Grundlagen

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

## 8 Fussverkehr

### 8.1 Ausgangslage

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

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

### 8.2 Ziele

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

**a) *Feinmaschiges, sicheres und hindernisfreies Fusswegnetz***

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

**b) *Mehr und längere Wege zu Fuss***

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

**c) *Grosszügige Zirkulations- und Aufenthaltsflächen***

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

**d) *Zur aktiven Erholung einladende Wanderwege***

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

*städtische Wanderwegnetz schliesst an die Wanderwege der Nachbarregionen an.*

Auf kommunaler Stufe wird für den Fussverkehr zusätzlich folgendes Ziel verankert:

(1) Hohe Aufenthaltsqualität in Quartierstrassen mit Erschliessungsfunktion

In Quartierstrassen mit reiner Erschliessungsfunktion wird eine hohe Aufenthaltsqualität angestrebt. Diese soll z. B. mit der Schaffung von Begegnungszonen sichergestellt werden.

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

### 8.3 Karteneinträge

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

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

#### Fussverbindungen

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

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

Es wird angestrebt, das im Richtplan festgelegte Netz der Fussverbindungen für alle Nutzergruppen zu allen Tages- und Jahreszeiten begehbar zu halten. Die konkrete Ausgestaltung in Abhängigkeit von der Nutzungsdichte und der Öffnung von Wegabschnitten ist jedoch situationsspezifisch festzulegen. Ist die Nutzung

zeitlich eingeschränkt, soll eine Alternativroute in zumutbarer Distanz zur Verfügung stehen.

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

### **Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität**

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

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

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

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

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

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

Die Festlegung «bestehend» bedeutet, dass die Verbindung bereits existiert. Das Aufwertungspotenzial kann je nach Situation unterschiedlich sein. Gerade bei den Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität sind aber auch Ausbauten bestehender Verbindungen von grosser Bedeutung. Die Tabelle 8.3 enthält jene

Spezialfälle, die als Fussverbindung bereits existieren, das angestrebte Zukunftsbild einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität aber noch weit verfehlen. Die Festlegung «geplant» bedeutet, dass die Verbindung noch nicht existiert.

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

### **Fussgängerbereiche**

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

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

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

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

Tab. 8.1: Geplante Fussverbindungen

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

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

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



Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
A63	Verbindung Höggerstrasse – Limmatuferweg	neue Fussverbindung für durchgehende Verbindung Limmat – Landenbergquartier – Nordbrücke		mittelfristig
A71	Verlängerung Obsthaldenstrasse	neue Fussverbindungen zwischen Obsthaldenweg und Althoos-strasse sowie Käferholzstrasse über Areal der Schule Käferholz		kurzfristig
A72	Verbindung Margrit-Rainer-Strasse – Maria-Stader-Weg	neue Fussverbindung mit Gleisquerung	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A73	Verbindung Birchstrasse – Felsenrainstrasse	neue Fussverbindung		mittelfristig
A74	Fussverbindung Birchstrasse – Köschenrütistrasse	durchgehende Verbindung via Schulhäuser Buchwiesen, auf meist vorhandenen Wegen/Strassen	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A75	Waldrandweg Riedenholtz – Schwandenholz	neue Fussverbindung zwischen Köschenrütistrasse und Schwandenholzstrasse entlang der Waldränder	Linienführung mit Revitalisierung Katzenbach abstimmen, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
A77	Verbindung Stelzenstrasse – Richtung Katzenbachweg und Attraktivierung der Verbindung unter den Gleisen zum Glattpark	neue Verbindung entlang der Gleise und Verbesserung Unterführung Stelzenstrasse	In Koordination mit den neu entstehenden Freiräumen (Ariapark)	Langfristig
A78	Fussverbindung entlang dem Friedhof Eichbühl (Altstetten) auf nördlicher Seite	neue Fussverbindung		kurzfristig
A79	Verbindung Sihlweidstrasse – Hüslibachstrasse	Neubau Fussverbindung über den Hüslibachtobel als Verbindung zwischen Schulhaus Sihlweid und Kindergarten an der Hüslibachstrasse		kurzfristig

Tab. 8.2: Geplante Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
B1	Fussverbindung entlang Areal Schanzenberg	neue hangparallele Fussverbindung zwischen Künstlergasse und Kantonsschulstrasse (Promenade integriert in Freiraumkonzept Stadtbalkone)	Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich Zentrum gemäss kantonalem Richtplan Pt. 6.2.1, ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig
B2	Seeuferweg, Hafen Wollishofen bis Stadtgrenze	Fussverbindung (Promenade) am Zürichsee, Lückenschluss Seeuferweg	Konkretisierung des regionalen Richtplaneintrags (Tab. 4.13, Nr. 21)	mittelfristig
B3	Sihlsteg Sihlcity	Neubau Fussgänger-/Velo- steg über die Sihl		kurzfristig
B4	Fussverbindung zwischen Lessing- und Hügelsstrasse	neue Fussverbindung zwischen Sihlraum und Engequartier, insbesondere als Fortsetzung des Sihlstegs Sihlcity zweckmässig	Koordination mit Sihlsteg Sihlcity	mittelfristig
B5	Giesshübelsteg	neuer Steg für Fuss-/Veloverkehr über die Sihl		kurzfristig
B10	Sihluferweg links, Bederbrücke bis Sihlhölzli	neue Fussverbindung entlang linkem Sihlufer	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B11	Sihluferweg links, Kanalstrasse – Allmendweg	neue Fussverbindung entlang linkem Sihlufer	Abstimmung mit Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojekt Allmend Brunau, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B12	Promenades Jardin Friesenberg	neue hangparallele Fussverbindung zwischen Döltschweg und Hegianwandweg im Rahmen des Masterplans FGZ (Promenades Jardin)	Koordination mit Ergänzungswegplan Friesenberg	kurzfristig
B13	Fussverbindung zwischen Gutstrasse und Friedhof Sihlfeld	neue Fussverbindung von der Thomaskirche zum Friedhof Sihlfeld, Durchquerung Familiengartenareal und Friedhof erforderlich	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B14	Fussverbindung entlang Seebahneinschnitt	neue Fussverbindung zwischen Kalkbreite- und Zweierstrasse in Verlängerung des Urselwegs	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B20	Fussverbindung Neufrankengasse – Hohlstrasse	neue Fussverbindung	Ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
B21	Gleisuferweg Süd	Neubau einer durchgehenden Fussverbindung entlang des Gleisfelds zwischen Langstrasse und Schnellgutbahnhof	Kombination mit Hauptroute Velo, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B22	Negrellisteg	neue Überführung übers Gleisfeld für den Fussverkehr zwischen Gustav-Gull-Platz und Zollstrasse 695	Konkretisierung des regionalen Richtplaneintrags (Tab. 4.13, Nr. 35)	kurzfristig
B23	Verlängerung Lettenviadukt	neue Überführung übers Gleisfeld für Fuss- und Veloverkehr zwischen Hohlstrasse und Neugasse	Ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig
B24	Verbindung Duttweilerbrücke – Mühleweg	neue Fussverbindung (Lückenschluss) zwischen Duttweilerbrücke und Mühleweg mit Querspange zum Pflingstweidpark	Konkretisierung des regionalen Richtplaneintrags (Tab. 4.13, Nr. 27, geänderte Linienführung), ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B25	Limmatuferweg Abschnitt Gasometerstrasse bis Ampèresteg	neue Fussverbindung zwischen Schule Kornhaus und Ampèresteg, linke Seite	Konkretisierung des regionalen Richtplaneintrags (Tab. 4.13, Nr. 28), ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B26	Gleisuferweg Nord	neue Fussverbindung (Promenade) entlang des Gleisfelds zwischen Röntgen- und Aargauerstrasse	Kombination mit Hauptroute Velo, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B27	Verbindung Hardeggesteg – Hohlstrasse	neue Verbindung über das Gleisfeld für Fuss-/Veloverkehr in Verlängerung der Flurstrasse, Verbindung von Altstetten an den Limmatraum	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B28	Verlängerung Hardgutstrasse	Neue Verbindung zwischen Hardgutstrasse und Gleisuferweg Süd		mittelfristig
B30	Sternwartstrasse	neue Fussverbindung zwischen Gloria- und Universitätsstrasse sowie durch den Park	Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich Zentrum	kurzfristig
B31	Verbindung Trichtenhäuserstrasse – Familiengartenareal	neue Fussverbindung zwischen Trichtenhäuserstrasse und Familiengartenareal	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B32	Verbindung Eierrechtstrasse – Elefantweg	neue Fussverbindung entlang Waldrand	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
B41	Fussverbindung zwischen Bleuler- und Wittlikerstrasse	neue Fussverbindung durch geplanten Grünzug Lengg	Gebietsplanung Lengg gemäss kantonalem Richtplan 6.2.10	mittelfristig
B42	Verlängerung Flühgasse	neue Fussgänger-/Veloquerung (Unter-/Überführung) über Bahntrasse und Bellerivestrasse zur besseren Anbindung des Quartiers an den See	Marina Tiefenbrunnen	mittelfristig
B50	Fussverbindung über Kirchenhügel Altstetten	neue Fussverbindung zwischen Feldblumen- und Saumackerstrasse, zum Teil bestehend (E. Kempin-Spyri-Weg), Wegrecht erforderlich	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B51	Langgrütweg, Im Sträler – Triemlifussweg	neue Fussverbindung (Wegrecht erforderlich)		mittelfristig
B52	Verlängerung Bachwiesenweg	neue Fussverbindung zwischen Bachwiesenstrasse und Friedhof Albisrieden, Durchquerung Familiengartenareal und Areal Schule Untermoos, Wegrecht erforderlich	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B53	Fussverbindung Goldacker	neue Fussverbindung zwischen Friedhof und Bergwiesen	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B54	Fussverbindung Grünau – Juch	neue Fussverbindung zwischen Tüffenwies und Paul-Pflüger-Strasse, Durchquerung Familiengartenareal erforderlich	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B60	Fussverbindung durch Friedhof Höggerberg	neue Fussverbindung zwischen Wildenweg und Kappenbühlstrasse, Anbindung Aussichtspunkt	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B70	Holderbach – Holzerhurd	neue Fussverbindung zwischen Hungerberg (Holderbachweg) und Holzerhurd via Georg-Kempff-Strasse, Lückenschluss in der Verbindung Höggerberg und Katzenssee	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B71	Fussverbindung entlang Dorfbach Unteraffoltern	neue Fussverbindung entlang Dorfbach im Zusammenhang mit der geplanten Offenlegung und Revitalisierung, Verbindung Horensteinstrasse – Katzenbach	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
B72	Fussverbindung Lerchenhalde	neue Fussverbindung zwischen Im Hagenbrünneli und Höggerbergring (ETH-Campus), Durchquerung Tennisanlage erforderlich	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B73	Fussverbindung zwischen Käferberg und Hürstholz	neue Fussverbindung zwischen Käferberg und Hürstholz	Grünzug Fronwald – Glaubten, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B74	Fussverbindung im Bereich Gugel/Anwandel	neue Fussverbindung entlang Bahntrasse (Projekt Fitnessmeile)	Gestaltungsplan Seebacherstrasse, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B75	Fussverbindung Frohbühl-/Glattalstrasse	neue Fussverbindung via Sportanlage Eichrain	Ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B76	Fussverbindung Seebacherplatz – Leutschenpark	neue Fussverbindung zwischen Seebacherplatz und Leutschenpark, Querung Bahngleise und Thurgauerstrasse	Entwicklungsplanung Thurgauerstrasse, ökologischer Vernetzungskorridor	mittelfristig
B77	Fussverbindung Glattalstrasse – Kolbenacker – Arianestrasse-Katzenbachstrasse	Neue Fussverbindung,, Durchquerung Tennisanlage noch zu klären	in Koordination mit den neu entstehenden Freiräumen (Ariane-park), ökologischer Vernetzungskorridor	langfristig, Trasse-sicherung für den Fall einer Um-nutzung des Ruag-Areals
B78	Fussverbindung Im Büngerten – Blumenfeldstrasse	neue Fussverbindung zwischen Im Büngerten und Blumenfeldstrasse		mittelfristig
B79	Fussverbindung Regensbergbrücke – Wehtalerstrasse	Durchwegung der gewünschten Überdeckung des Oerliker Einschnitts		langfristig
B80	Glattuferweg (westseitig) zwischen Überland- und Andreasstrasse	neue Fussverbindung und Unterführung zum Lückenschluss des Glatt-uferwegs	Konkretisierung des regionalen Richtplaneintrags (Tab. 4.13, Nr. 31); Projekt Fil bleu, ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig
B81	Parkweg Überlandpark	neue Fussverbindung durch Überlandpark zwischen Regensbergstrasse und Herzogenmühlestrasse	im Zusammenhang mit der Einhausung der Autobahn in Schwamendingen, ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig
B82	Fussverbindung Überlandpark – Waldgarten	neue Fussverbindung zwischen Überlandpark und Waldgarten (fehlender Anschluss zum Panorama-weg)	Ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig
B83	Fussverbindung Überlandpark – Riedgrabenweg	neue Fussverbindung zwischen Überlandpark und Riedgrabenweg	Ökologischer Vernetzungskorridor	kurzfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
B84	Verlängerung Vegastrasse (Opfikon)	Teil Fusswegverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität Saatlenstrasse – Hagenholz – Glattpark, Lückenschluss		mittelfristig
B85	Verbindung Grünzug Glattwiesenstrasse in Erholungsgebiet	Lückenschluss zwischen Glattwiesenstrasse/Schule und Erholungsgebiet	Potenzieller Quartierhof Huebhof	mittelfristig
B86	Fussverbindung Hardturmstrasse; Förrlibuckstrasse bis Förrlibuckstrasse	neue Fussverbindung entlang Hardturmstrasse		kurzfristig
B87	Fussverbindung Erismanstrasse – Querung Hohlstrasse – geplante Fuss- und Velowegverbindung Kreise 4 und 5	Fussverbindung vom geplanten Anny Klawa Park zur Fuss- und Velowegverbindung Kreise 4 und 5	Freiraum mit besonderer Erholungsfunktion Anny Klawa; geplante Velovorzugsroute Erismanstrasse; geplante Velovorzugsroute Stauffacherstrasse	kurzfristig
B88	Fussverbindung Birmensdorferstrasse – Morgartenstrasse	Fussverbindung vom Quartierzentrum Bahnhof Wiedikon über den Hallwylplatz in die Innenstadt	Quartierzentrum Bahnhof Wiedikon; geplante Velovorzugsroute Morgartenstrasse; Velohaupttroute Birmensdorferstrasse	kurzfristig

**Tab. 8.3: Spezialfälle Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität**

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

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

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinations- hinweis	Realisierungs- horizont
C7	Glattuferweg	Ausbau des bestehenden Glattuferwegs zu einer Fuss-/Veloverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität	Projekt Fil Bleu, ökologischer Vernetzungskorridor	Kurzfristig
C8	Überquerung Hüslibach in Leimbach	Fussweg Hüslibachtobel als Verbindung zwischen der Schule Sihlweid und dem dazugehörigen Kindergarten am Hüslibachweg (Erstellung eines Schulweges entlang des heutigen «Trampelpfads»)		kurzfristig



Tab.8.4: Fussgängerbereiche

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
D1	Altstadt/City	punktueller Verbesserungen; Erweiterung der Tempo-30-Zone mit Fahrverbot in der Innenstadt (Entlastung Sihlstrasse/St. Annagasse); Aufwertung Limmatquai Abschnitt Central – Mühlegasse	Hist. Kompromiss betr. Parkierung Zentrumsgebiet gemäss regionalem Richtplan/Verkehrskonzept Innenstadt	mittelfristig
D2	Tessinerplatz	punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig
D3	Morgental (Mutschellenstrasse)	punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig
D4	Leimbachstrasse	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA <sup>5</sup>	kurzfristig
D5	Bahnhof Wollishofen West	Umgestaltung Strassenraum	- Kantonaler Richtplan, Kap. 2.3.2, Zentrumsgebiet - Regionaler Richtplan, Kap. 2.2.2, Quartierzentrum, und Kap. 4.4.2, Umgestaltung Strassenraum	kurzfristig
D6	Sihlcity	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA; regionaler Richtplan, Kap. 2.2.2, Zentrumsgebiet Giesshübelstrasse / Brunau / Sihlcity	mittelfristig
D10	Birmensdorferstrasse, Abschnitt Zweierstrasse – Gutstrasse inklusive Strassenkreuzung Zweierstrasse/Zurlindenstrasse	punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	kurzfristig
D11	Manesseplatz	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss Regionalem Richtplan	kurzfristig
D12	Zentrum Friesenberg	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	kurzfristig

<sup>5</sup> Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (KRP SLöBA)

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
D13	Bahnhof Wiedikon	Punktuelle Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D20	Langstrasse Kreis 4	Neuorganisation Verkehr, Umgestaltung Strassenraum, punktuelle Verbesserungen	Hist. Kompromiss betr. Parkierung Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	kurzfristig
D21	Badenerstrasse, Staufacher – Kalkbreite – Lochergut – Albisriederplatz	punktuelle Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D22	Hardplatz	punktuelle Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig
D23	Hardstrasse – Escher-Wyss-Platz	Punktuelle Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D30	Schaffhauserstrasse, Bereich Guggach – Milchbuck	punktuelle Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D31	Schaffhauserplatz	punktuelle Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D32	Römerhofplatz	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	kurzfristig
D33	Witikon Zentrum	punktuelle Verbesserungen; Umgestaltung Strassenraum (Buchzelgstrasse)	Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	Kurz-/mittelfristig
D34	Witikon Unterdorf	punktuelle Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig
D35	Balgrist	Umgestaltung Strassenraum	Gebietsentwicklung Lengg Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	kurzfristig
D36	Waffenplatzstrasse	Punktuelle Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D37	Wehtalerstrasse/Hofwiesenstrasse	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D38	Berninaplatz	Punktuelle Anpassungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D39	Hottingerplatz	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	kurzfristig
D40	Seefeldstrasse, Abschnitt Falkenstrasse – Hornbachstrasse	punktuelle Verbesserungen	Hist. Kompromiss betr. Parkierung Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
D41	Hegibachplatz	Punktueller Verbesserungen	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D50	Bahnhof Altstetten Nord	Umgestaltung Strassenraum	Programm Zugänglichkeit Bahnhöfe Zentrumgebiet gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig
D51	Altstetterstrasse Abschnitt Hohl- bis Badenerstrasse sowie Lindenlatz	Umgestaltung Strassenraum	im Zusammenhang mit Verdichtung in Altstetten Zentrumsgebiet gemäss regionalem Richtplan	kurzfristig
D52	Hubertus	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	kurzfristig
D60	Nordbrücke	punktueller Verbesserungen, Verbreiterung südliches Trottoir	Programm Zugänglichkeit Bahnhöfe Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	kurzfristig
D61	Wipkingerplatz	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	langfristig
D62	Bucheggplatz	Umgestaltung Strassenraum	mit Realisierung Rosengartentram/Rosengartentunnel Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	mittelfristig
D63	Quartierzentrum Grünau	Umgestaltung Strassenraum	KRP SLöBA, Kap. 3.2.3. Quartierzentrum	kurzfristig
D70	Neu-Oerlikon	punktueller Verbesserungen	Programm Zugänglichkeit Bahnhöfe Zentrumsgebiet gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig
D71	Oerlikon Zentrum	punktueller Verbesserungen	Programm Zugänglichkeit Bahnhöfe Zentrumsgebiet gemäss regionalem Richtplan	kurz-/mittelfristig
D72	Jonas-Furrer-Strasse	Umgestaltung Strassenraum	Programm Zugänglichkeit Bahnhöfe Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA, Tram Affoltern	kurzfristig
D73	Bahnhaldenstrasse, Schaffhauserstrasse – Bahnhof Seebach	Umgestaltung Strassenraum	Programm Zugänglichkeit Bahnhöfe	mittelfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Vorhaben	Koordinationshinweis	Realisierungshorizont
			Quartierzentrum gemäss regionalem Richtplan	
<b>D74</b>	Neu-Affoltern, Regensbergstrasse	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA, Tram Affoltern	kurzfristig
<b>D75</b>	Leutschenbach	Umgestaltung Strassenraum	Quartierzentrum gemäss KRP SLöBA	langfristig
<b>D76</b>	ETH-Hönggerberg	Umgestaltung Strassenraum	KRP SLöBA, Kap. Kap. 3.2.3., Quartierzentrum	kurzfristig
<b>D80</b>	Bahnhof Stettbach	punktuelle Verbesserungen	Programm Zugänglichkeit Bahnhöfe Zentrumsgebiet gemäss regionalem Richtplan	mittelfristig

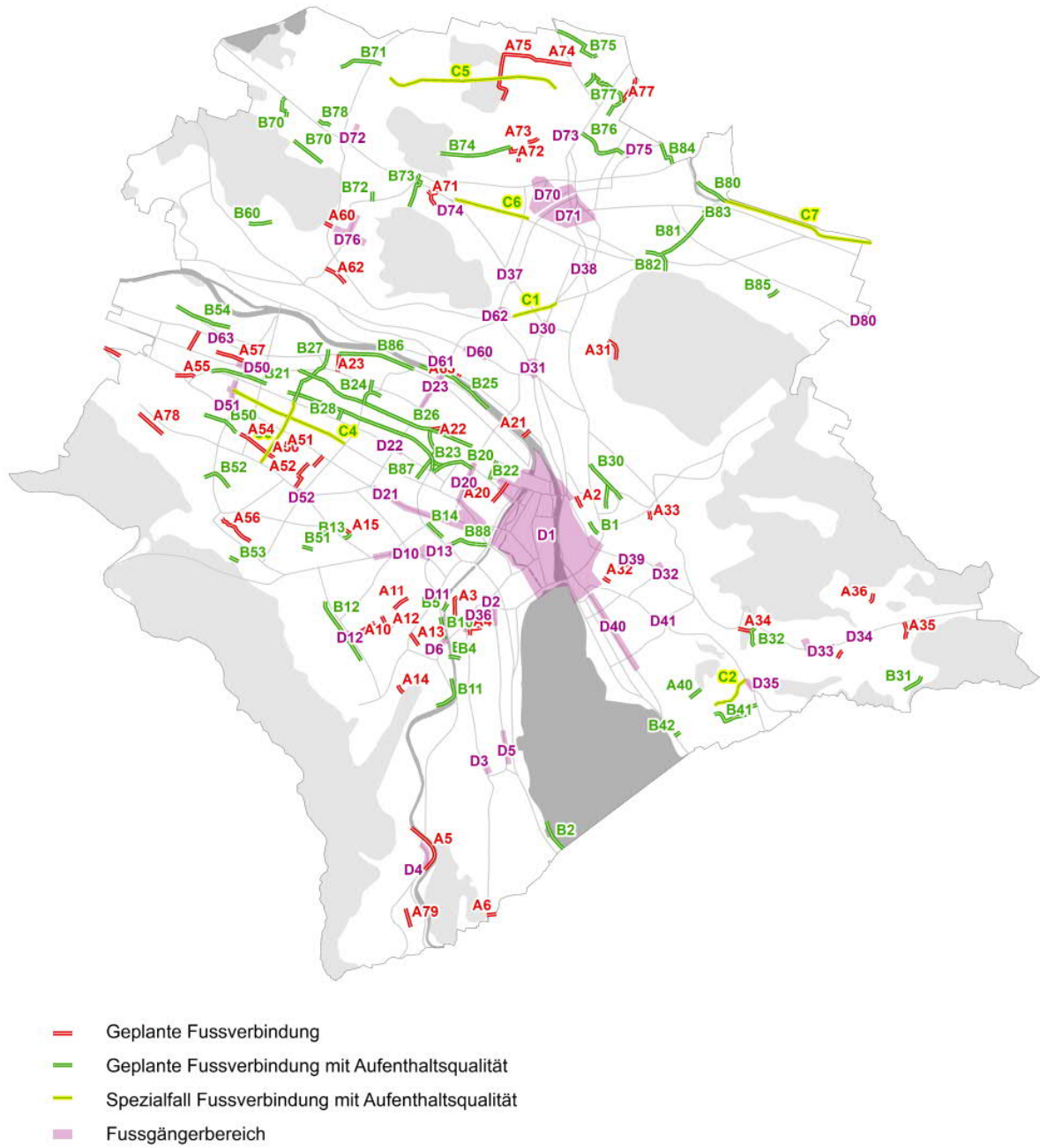


Abbildung 8.1 Geplante Festlegungen im Fussverkehr

## 8.4 Massnahmen

- (1) Die im Richtplan festgelegten Fussgängerbereiche werden mit Konzepten und/oder Objektblättern ergänzt, die deren Aufwertung für den Fussverkehr konkretisieren, und zwar unter Berücksichtigung weiterer städtischer Konzepte (Alleenkonzept, Zürich 2040: ein räumliches Konzept für die wachsende Stadt, Lärmbelastungskataster, Leitbild ökologische Vernetzungskorridore etc.).
- (2) Die Stadt setzt sich dafür ein, den Komfort und die Sicherheit für den Fussverkehr zu heben. Die Stadt fördert die Schulwegsicherheit mit entsprechenden Massnahmen.
- (3) Die Anforderungen an das hindernisfreie Bauen werden in den (Strassen-) Projekten berücksichtigt.
- (4) Die Stadt gestaltet die öffentlichen Stadträume gemäss der Strategie Stadträume. Diese beinhaltet einen Bedeutungsplan, der regelmässig nachgeführt wird.
- (5) Im Rahmen vertiefender Planungen und konkreter Bauprojekte sind bei Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität Verbesserungen anzustreben. Dabei sind u. a. zu berücksichtigen:
  - Alleenkonzept
  - Freiraumentwicklung gemäss KRP SLöBA<sup>6</sup>
  - Leitbild ökologische Vernetzungskorridore
  - Klimaanalyse
  - Bachkonzept
  - Land-/Rechtserwerb für z. B. Wege und Pocketparks (Wegrechte, Dienstbarkeiten)
  - akustische Qualität

## 8.5 Grundlagen

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

---

<sup>6</sup> Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (KRP SLöBA)

## 9 Veloverkehr

### 9.1 Ausgangslage

Im September 2021 wurde die Volksinitiative «Sichere Velorouten» vom Züricher Stimmvolk mit 70.5 % Ja-Stimmen grossmehrheitlich angenommen. Gemäss dem Volksentscheid muss innerhalb von 10 Jahren ein Netz von Velorouten mit einer Länge von mindestens 50 km realisiert werden, das grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr und in der Regel gegenüber Querungen vortrittsberechtig ist.

Die «Velostrategie 2030», die vom Stadtrat im März 2021 verabschiedet wurde, nimmt das Anliegen der Volksinitiative auf und definiert folgende Kategorien von Velorouten.

- (1) **Vorzugsrouten:** Als neues Element vernetzen sie die Stadt primär auf verkehrsarmen Quartierstrassen (Nutzerkreis alle Velofahrenden). Das Vorzugsroutennetz hat die höchsten Anforderungen an Infrastrukturen und gute Sichtbarkeit.
- (2) **Hauptnetz:** Das Hauptnetz bietet eine attraktive und direkte Verbindung der wichtigsten Ziele innerhalb der Stadt für den Alltagsverkehr.
- (3) **Basisnetz:** Das Basisnetz bindet alle relevanten Ziele für den Freizeit- und Alltagsverkehr an.



Entsprechend dieser Logik wurde das Veloroutennetz neu konzipiert.

### 9.2 Ziele

Das Velonetz wird auf den Alltagsverkehr ausgerichtet. Darunter fallen Wege zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte, zur Kita, zum Sport oder zum Einkauf. Im Vordergrund steht der «Weg zum Ziel». Dadurch wird der Alltagsverkehr vom Freizeitverkehr abgegrenzt, bei dem der «Weg als Ziel» verstanden wird. Der Freizeitverkehr mit erhöhten Ansprüchen an die Umfeldqualität fliesst mit dem Alltagsverkehr mit, wird aber nicht gesondert in der Netzplanung berücksichtigt.

Die Veloförderung der Stadt Zürich fokussiert auf den Alltagsverkehr, wo der Handlungsbedarf weit grösser ist. Aus diesen Weiterentwicklungen ergibt sich ein qualitativ hochstehendes Velonetz in der Stadt Zürich, das auch für den Freizeitverkehr grosse Verbesserungen bietet, zum Beispiel durch verbesserte Führung des Veloverkehrs an Knoten.

Folgende Ziele werden definiert:

- (1) Der Veloverkehr übernimmt einen bedeutenden Anteil am Gesamtverkehr

und trägt somit zu einem attraktiven Stadtleben sowie einem lebenswerten Stadtraum bei. Das Velo prägt das Stadtbild mit.

- (2) Velofahren ist in der Stadt Zürich für alle jederzeit einfach und sicher möglich. Hierfür wird ein durchgehendes, sicheres Routennetz für den Veloverkehr geschaffen.
- (3) Das Veloroutennetz wird mit Vorzugs-, Haupt- und Basisrouten neu konzipiert. Die entsprechende Karte ist in der Abbildung 9.1 ersichtlich.
- (4) Als neues Netzelement werden Vorzugsrouten bis 2030 realisiert (vgl. Abbildung 9.2, Tabelle 9.1). Diese bilden hochwertige Verbindungen zwischen den Quartieren, von den Quartieren in die Innenstadt sowie in die angrenzenden Gemeinden. Davon sind mindestens 50 km grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr sowie in der Regel gegenüber Querungen vortrittsberechtigt. Das Vorzugsroutennetz erfüllt folgende Anforderungen:
  - Es ist auf alle Nutzergruppen ausgerichtet, das heisst Velofahrende von 8 – 80 Jahren.
  - Es erfüllt höchste Anforderungen hinsichtlich subjektiver und objektiver Sicherheit der Velofahrenden.
  - Es stellt durchgehende Verbindungen für Velofahrende sicher, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Ausgestaltung von Knoten und Querungen gelegt wird.
  - Es wird schrittweise umgesetzt, wobei es möglichst rasch für die Nutzenden sichtbar gemacht werden soll.
- (5) Neben den Strecken sind insbesondere die Knoten für alle Velofahrerinnen und Velofahrer sicher, verständlich und somit attraktiv gestaltet.
- (6) Die objektive und subjektive Sicherheit der Velofahrerinnen und Velofahrer ist erhöht.
- (7) An wichtigen Quellen und Zielen des Veloverkehrs (Bahnhöfe, Quartierzentren, Freizeitanlagen, etc.) sind ausreichende, gut situierte und gestaltete Veloabstellplätze bereitgestellt.





- Vorzugsroute
- Hauptnetz
- Basisnetz

**Abbildung 9.1: Zielbild Veloroutennetz**

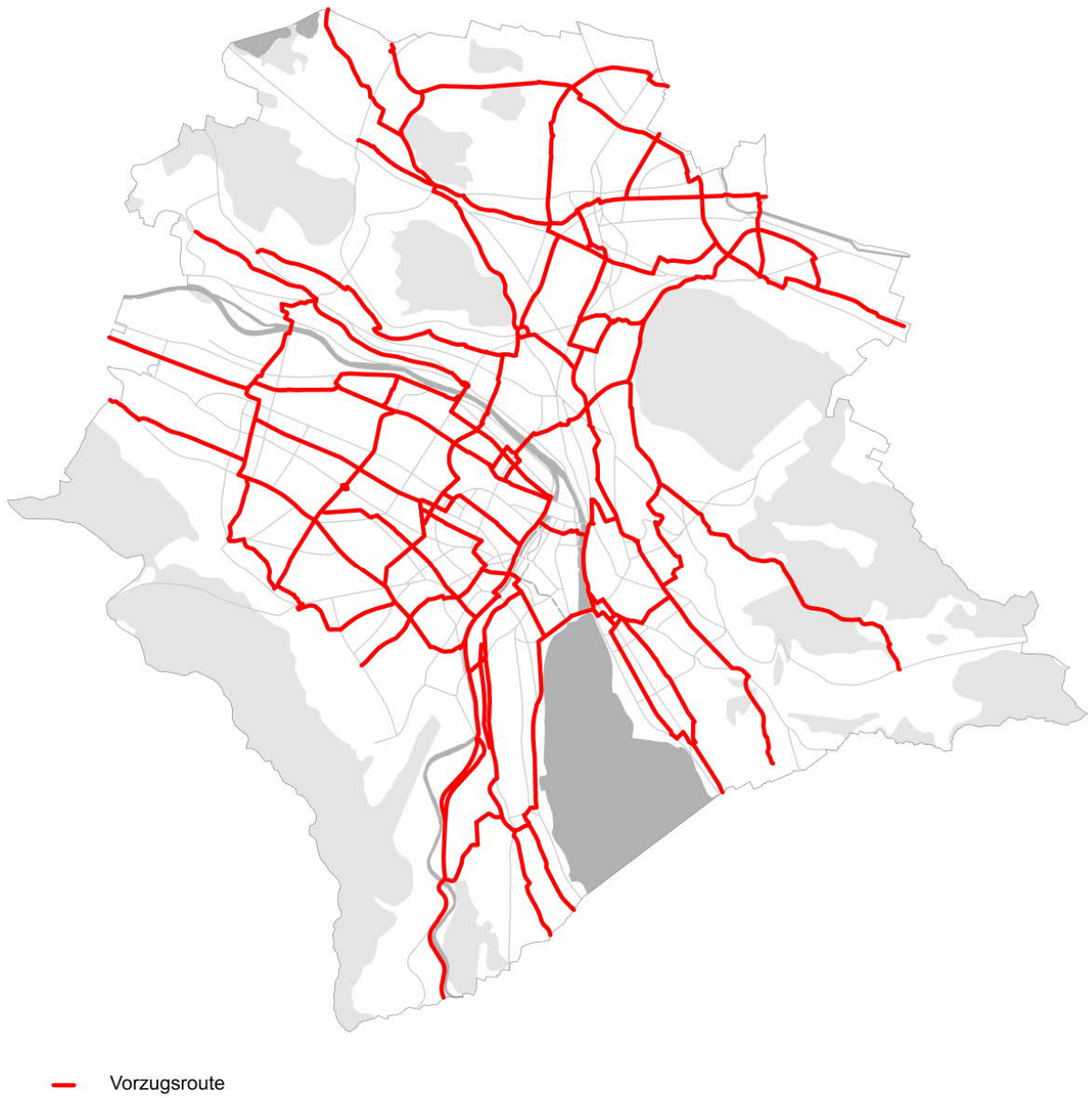


Abbildung 9.2: Vorzugsroutennetz

Tab.9.1: Vorzugsrouten

Vorzugsroute	Vorhaben
<b>Leimbach – Giesshübel</b>	Soodstrasse – Leimbachstrasse – Allmendstrasse – Lessingstrasse – Sihlpromenade
<b>Leimbach – Wollishofen</b>	Butzenstrasse – Frohalpstrasse – Morgentalstrasse
<b>Wollishofen – Selnau</b>	Nidelbadstrasse – Widmerstrasse – Kalchbühlstrasse – Tannenrauchstrasse – Mutschellenstrasse / Rieterstrasse – Waffenplatzstrasse – Brandschenkestrasse – Flössergasse – Sihlamsstrasse – Selnaustrasse – Stauffacherbrücke
<b>Wollishofen – Tiefenbrunnen</b>	Kilchbergstrasse – Kilchbergsteig – Albisstrasse – PU Bachstrasse – Mythenquai – General-Guisan-Quai – Quaibrücke – Bellevueplatz – Theaterstrasse – Schillerstrasse – Falkenstrasse – Dufourstrasse – Münchhaldenstrasse – Seefeldstrasse
<b>Triemli – HB</b>	Paul-Clairmont-Strasse – Döltschweg – Talwiesenstrasse – Binzallee – Eichstrasse – Giesshübelbrücke – Sihlpromenade – Stauffacherquai – Kasernenstrasse – Stadttunnel
<b>Triemli – Hardturm</b>	Triemli – Wydäckerring – Letziggraben – Herdernstrasse – Duttweilerbrücke – Pflingstweidstrasse – Mühleweg
<b>Friesenberg – Stauffacher</b>	Borweg – Bühlstrasse – Schlossgasse – Gotthelfstrasse – Werdstrasse – Morgartenstrasse
<b>Altstetten – Triemli</b>	Bahnhofplatz – Saumackerstrasse – Rautistrasse – Bachwiesenstrasse – Albisriederstrasse – In der Ey – Wydäckerring – Triemli
<b>Dunkelhölzli – Binz</b>	Hätzlergasse – Eugen-Huber-Strasse – Saumackerstrasse – Rautistrasse – Albisriederstrasse – Gutstrasse – Talwiesenstrasse – Binzallee
<b>Letzi – Sihlhölzli</b>	Letziggraben – Brahmstrasse – Albisriederstrasse – Zurlindenstrasse – Hertersteg
<b>Altstetten – HB</b>	Baslerstrasse – Bullingerstrasse – Stauffacherstrasse – Herman-Greulich-Strasse – Brauerstrasse – Zeughausstrasse – Kasernenstrasse – Stadttunnel
<b>Wiedikon – Buchegg</b>	Bertastrasse – Sihlfeldstrasse – Erismannstrasse – Gleisquerung 4/5 – Viaduktstrasse – Dammsteg – Dammstrasse – Scheffelstrasse – Rosengartenstrasse – Rötzelstrasse
<b>Bullingerplatz – See</b>	Sihlfeldstrasse – Kanzleistrasse – Ankerstrasse – Grüngasse – Birmensdorferstrasse – Morgartenstrasse – Stauffacherbrücke – Sihlamsstrasse – Flössergasse – Tödistrasse – General-Guisan-Quai
<b>Rütihof – Escher-Wyss-Platz</b>	Riedhofstrasse – Regensdorferstrasse – Gsteigstrasse – Ackersteinstrasse – Im Sydäfädli – Höggerstrasse – Wipkingerplatz – Wipkingerbrücke
<b>Kreis 5 – Irchel</b>	Gasometerstrasse bzw. Mattengasse – Limmatstrasse – Kornhausbrücke – Kronenstrasse – Röslistrasse – Letzistrasse
<b>Altstetten Nord – HB</b>	Vulkanplatz – Aargauerstrasse – Sportweg – Hardturmstrasse – Escher-Wyss-Platz – Hardstrasse – Heinrichstrasse – Konradstrasse – Stadttunnel
<b>Hardturm – HB</b>	Pflingstweidstrasse – Neue Hard – Neugasse – Röntgenstrasse – Zollstrasse – Radgasse – Konradstrasse – Stadttunnel
<b>Altstetten – Höngg</b>	Unterführung Altstetten West – Vulkanstrasse – Max-Högger-Strasse – Unterführung Autobahn – Meierwiesenstrasse – Europabrücke – Winzerstrasse – Am Wettlingertobel – Vorhaldenstrasse – In der Schüpf – Hohenklingenstrasse – Am Wettlingertobel – Limmatalstrasse
<b>Höngg – Wipkingen</b>	Segantinistrasse – Varlinweg – Giacomettistrasse – neue Verbindung – Appenzelerstrasse – Kürbergstrasse – Rebbergstrasse – Wunderlistrasse – Lehenstrasse – Rosengartenstrasse – Scheffelstrasse

Vorzugsroute	Vorhaben
<b>Affoltern – Oerlikon</b>	In Böden – Riedenhaldenstrasse – Binzmühlestrasse – Zelglistrasse – Affolternstrasse – Oleanderstrasse – Regensbergstrasse
<b>Seebach – Bucheggplatz</b>	Stelzenstrasse – Stiglenstrasse – Birchstrasse – Katzenbachstrasse – Birchstrasse – Regensbergbrücke – Hofwiesenstrasse – Bucheggplatz oder Birchstrasse – Guggachareal – Bucheggplatz
<b>Seebach – Schwamendingen</b>	Am Katzenbach – Hertensteinstrasse – Katzenbachstrasse – Schärenmoosstrasse – Fernsehstrasse – Hagenholzstrasse – Saatlenfussweg – Andreasstrasse – Glattufer – Opfikonstrasse – Herzogenmühlestrasse
<b>Wallisellen – Oerlikon</b>	Andreasstrasse – Affolternstrasse – Max-Frisch-Platz (bis zur Route Affoltern – Oerlikon)
<b>Opfikon (Glattpark) – Oerlikon</b>	Thurgauerstrasse – Andreasstrasse – Affolternstrasse – Max-Frisch-Platz
<b>Schwamendingen – Oerlikon</b>	Altwiesenstrasse – Roswiesenstrasse – Stettbachstrasse – Stettbachweg – Saatlenstrasse – Herbstweg – Funkackerstrasse – Apfelbaumstrasse – Regensbergstrasse – Oerlikonerstrasse – Gubelstrasse – Schulstrasse
<b>Schwamendingen – Irchel – Stadelhoferplatz</b>	Glattwiesenstrasse – Luegislandstrasse – Winterthurerstrasse – Frohburgstrasse – Hadlaubstrasse – Voltastrasse – Gloriastrasse – Moussonstrasse – Nägelistrasse – Attenhoferstrasse – Hofstrasse – Dolderstrasse – Gemeindestrasse – Freiestrasse – Merkurstrasse – Kreuzbühlstrasse – Stadelhoferplatz
<b>Oerlikon – HB</b>	Schulstrasse – Gubelstrasse – Oerlikonerstrasse – Schaffhauserstrasse – Irchelstrasse bzw. Winterthurerstrasse / Irchelstrasse – Scheuchzerstrasse – Sonneggstrasse – Tannenstrasse – Leonhardstrasse – Weinbergstrasse – Limmatquai – Mühlesteig – Beatenplatz – Beategasse – Schweizergasse – neuer Sihlsteig
<b>Katzenrüti – Milchbuck</b>	Horensteinstrasse – Fronwaldweg – Fronwaldstrasse – Zelglistrasse – Kügeli-loostrasse – Hofhölzliweg – Anton-Higi-Strasse – Käferholzstrasse – Bucheggplatz – Guggachstrasse – Milchbuckstrasse
<b>Lengg – Hochschulgebiet</b>	Lengghalde – August-Forel-Strasse – neue Burgwiesbrücke – Forchstrasse – Fröbelstrasse – Gattikerstrasse – Freiestrasse – Parkschale – Rämistrasse
<b>Tiefenbrunnen – Central</b>	Seefeldstrasse – Arosastrasse – Mühlebachstrasse – Stadelhoferplatz – Stadelhoferstrasse – Oberdorfstrasse – Torgasse – Schifflande – Limmatquai
<b>Witikon – Fluntern</b>	Loorenstrasse – Eschenhaustrasse – Degenriedstrasse – Kurhausstrasse – Ebelstrasse – Keltenstrasse – Toblerstrasse

Die abgebildeten bzw. beschriebenen Routen bilden das durchgängige Vorzugsroutennetz im Sinne einer Korridorbetrachtung. Im Rahmen der Umsetzung können alternative Linienführungen realisiert werden, solange die Wunschlinien möglichst direkt abgedeckt werden können. Um möglichst zeitnah ein durchgängiges Netz zu realisieren, können vorläufig alternative Linienführungen, die weniger direkte Verbindungen darstellen, angeboten werden.

### 9.3 Karteneinträge

Die Verankerung des neu zu konzipierenden Veloroutennetzes muss stufengerecht und entsprechend der Richtplanlogik erfolgen. Die Vorzugs- und Haupt-routen sollen im regionalen, das Basisnetz im kommunalen Richtplan festgelegt werden. Vor der Festlegung der Basisrouten im kommunalen Richtplan muss der regionale Richtplan teilrevidiert werden.

In der kommunalen Richtplankarte «Veloverkehr» sind die regional festgesetzten Radwege und Veloparkierungsanlagen aus dem regionalen Richtplan (2017) zur Information dargestellt sowie die kommunalen Velorouten festgelegt. Die Festlegungen für die kommunalen Routen gelten für beide Richtungen.

Analog zum Fussverkehr werden Velorouten nur dort als «geplant» eingetragen, wo heute keine Verbindungen für den Veloverkehr bestehen, beispielweise Brücken über das Gleisfeld, geschlossene Areale oder Wege mit Fahrverbot. Alle Velorouten, für die bereits eine befahrbare Verbindung existiert, werden zu den «bestehenden» gezählt.

Tab. 9.2: Geplante Velorouten

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

Nr.	Abschnitt	Vorhaben	Realisierungshorizont
20	Friesenberghalde	Lückenschluss für den Veloverkehr	mittelfristig
21	Verbindung Schweighof	Lückenschluss für den Veloverkehr	mittelfristig
22	Binzquerung	Bau einer Wegverbindung für den Veloverkehr	langfristig
23	Binzring	Lückenschluss für den Veloverkehr	langfristig
24	Untergraben – Grubenstrasse	Bau einer Wegverbindung für den Veloverkehr	langfristig
25	Gleiskopf Giesshübel	Bau einer Verbindung entlang des Gleiskopfes im Bahnhof Giesshübel	langfristig
26	Sihlcity-Steg	Bau einer Flussquerung	mittelfristig
27	Hürstwald	Bau einer Veloverbindung parallel zu den Bahngleisen	langfristig
28	Anschluss Stadttunnel	Bau einer Zufahrtsrampe in Ost-West-Ausrichtung zum Stadttunnel unter dem Hauptbahnhof	kurzfristig
29	Saumackerstr. – Altstetterstr.	Bau einer Wegverbindung für den Veloverkehr	langfristig
30	Kasernenareal	Öffnen des Areals für den Veloverkehr	mittelfristig
31	UBS Süd	Öffnen des Areals für den Veloverkehr	langfristig
32	UBS Nord	Öffnen des Areals für den Veloverkehr	mittelfristig
33	Eulenweg	Öffnen der Privatstrasse für den Veloverkehr	mittelfristig
34	Mühleweg	Öffnen des Areals für den Veloverkehr	mittelfristig
35	Verbindung Juchhof (entlang Vulkanstrasse 200)	Signalisationsänderung	kurzfristig
36	Bernerstrasse Süd (Hermetschloobrücke – Bändliweg)	Signalisationsänderung	kurzfristig
37	Letzibachweg	Signalisationsänderung	kurzfristig
38	Hardaupark	Signalisationsänderung	kurzfristig
39	Urselweg (Kanzleistrasse – Badenerstrasse)	Signalisationsänderung	kurzfristig
40	Klingenanlage (Limmatstrasse – Sihlquai)	Signalisationsänderung	kurzfristig
41	Lettenfussweg	Signalisationsänderung	kurzfristig
42	Zahnradstrasse	Signalisationsänderung	kurzfristig
43	Erschliessungsstrasse zwischen Pflingstweidstrasse 93 – 101a	Signalisationsänderung	kurzfristig

Nr.	Abschnitt	Vorhaben	Realisierungshorizont
44	Familiengartenareal Sihlfeld (Leonhard-Ragaz-Weg 24 – Gutstrasse 166)	Signalisationsänderung	kurzfristig
45	Quartierweg zwischen Birnensdorferstrasse 364 – Gutstrasse 110	Signalisationsänderung	kurzfristig
46	Triemlifussweg	Signalisationsänderung	kurzfristig
47	Quartierweg zwischen Dölschihalde 18 und Marie-Heim-Vögtlin-Weg	Signalisationsänderung	kurzfristig
48	Erschliessungsstrasse zwischen Paul-Clairmont-Strasse und Marie-Heim-Vögtlin-Weg	Signalisationsänderung	kurzfristig
49	Margaretenweg (Margaretenweg 1 – Friesenbergstrasse 142)	Signalisationsänderung	kurzfristig
50	Quartierweg zwischen Borrweg und Räffelstrasse 25	Signalisationsänderung	kurzfristig
51	Quartierweg zwischen Bachtobelstrasse 91 und Uetlibergstrasse 196	Signalisationsänderung	kurzfristig
52	Quartierverbindung zwischen Uetlibergstrasse 308 und Frauentalweg 39	Signalisationsänderung	kurzfristig
53	Erschliessungsstrasse zwischen Uetlibergstrasse 123 und 129	Signalisationsänderung	kurzfristig
54	Erschliessungsstrasse zwischen Giesshübelstrasse 66 und 80	Signalisationsänderung	kurzfristig
55	Wannerstrasse	Signalisationsänderung	kurzfristig
56	Parkweg zwischen Moosgutstrasse und Giesshübelstrasse	Signalisationsänderung	kurzfristig
57	Kalanderplatz	Signalisationsänderung	kurzfristig
58	Wolframplatz	Signalisationsänderung	kurzfristig
59	Quartierweg zwischen Redingstrasse 34 und Muggenbühlstrasse 16	Signalisationsänderung	kurzfristig
60	Widmerstrasse (Widmerstrasse 17a – Seestrasse)	Signalisationsänderung	kurzfristig
61	Personenführung Honrainweg	Signalisationsänderung	kurzfristig

Nr.	Abschnitt	Vorhaben	Realisierungs- horizont
62	Belvoirpark	Signalisationsänderung	kurzfristig
63	Verbindungsweg zwischen Alfred-Escher-Strasse 85 und Mythenquai 60	Signalisationsänderung	kurzfristig
64	Bahnhofstrasse (Kurt-Guggenheim-Strasse – Bürkliplatz)	Signalisationsänderung	kurzfristig
65	Tiefenhöfe	Signalisationsänderung	kurzfristig
66	Bahnhofstrasse (Paradeplatz)	Signalisationsänderung	kurzfristig
67	Bahnhofstrasse (Kuttelgasse – Sihlstrasse)	Signalisationsänderung	kurzfristig
68	Storchengasse	Signalisationsänderung	kurzfristig
69	Weinplatz	Signalisationsänderung	kurzfristig
70	Rathausbrücke	Signalisationsänderung	kurzfristig
71	Personenunterführung Bahnhof Tiefenbrunnen	Signalisationsänderung	kurzfristig
72	Kartausstrasse (Kartausstrasse 17 – 38)	Signalisationsänderung	kurzfristig
73	Spöndlistrasse	Signalisationsänderung	kurzfristig
74	Wolfgrimweg (Tièchestrasse – Wibichstrasse)	Signalisationsänderung	kurzfristig
75	Familiengartenareal zwischen Emil-Klöti-Strasse und Obere Waidstrasse)	Signalisationsänderung	kurzfristig
76	Weingartenweg	Signalisationsänderung	kurzfristig
77	Werdhölzlisteg	Signalisationsänderung	kurzfristig
78	Kloster-Fahr-Weg (Werdhölzlisteg – Langfachweg)	Signalisationsänderung	kurzfristig
79	Langfachweg	Signalisationsänderung	kurzfristig
80	Kirchweg	Signalisationsänderung	kurzfristig
81	Imbisbühlsteig (Imbisbühlhalde – Riedhofstrasse)	Signalisationsänderung	kurzfristig
82	Quartierweg zwischen Reinhold-Frei-Strasse 74 und Giblenstrasse 21	Signalisationsänderung	kurzfristig
83	Glaubtenstrasse (Lerchenhalde – Schauenbergstrasse)	Signalisationsänderung	kurzfristig
84	Quartierweg zwischen Glaubtenstrasse 67 und Rebhüslweg)	Signalisationsänderung	kurzfristig



Nr.	Abschnitt	Vorhaben	Realisierungshorizont
85	Quartierweg zwischen Regulastrasse 72 und Wehntalerstrasse 517	Signalisationsänderung	kurzfristig
86	Quartierweg zwischen Schauenbergstrasse 47 und Wehntalerstrasse 517	Signalisationsänderung	kurzfristig
87	Kolonistenweg	Signalisationsänderung	kurzfristig
88	Erschliessungsstrasse zwischen Käferholzstrasse 121 und Rumpelhaldenweg	Signalisationsänderung	kurzfristig
89	Quartierweg zwischen Grubenackerstrasse 47 und Thurgauerstrasse 67	Signalisationsänderung	kurzfristig
90	Quartierweg zwischen Thurgauerstrasse 68 und Leutschenbachstrasse	Signalisationsänderung	kurzfristig
91	Quartierweg zwischen Leutschenbachstrasse 75 und Schärenmoosstrasse 77	Signalisationsänderung	kurzfristig
92	Quartierweg zwischen Leutschenbachstrasse, Hagenholzstrasse 111 und Schärenmoosstrasse 117	Signalisationsänderung	kurzfristig
93	Grosswiesenstrasse (Hirzenbachstrasse – Hirzenbachweg)	Signalisationsänderung	kurzfristig
94	Sportanlage Heerenschürli	Signalisationsänderung	kurzfristig
95	Passerelle Freihof (Gleisüberquerung Freihofstrasse – Pflingstweidstrasse)	Lückenschliessung	langfristig
96	Stampfenbachstrasse vom Central bis zur Nordstrasse	kommunale Veloroute	kurzfristig
97	Mittelwaldstrasse auf der Veloroute 93 durch Querung der Auffahrampen auf der Albert-Einstein-Strasse, Höggerbergstrasse vorbei am HXE bis zum Vladimir-Prelog-Weg 1 – 5 unter Kreuzung der Wolfgang-Pauli-Strasse	kommunale Veloroute	kurzfristig
98	Auf der Höggerstrasse zwischen der Kreuzung mit der Limmattalstrasse und der Dorfstrasse	kommunale Veloroute	kurzfristig
99	Wipkingerweg – Dorfstrasse – Höggerstrasse	kommunale Veloroute	kurzfristig

<b>Nr.</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>Vorhaben</b>	<b>Realisierungs- horizont</b>
100	Trottenstrasse – Hög- gerstrasse	kommunale Veloroute	kurzfristig
101	Heizenholz – Kappenbühl- strasse – Notzenschürlistrasse	Lückenschluss Veloverbindung	kurzfristig



Abbildung 9.3 Geplante Velorouten

**Tabelle 9.3: Spezialfälle Veloverbindungen**

Im Richtplan werden nur jene Veloverbindungen als geplant eingetragen, die noch nicht existieren. Darüber hinaus gibt es aber noch weitere kommunale Velorouten, die die Qualitätsanforderungen bei weitem nicht erfüllen. Die folgende Tabelle enthält diejenigen Spezialfälle, die als Veloverbindung bereits existieren, das angestrebte Zukunftsbild einer kommunalen Veloroute aber noch weit verfehlen.

Nr.	Abschnitt	Vorhaben	Realisierungshorizont
1	Uraniastrasse zwischen Bahnhofstrasse und Gerbergasse	Umgestaltung Strassenraum	kurzfristig
2	Gessnerallee, Poststrasse bis Schweizergasse	Umgestaltung Strassenraum	mittelfristig
3	Unterführung Bahnhof Tiefenbrunnen	Ausbau Unterführung	langfristig
4	Katzenschwanzstrasse, Witikonstrasse bis Im Hau	Umgestaltung Strassenraum	mittelfristig
5	Kreuzstrasse, Bellerivestrasse bis Kreuzbühlstrasse	Markierung Radstreifen bergwärts	kurzfristig
6	Kreuzbühlstrasse (ab Falkenstrasse), Merkurstrasse bis Kreuzung mit Zeltweg	Abklassierung zu Quartierstrasse	kurzfristig
7	Künstlergasse	Sperrung MIV	kurzfristig
8	Gloriastrasse, Rämistrasse bis Freiestrasse	Umgestaltung Strassenraum	kurzfristig
9	Tobelhofstrasse	Reduktion Durchgangsverkehr	mittelfristig
10	Gladbachstrasse, Winkelriedstrasse bis Spyriplatz	Umgestaltung Strassenraum	mittelfristig
11	Weinbergstrasse	Umgestaltung Strassenraum	mittelfristig
12	Winterthurerstrasse, Milchbuckstrasse bis Irchelstrasse	Umgestaltung Strassenraum	mittelfristig
13	Bülachstrasse, Hirschwiesenstrasse bis Berninaplatz	Umgestaltung Strassenraum	mittelfristig
14	Schwamendingenstrasse, Dörflistrasse bis Ueberlandstrasse	Umgestaltung Strassenraum	mittelfristig
15	Tramstrasse, Dörflistrasse bis Schaffhauserstrasse	Umgestaltung Strassenraum	mittelfristig
16	Ueberlandstrasse, Magdalenenstrasse bis Tulpenweg	Umgestaltung Strassenraum	mittelfristig
17	Verbindung Hagenholzstrasse – Leutschenbachstrasse	Ausbau	mittelfristig
18	Hofwiesenstrasse, Rothstrasse bis Bucheggplatz	Umgestaltung Strassenraum	kurzfristig

Nr.	Abschnitt	Vorhaben	Realisierungs- horizont
19	Rosengartenstrasse, Röschi- bachstrasse bis Lebenstrasse	offen, abhängig vom Planungsprozess Rosengarten – Bucheggstrasse	langfristig
20	Bucheggstrasse, Rosengar- tenstrasse bis Bucheggplatz	offen, abhängig vom Planungsprozess Rosengarten – Bucheggstrasse	langfristig
21	Regensdorferstrasse, Ried- hofstrasse bis Frankenta- lerstrasse	Reduktion Durchgangsverkehr, Tempo 30	mittelfristig
22	Bernerstrasse Süd	Umgestaltung Strassenraum	kurzfristig
23	Max-Högger-Strasse, Aargau- erstrasse bis Bernerstrasse Süd	Umgestaltung Strassenraum	kurzfristig
24	Altstetterstrasse, Bas- lerstrasse bis Rautistrasse	Umgestaltung Strassenraum	mittelfristig
25	Schimmelstrasse	Umgestaltung Strassenraum	langfristig
26	General-Wille-Strasse	Umgestaltung Strassenraum	mittelfristig
27	Giesshübelstrasse, Uetliberg- strasse bis Wannerstrasse	Umgestaltung Strassenraum	langfristig
28	Seestrasse, Mythenquai bis Albisstrasse	Umgestaltung Strassenraum	langfristig

## 9.4 Massnahmen

- (1) Die Stadt erstellt bis 2030 ein durchgängiges Netz an Vorzugsrouten, wovon zumindest 50 km den Anforderungen der Volksinitiative «Sichere Velorouten» (grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr und in der Regel gegenüber Querungen vortrittsberechtigt) entspricht.
- (2) Die Stadt erstellt einen Terminplan für die Realisierung der Vorzugsrouten und berichtet jährlich über den Stand der Umsetzung.
- (3) Die Stadt Zürich führt zur Festsetzung des Vorzugsroutennetzes eine Teilrevision des regionalen Richtplans durch.
- (4) Die Vorzugsrouten werden durch geeignete Massnahmen gegenüber anderen Strassen sichtbargemacht, um eine gute Orientierung der Velofahrer und Velofahrerinnen zu gewährleisten. Für die genaue Ausgestaltung (Markierung, eingefärbter Belag, Signalisation, etc.) erarbeitet die Stadt ein Konzept.
- (5) Die Stadt sorgt dafür, dass im Rahmen der Strassenprojekte die Aspekte des Veloverkehrs in Abhängigkeit von der Funktion für den Veloverkehr, der Belastung und Geschwindigkeiten des Mfz-Verkehrs sowie der örtlichen Gegebenheiten adäquat berücksichtigt werden. Ein besonderes Augenmerk wird

auf die velogerechte Ausgestaltung von Knoten und Querungen gelegt. Die Projektperimeter von Strassenbauprojekten werden aus planerischen Überlegungen festgelegt. Bei der Lösungsfindung ist, wo notwendig, ein grösserer Perimeter zu betrachten.

- (6) Zusätzlich zu den Strassenbauprojekten werden die Strassen, Plätze und Wege für Velofahrende mittels Sofortmassnahmen aufgewertet und insbesondere unfallträchtige Orte saniert sowie Schwachstellen behoben.
- (7) Eine fehlende Veloinfrastruktur wie nicht durchgehende und unsichere Verbindungen über Knoten löst Strassenbauprojekte aus.
- (8) Die Signalisation und Wegweisung des Velonetzes wird nutzerfreundlich überarbeitet. Bei der Gestaltung und Steuerung der Lichtsignalanlagen werden die Anforderungen der Velofahrer und Velofahrerinnen adäquat berücksichtigt.
- (9) Die Velostandards werden gemäss dem aktuellen Stand der Technik überarbeitet und Gestaltungsprinzipien für die Vorzugsrouten erarbeitet.
- (10) Die Stadt erstellt an wichtigen öffentlichen Zielorten (Bahnhöfe, Innenstadt, Quartierzentren, Freizeitanlagen etc.) ein ausreichendes und gut situiertes Angebot an Veloabstellplätzen.
- (11) Zusätzlich zu den Infrastrukturmassnahmen setzt sich die Stadt mit weiteren Massnahmen wie Beratungen und Schulungen für ein sicheres Velofahren ein.

## 9.5 Grundlagen

- Stadtverkehr 2025
- Velostrategie 2030 (2021)
- Velostandards der Stadt Zürich (2015)
- Regionaler Richtplan (2017)
- Kommunaler Richtplan (2004)
- Mountainbike-Konzept Stadt Zürich (2017)

## 10 Wirtschafts- und Güterverkehr

### 10.1 Ausgangssituation

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

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

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

### 10.2 Ziele

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

#### a) **Transitverkehr auf den Hochleistungsstrassen**

*Gütertransporte ohne Lieferhalt auf Stadtgebiet verkehren auf dem Hochleistungsstrassennetz. Der entsprechende Verkehr nutzt die Nord- oder Westumfahrung.*

#### b) **Effizienter Wirtschafts- und Güterverkehr**

*Güter- und Gewerbetransporte werden in allen Stadtgebieten sicher und konfliktfrei abgewickelt. Zur Entlastung des Verkehrsaufkommens werden die Gütertransporte gebündelt. Die dazu erforderlichen Schnittstellen sind auf- oder ausgebaut. Für An- und Auslieferungen werden stadtverträgliche Transportmittel eingesetzt, die hinsichtlich Energieeffizienz, Lärm- und Luftschadstoffemissionen optimiert sind. Die Güterverkehrserschliessung der Innenstadt bleibt unter Berücksichtigung der verschiedensten Ansprüche an diesen Raum gewährleistet und wird wo möglich verbessert.*

#### c) **Stadtverträgliche Citylogistik**

*Das Bringen und Abholen von Warenlieferungen ist quantitativ und qualitativ mit steigenden Ansprüchen verbunden. Geeignete Logistikstandorte zum Sammeln und Verteilen auf dem Stadtgebiet erlauben eine Verbesserung der Liefer- und Transportleistungen. Die dazu erforderlichen Infrastrukturen sowie deren stadtspezifische Bewirtschaftung durch interessierte Unternehmen werden an der Nordkante des Gleisfeldes (Herdern) und in Zürich Affoltern (Autobahnanschluss) angestrebt.*

#### d) **Gesicherte Gleisanschlüsse und ausbaubare Güterumschlaganlagen**

*Diverse Unternehmen tätigen wichtige Teile ihrer Gütertransporte mit der Bahn. Die dazu notwendigen Anschlussgleise und Anlagen sind vorhanden oder allenfalls nach einer Instandstellung oder einem Neubau betriebsbereit. Der direkte Anschluss ans regionale und nationale Schienennetz bleibt für die schienenaffine Wirtschaft gewährleistet.*

Auf kommunaler Stufe wird folgendes Ziel ergänzt:

### **(1) Versorgung der Bevölkerung und Entsorgung sicherstellen**

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

## **10.3 Karteneinträge**

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

## **10.4 Massnahmen**

### **Massnahmen gemäss regionalem Richtplan**

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

### **Kommunale Ergänzung**

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



- (3) Die Stadt berücksichtigt in der Verkehrsnetzplanung die Bedürfnisse des Güterumschlages sowie des gütertransportierenden Verkehrs und unterstützt innovative Gütertransportformen, die durch neue Technologien ermöglicht werden.

## 10.5 Grundlagen

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

## Tabellen

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

## Abbildungen

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

