

#### **4120. Kommunalen Gesamtplan Zürich (Verkehrsplan)**

Mit Beschluss Nr. 4843/1984 setzte der Regierungsrat den regionalen Gesamtplan für die Stadt Zürich, bestehend aus den Teilrichtplänen Siedlung und Landschaft sowie Verkehr, fest. Der Stadtrat von Zürich beschloss am 3. Oktober 1984, die kommunale Richtplanung auf den gemäss § 31 PBG obligatorischen Verkehrsplan zu beschränken. Die öffentliche Auflage dieses Plans gemäss § 34 PBG erfolgte vom 20. Mai bis 18. Juli 1985. Am 28. Februar 1990 hat der Gemeinderat den kommunalen Verkehrsplan festgesetzt. Die Referendumsfrist ist unbenutzt abgelaufen.

Die Vorlage besteht aus den drei Plänen Strassennetz, Fuss-, Rad- und Reitwegnetz sowie öffentlicher Verkehr und gibt zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Der Teilplan Strassennetz unterscheidet gemäss Bericht drei Kategorien von Strassen, nämlich kommunale Sammelstrassen, übrige kommunale Strassen und mit einem besonderen Symbol bezeichnete Quartierstrassen. Letztere werden als durchgängige Quartierstrassen bezeichnet, die ohne vorhergehende Änderung des kommunalen Verkehrsplans nicht gesperrt bzw. unterbrochen werden dürfen.

Die Verbindungen der Bernerstrasse Nord und Süd mit der Europa-Brücke sowie die Verbindungen zwischen Sihlquai und Kornhausbrücke sind regionale Festlegungen. Die Darstellung dieser Knotenpunkte stimmt nicht mit dem regionalen Plan überein. Da die Darstellung überkommunaler Festlegungen nicht Gegenstand des Gemeinderatsbeschlusses ist, sondern lediglich die korrekte Wiedergabe des übergeordneten Richtplans betrifft, kann sie bei der Drucklegung formlos bereinigt werden.

Das im regionalen Verkehrsplan der Stadt Zürich enthaltene Radwegnetz ist im kommunalen Plan ergänzt worden. Die in den regionalen Verkehrsplänen aus den Agglomerationsgemeinden an den Stadtrand geführten regionalen Radwege werden auf Stadtgebiet meist über verkehrsarme Strassen Richtung Zentrum geführt. Dagegen sieht der kommunale Verkehrsplan die Anlage von kommunalen Radwegen längs verschiedener regionaler Durchgangsstrassen vor. Insbesondere an den Haupteinfallachsen Richtung Zentrum führt dies zu Zielkonflikten grundsätzlicher Art. Auf diesen stark frequentierten Strassen fehlt der nötige Raum für Radwege; entsprechende Fahrspurreduktionen können nicht Gegenstand des kommunalen Verkehrsplans bilden. Ferner sind kommunale Radrouten festgelegt worden, die am Stadtrand keine Fortsetzung finden. Schliesslich bezeichnet der kommunale Plan mehrere Strecken zugleich als Rad-, Fuss- und Reitwege, was zu Problemen bezüglich der Sicherheit der einzelnen Verkehrsteilnehmer führen kann. Das Radwegnetz kann demzufolge nicht genehmigt werden; es ist im Sinne der vermehrten Linienführung über kommunale Verkehrsplanstrassen oder Quartierstrassen zu überarbeiten.

Im übrigen erweist sich der kommunale Verkehrsplan als recht- und zweckmässig.

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Der kommunale Verkehrsplan der Stadt Zürich gemäss Beschluss des Gemeinderates vom 28. Februar 1990 wird unter Vorbehalt von Dispositiv Ziffer II genehmigt.

II. Das Radwegnetz wird von der Genehmigung ausgenommen.

III. Mitteilung an den Stadtrat von Zürich, 8022 Zürich (unter Rücksendung eines mit dem Genehmigungsvermerk versehenen Dossiers), das Verwaltungsgericht, die Kanzlei der Baurekurskommissionen sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.