



**Stadt Zürich**

**ANTRAG DES STADTRATS  
VOM 30. OKTOBER 2019**

30. Oktober 2019

**Anhang Beilage 6 zu GR Nr. 2019/436**

# **Kommunaler Richtplan Verkehr**

## **Anhang Einwendungsbericht**

Öffentliche Auflage vom 24. September bis 22. November 2018

## **Einzelbeantwortung der Einwendungen**



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Fussgängerbereiche Altstetterstrasse-Lindenplatz graphisch verbinden (nahtlos aneinander zeichnen)
Begründung	Unterbrechung macht keinen Sinn und ist vermutlich nur ein graphischer Darstellungsfehler
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5 Strassennetz MIV
Antrag	Streichung der Klassierung der Mutschellenstrasse und der Rieterstrasse als Sammelstrassen
Begründung	<p>Die besagten Strassen sind dicht von Wohnhäusern gesäumt und haben nur sehr wenige Gewerbenutzungen. Sie sind übermässigem Lärm gemäss Lärmschutzverordnung ausgesetzt und es gibt Bestrebungen, Tempo 30 einzurichten. (Gemeinderat Postulat 2017/27, Rekurs von Anwohnerinnen und Anwohnern gegen die Nichtverfügung von Tempo 30).</p> <p>Als Alternativen für den übergeordneten Verkehr stehen die kantonalen Strassen (Allmendstr. und Mythenquai) zur Verfügung.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 7.2: Geplante Busstrecken / Ausbaubedarf
Antrag	Eintrag einer Buserschliessung des Gebietes Frymannstr, Rebenstr, Maneggpromenade
Begründung	<p>Im besagten Gebiet ist eine grosse Bautätigkeit im Gang. Der Anschluss an den öffentlichen Verkehr ist nur durch eine steile Strasse gegeben, die zu Fuss bewältigt werden muss. Erschwerend hinzu kommt, dass das Gebiet über eine Einkaufsmöglichkeiten verfügt. Für ältere Menschen, die zu Fuss nicht mehr so gut unterwegs sind, ist ein Wohnen in dem Gebiet daher nicht möglich.</p> <p>Die VBZ hat 2010 die Situation überprüft und damals die Bedingungen für die Verlängerung des Buses 89 von der Sihlcity nach Leimbach als ungünstig beurteilt. Durch die rege Bautätigkeit in Leimbach in den letzten Jahren bitten wir um eine Ueberprüfung.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Gebiet ist gemäss Angebotsverordnung ausreichend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Das Angebot auf der Linie 70 wurde im Dezember 2018 mit der Verlängerung zum Bahnhof Wollishofen ausgebaut.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	Realisierung Seestrasse Wollishofen von langfristig auf mittelfristig ändern
Begründung	Ohne die Seestr. bleibt der Veloverkehr in Wollishofen ein Stückwerk. Die Route am See bzw. entlang der Sihl sind zwar attraktiv, aber das Erreichen dieser Routen von den Wohnvierteln in der Gegend der Seestr. ist nur über die Seestrasse selbst möglich, die mit dem Tram und dem Autoverkehr für Velos wenig geeignet ist. Daher wäre eine zeitnahe Realisierung von Velomassnahmen auf dieser Strasse sehr wünschenswert.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplangentextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Der Satz «In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben.» ist zu streichen.
Begründung	<p>Der Ansatz, dass Parkplätze in der City und in den citynahen Gebieten nur dann aufgehoben werden können, wenn stattdessen auf demselben Gebiet Ersatzparkplätze – sprich Parkhäuser – geschaffen werden, entspricht nicht mehr einer zeitgemässen, stadtfreundlichen und ökologischen Verkehrspolitik. Die hohe Zahl an Parkplätzen in der Innenstadt sorgt für zusätzliches Verkehrsaufkommen. Insbesondere belastet der Suchverkehr die Wohnquartiere in der Altstadt mit Lärm und Abgasen.</p> <p>Eine zeitgemässe städtische Verkehrspolitik ist bestrebt, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu verringern und entsprechend den Anteil des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Der Parkplatzkompromiss verhindert die Aufwertung von öffentlichem Raum durch Aufhebung von Parkplätzen, wie dies beispielsweise für den Zähringerplatz seit 1952 gefordert wird. Er ist folglich zu streichen.</p>
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Der sogenannte "Historische Kompromiss" hat zum Ziel, durch die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkhäuser zusätzliche Flächen für den Fussverkehr und den Aufenthalt zu schaffen und das stadträumliche Erscheinungsbild attraktiver zu machen. Seit dem erwähnten Beschluss sind im Rahmen des Historischen Kompromisses rund 1000 Strassenparkplätze aufgehoben und in unterirdische Parkieranlagen verlagert worden und hat damit die Aufwertung verschiedenster Strassenabschnitte und Plätze ermöglicht. Dazu zählen etwa der Rennweg, der Sechseläutenplatz oder der Münsterhof. Als Ersatz für diese aufgehobenen Parkplätze sind u. a. die Parkhäuser City und Opéra gebaut worden. Der Historische Kompromiss hat bis anhin gut funktioniert und ist ein breit akzeptiertes Regelwerk im Umgang mit den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Innenstadt. Deshalb soll er auch in Zukunft als zielführendes, etabliertes und erfolgreiches Instrument erhalten bleiben.</p> <p>Eine zahlenmässige Anpassung des öffentlich zugänglichen Parkplatzangebots im Bereich des Historischen Kompromisses aufgrund der verkehrlichen und gesellschaftlichen Veränderungen seit 1990 erscheint hingegen angebracht. So zeigt sich beispielsweise das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark verbessert (u.a. Ausbau der S-Bahn, Eröffnung Durchgangsbahnhof), was zu Modalsplitveränderung zu Gunsten des Umweltverbands geführt hat. Hinzu kommen neue verkehrspolitische Vorgaben wie etwa Art. 2 quinquies Gemeindeordnung (Städteinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs). Daher soll der Parkplatzbestand zukünftig 10% unter dem Stand von 1990 liegen. Mit dieser massvollen Anpassung wird ausreichend Spielraum</p>



für die weitere Aufwertung und Erweiterung von Fuss-, Velo - und Grünflächen in der Innenstadt geschaffen. Gleichzeitig wird das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot auf einem angemessenen Stand erhalten.

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

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



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr
Antrag	Streichung des Eintrags einer Luftseilbahn über den Zürichsee
Begründung	<p>Die geplante Seilbahn ist aus Sicht des öffentlichen Verkehrs an dieser Stelle nicht sinnvoll und dient als reine Tourismus-Attraktion. Voraussichtlich wird die ZKB Pendelbusse einsetzen müssen, die die Strassen ums Seebecken zusätzlich belasten.</p> <p>Für die Seilbahn muss einen Teil des für das Quartier und die ganze Stadt wichtigen Seebads Mythenquai gesperrt werden. Das Projekt läuft folglich den Anliegen der Quartier- und Stadtbewohner*innen zuwider.</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Bei der Luftseilbahn über den Zürichsee handelt es sich um eine übergeordnete Festlegung, die nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans ist und nur zur Information und besseren Einordnung der kommunalen Eintragungen dargestellt wurde. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr kann diese Einwendung nicht entgegengenommen werden.





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9 Veloverkehr
Antrag	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrradwege auf Niveau Trottoir farbig abgesetzt</li><li>• klar farbig markierter Fahrradweg auf Trottoir Drahtzugstrasse, Abschnitt Hegibachplatz Richtung Hammerstrasse</li><li>• Markierte Fahrradwege auf Kreuzbühlstrasse zwischen Stadelhofen und Kreuzplatz, insbesondere legale Möglichkeit bergaufwärts zu fahren.</li><li>• Bahnhofstrasse: Aufhebung Fahrverbot für Velos, farbig markierte Fahrradspuren + Veloabstellplätze</li><li>• generell mehr Veloabstellplätze</li><li>• Veloabstellplätze auf Kreuzplatz</li><li>• Zusätzliche Veloabstellplätze auf Werdmühleplatz</li><li>• grüner Pfeil für rechtsabbiegende Velofahrer von Rudolf-Brun-Brücke auf Limmatquai</li><li>• Generell Fahrverbot für E-Bikes auf Waldwanderwegen, insbesondere Fahrverbot für E-Bikes auf Pfadiweg im Wehrenbachtobel</li></ul>
Begründung	.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Einwendung bezieht sich auf Gestaltungselemente, die nicht der Richtplanstufe entsprechen, sondern im Rahmen von Strassenbauprojekten relevant sind.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Die Karte sollte dahingehend verbessert werden, dass beide Richtungen des Veloverkehrs separat bezüglich der Festlegung beurteilt werden könnten.
Begründung	<p>An verschiedenen Stellen stimmen die Einträge nur in einer Richtung. Beispiel «bestehende» Velowege: Künstlergasse (aufwärts), Florhofgasse (abwärts) sind keine Velowege, sie dürften höchstens als «geplant» eingetragen sein. Umgekehrt: Leonhardstrasse (kantonales Beispiel; aufwärts zwischen Haldenegg und Tannenstrasse) ist realisiert und nicht geplant. An den betroffenen Stellen mit unterschiedlichem Realisierungsgrad könnte mit unterschiedlichen Pfeilen Klarheit geschaffen werden.</p>
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung. Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind oder das Verkehrsregime angepasst werden muss. Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen. Damit erübrigt sich auch eine separate Aufnahme der Festlegungen je Richtung, selbst wenn in die eine oder andere Richtung noch Massnahmen getroffen werden müssen, um die Qualitätsstandards zu erreichen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Überarbeitung der Karte mit einer sauberen Bestandesaufnahme.
Begründung	Wenn man die Bahnhofstrasse im Bereich Paradeplatz und beim Abschnitt nahe des Bürkliplatzes anschaut, kann einiges nicht stimmen (ausser es hätte sich in den allerletzten Tagen etwas geändert). Die «bestehende» Route führt über den Paradeplatz (Fahrverbot?). Auch das Stück zwischen Kurt-Guggenheim-Strasse und dem Bürkliplatz scheint mir mit einem Fahrverbot belegt zu sein.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen er-stellt 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.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind oder das Verkehrsregime angepasst werden muss.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Ich beantrage, dass die Aufklassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse im neuen Richtplan Verkehr abgelehnt wird.
Begründung	<p>Ich lebe seit über 20 Jahren an der Waffenplatzstrasse 18 und habe leider miterlebt, wie die Belastung immer und immer mehr zugenommen hat.</p> <p>Die Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse ...</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- sind schon heute überbelastet</li><li>- sind Strassen wo der Schwerverkehr solche Vibrationen verursachen die einem am Morgen sogar im Bett wecken</li><li>- sind als Sammelstrassen ungeeignet</li><li>- verursachen jetzt schon unerlaubt hohe Lärmemissionen</li><li>- werden von zahlreichen Schulwegen gekreuzt</li><li>- sind Strassen mit einem sehr hohen Anteil an Wohnungen die durch den hohen Verkehr sehr belastet werden</li><li>- sind Strassen die nicht geeignet sind, als Einfallstrasse mit erhöhtem Verkehrsaufkommen fertig zu werden</li><li>- sind und sollten Quartierstrassen bleiben</li><li>- sind Strassen die im Jahr 2018 dringend eine Verkehrsberuhigung benötigen</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf die Klassierung der Mutschellenstrasse sowie der Rieter- und Waffenplatzstrassen als «Sammelstrassen».
Begründung	<p>Die genannten Strassen sind aufgrund ihrer Führung und ihrer Querschnitte für eine übergeordnete Funktion ungeeignet.</p> <p>Ausserdem erfüllen sie keineswegs eine Sammelfunktion, der lokal anfallende Verkehr kommt von den direkten Anwohnenden, während das umliegende Quartier sich tendentiell nach der Seestrasse einerseits bzw. nach der Allmendstrasse andererseits orientiert.</p> <p>Angesichts Tausender direkter Anwohnender, vieler Kindergärten und Schulen und auch in ihrer Funktion als überregional ausgewiesene Velohaupttrouten müssen diese Strassen nicht aufklassiert, sondern von Autoverkehr sehr deutlich entlastet werden.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Auf die Aufwertung der Achsen Mutschellen-Waffenplatzstrasse bzw. Rieterstrasse ist zu verzichten
Begründung	<p>Die Achse ist bereits heute in den Stosszeiten überlastet. Die Behinderung des Busverkehrs ist bedeutend.</p> <p>Die Aufwertung führt zu Mehrverkehr v.a. in der Nacht. Dies ist in einer praktisch vollständig von Wohnhäusern gesäumten Strasse nicht akzeptabel.</p> <p>Diese Aufwertung verschärft die Lärmproblematik in Wohngebieten. Die Lärmbelastung ist heute schon zu hoch und steht im Widerspruch zum Gesetz!</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Unser Quartier ist ein Wohnquartier viele Einwohner leiden wegen dem vielen Autopendlerverkehr. Wir sind vor 40 Jahren in der Hoffnung auf Verkehrsberuhigung mit dem Brunauriegel nach Wollishofen gezogen! Es gibt Alternativen für den Hauptverkehr z.B. Allmend- Seestrasse und das Mythenquai! Wir bitten um Verständnis und glauben weiterhin dass unser Wohnquartier lebenswert wird!
Begründung	Gesundheit und Sicherheit für die Anwohner der Mutchellenstrasse Rieterstrasse und Waffenplatzstrasse. Der Bus Nr. 72 sollte nicht im Stau stehen bleiben vor der Station Waffenplatzstrasse!
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Einwendung gegen die Aufklassierung unserer Quartierstrassen Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse
Begründung	<p>Ich beantrage, dass die Aufklassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse im neuen Richtplan Verkehr abgelehnt wird. Ich lebe seit über 10 Jahren an der Waffenplatzstrasse 18 und habe leider miterlebt, wie die Belastung seit dem Bau des Üetlibergtunnels immer mehr zugenommen hat.</p> <p>Die Strassen sind bereits heute zu den Spitzenzeiten komplett überlastet und verursacht eine immense Lärmemission. Auch der Schwerverkehr fährt, um den Stau auf der Sihlhochstrasse zu umgehen, über die Brunau- in die Waffenplatzstrasse und verursacht unzulässige Vibrationen in den Wohnungen. Diese Strassen liegen mitten im Wohnquartier und werden von zahlreichen Schulwegen gekreuzt.</p> <p>Insbesondere die Verzweigung an der Waffenplatzstrasse/Bederstrasse ist nicht konzipiert noch mehr Verkehr aufzunehmen. Bereits jetzt versuchen ungeduldige Autofahrer über das Trottoir auszuweichen um schneller vor dem Lichtsignal einzuspuren. Die Schulkinder auf dem Trottoir sind komplett ungeschützt.</p> <p>Diese Quartier-Strassen mit hohem Wohnanteil sind nicht geeignet, als Einfallstrasse mit erhöhtem Verkehrsaufkommen fertig zu werden sollten im Gegenteil verkehrsberuhigt werden.</p> <p>Es gibt die parallel verlaufende Seestrasse und Allmendstrasse, die kaum Wohnanteil haben und als Sammelstrasse dienen können.</p> <p>Ich befürchte, dass unser Quartier zur neuen Weststrasse der 80er Jahre wird!</p> <p>Freundliche Grüsse Susanne Rosanis-Leodolter</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde</p>





Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Einspruch gegen die geplante Aufklassierung Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrassen
Begründung	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Eine Aufklassierung der im Text aufgeführten Strassen macht aus folgenden Gründen aus meiner Sicht keinen Sinn:</p> <p>Die Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrassen</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- nehmen im Quartier gar keine besondere Sammelfunktion wahr</li><li>- sind als Sammelstrassen ungeeignet</li><li>- leiden heute bereits unter Überlastung</li><li>- sind im übergeordneten regionalen Richtplan als Velo-Haupttrouten vorgesehen</li><li>- verursachen jetzt schon unerlaubt hohe Lärmemissionen</li><li>- führen mitten durch ein dicht bebauten Wohngebiet</li><li>- werden von zahlreichen Schulwegen gekreuzt</li></ul> <p>- Für Kindergarten- und Schulkinder ist die Überquerung der besagten Strassen alleine eine Gefahr. Da oftmals gestresste Autofahrer/ Busfahrer aus der 30er Zone mit unkontrollierter Beschleunigung in die 50er Zonen Strassen einfahren, und nur noch knapp am Zebrastreifen anhalten. Diese Szene erlebe ich mit meinem Sohn mehrmals wöchentlich. Ich möchte ihn beim überqueren der Strassen zur Autonomie verhelfen aber an diesen Strassen ist es schon heute lebensgefährlich dies zu wagen.</p> <p>Vielen Dank für Ihre Kenntnisnahme Nadine Mascarenhas</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird</p>



grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verkehrsberuhigung in unserem Quartier
Begründung	Verkehrsberuhigung in unserem Quartier
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Die Mutschellenstrasse, Riedbergstrasse und Waffenplatzstrasse sollte eine Tempo 30 Zone werden.
Begründung	<p>An der Mutschellenstrasse, Riedbergstrasse und Waffenplatzstrasse sind ausschliesslich Wohnungen insgesamt leben über 3000 Menschen an diesen Strassen. Das Gewerbe kann man an 2 Händen abziehen.</p> <p>Es hat mehrere Schulhäuser und Kindergärten auf der gesamten Strecke. Als Anwohner erlebe ich jeden Tag kritische Situationen mit Schulkindern, Fahrradfahrern und Fussgängern. In den letzten Jahren wurden beim Schulhaus Manegg mehrere Kinder angefahren. Immer wieder sind die Mittelpfosten der Fussgängerstreifen umgefahren. Tempo 50 ist darum für diese Wohnstrasse nicht angemessen. Eigentlich ist es die Hauptveloroute für die Anwohner Richtung Zentrum. Was Sinn macht weil die Strasse kein Gefälle hat. Der Strassenlärm ist so laut, das es nicht möglich ist bei offenen Fenstern im Raum zu sitzen. Auch mit den geschlossenen Schallschutzfenstern hört man den Verkehr immer noch sehr laut. Darum sollte die Mutschellenstrasse, Riedbergstrasse und Waffenplatzstrasse eine Tempo 30 Zone werden. Wir Wohnen und Leben hier und sind keine Strasse.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Gegen die: geplante Aufklassierung / Sammelstrasse Mutschellen,- Rieter-, Waffenplatzstrasse  Antrag auf: 30er Zone
Begründung	Wir wohnen rund zwanzig Jahre an der Mutschellenstrasse, der Verkehr hat in dieser Zeit massiv, auch Sonntags zugenommen und damit auch die Unfälle mit Kindern! Schulen, Kindergärten, Horte ... An diesen drei Strassen wird praktisch nur gewohnt und ist im übergeordneten regionalen Richtplan als Veloroute geplant. Die hohe und weiter steigende Lärmemission übersteigt längst das gesetzliche Limit. Eine Klassierung zu einer Sammelstrasse würde sich unserem Lärmschutz-Gesetz widersprechen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet. Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung von Rieter- Waffenplatz- und Mutschellenstrasse als kommunale Sammelstrasse.
Begründung	Das Quartier ist mehrheitlich ein Wohnquartier : vor Jahren gab es einmal einen Brunauriegel zur Verkehrs-Beruhigung. Jetzt scheint der Trend in die andere Richtung zu gehen : Die Waffenplatzstrasse wird bspw. immer noch häufig von Autofahrern des linken Zürichseeufers als Ausweichroute, d.h. als Durchgangsstrasse in die City oder gar zum Flughafen benutzt.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Mutschellen-Rieter-Waffenplatzstrasse
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>-führen mitten durch ein bebautes Wohnquartier</li><li>-werden von zahlreichen Schulwegen gekreuzt</li><li>-sind als Sammelstrassen ungeeignet</li><li>-leiden bereits heute bereits an Überlastung</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Signatur Richtplaneintrag überprüfen
Begründung	Bergwärts ist auf der Leonhardstrasse grösstenteils bereits ein Radstreifen markiert. Wird hier talwärts etwas geplant? Falls nicht sollte der Richtplaneintrag als Radweg bestehend eingetragen werden, wo der Radstreifen existiert.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	<p>Im Kreis 1 sind zusätzliche kommunale Velo-Verbindungen neu einzutragen. Folgende Abschnitte sollen enthalten sein:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Löwenstrasse (Gesneralle-Löwenplatz)</li><li>- Rennweg - Kuttelgasse</li><li>- Gemüsebrücke - Storchengasse</li><li>- Dreikönigsstrasse - Börsenstrasse</li><li>- Stampfenbachstrasse (Central-Walchestrassen)</li><li>- Hochfarbstrasse</li></ul>
Begründung	<p>Diese Verbindungen werden grösstenteils bereits heute von Velofahrenden genutzt und entsprechen wichtigen kommunalen Verbindungen innerhalb der Stadt.</p>
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Die Verbindung Gemüsebrücke - Storchengasse wird in den Richtplan aufgenommen. Die übrigen Abschnitte sind hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und werden nicht aufgenommen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Folgende Verbindungen sollen neu als kommunale Velo-Verbindung eingetragen werden: - Butzenstrasse - Entlang Sihl, westliches Ufer
Begründung	Entlang der Sihl ist der Nutzungsdruck bereits heute hoch. Eine zusätzliche oder explizite Verbindung für Velofahrende ist hier sehr sinnvoll.  Die Butzenstrasse soll zusätzlich eingetragen werden, da keine Verbindung mit gleicher Direkteheit vorhanden ist.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Butzenstrasse wird als Veloroute in den Richtplan aufgenommen. Der Abschnitt entlang der Sihl ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Folgende Veloverbindungen neu eintragen: - Albisriederstrasse (Bramshof bis Hubertus) - Bike-Trail Triemli
Begründung	Die Verbindung Albisriederstrasse ist sehr direkt und somit wird auch von Velofahrenden bevorzugt.  Der Bike-Trail beim Triemli besteht bereits und soll entsprechend eingetragen werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Albisriederstrasse ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht als Veloroute aufgenommen. Beim Biketrail Triemli handelt es sich um eine Sportinfrastruktur, deshalb wird er nicht im kommunalen Richtplan Verkehr eingetragen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Verbindung durch das Kasernenareal als geplant eintragen.
Begründung	Die Verbindung durch das Kasernenareal ist als realisiert eingetragen. Effektiv ist auf diesem Abschnitt aber ein Fahrverbot signalisiert und bei geschlossenen Toren ist die Verbindung nicht nutzbar.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Folgende Velo-Verbindungen sollen neu im Richtplan eingetragen werden: - Ankerstrasse-Kanonengasse - Hardbrücke
Begründung	<p>Die Ankerstrasse und Kanonengasse bilden bisher eine wichtige Nord-Süd Verbindung und werden dies auch in Zukunft (mit Öffnung der Langstrasse) noch sein. Ein feinmaschiges Velonetz ist insbesondere in den Kreisen 4 &amp; 5 zwingend und soll entsprechend im Richtplan so abgebildet werden.</p> <p>Die Hardbrücke selber (oberirdisch) soll zusätzlich als kommunaler Radweg geplant eingetragen werden. Der bestehende regionale Radweg führt unter der Hardbrücke durch und entspricht nicht der gewünschten Durchgängigkeit und Direktheit. Eine sichere Velo-Verbindung auf der Hardbrücke (bis zum Anschluss Rosengartenstrasse) ist sehr zu wünschen.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die beiden Abschnitte sind hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und werden nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Klärungsbedarf: Veloführung durch den Platzspitz
Begründung	Durch den Platzspitz führen zwei Schweiz Mobil Freizeitrouten (32 & 45). Warum wird diese stets ab 21 Uhr gesperrt? Entspricht diese Route als Veloland-Route nicht einer überkommunalen Route?
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Es gibt keinen direkten Zusammenhang zwischen den Freizeit Veloland-Routen und den Festlegungen in der Richtplanung. Im regionalen Richtplan wurde keine Veloroute über den Platzspitz festgelegt, da sie für das regionale Netz als Verbindung von untergeordneter Bedeutung ist. Die Route ist jedoch im kommunalen Richtplan eingetragen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	<p>Veloparkierungsanlagen korrekt eintragen.</p> <p>Fehlender Eintrag: - Parking Süd Hauptbahnhof (Velostation etc.)</p> <p>Neue / Ausbaubare Anlagen: - Parking Hauptportal Hauptbahnhof - Altstetten - Stettbach</p>
Begründung	<p>Die Parkierungsanlagen sollen korrekt im Richtplan eingetragen werden (bzgl. Parking Süd)</p> <p>Am Hauptportal des Hauptbahnhofs soll die Parkierungsanlage verbessert und geplant werden. Dezentrale Veloabstellplätze an allen 3 Seiten des Hauptbahnhofs sind zwingend.</p> <p>Altstetten und Stettbach: Der Eintrag ist als bestehend eingetragen. Ist hier nichts mehr geplant?</p>
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Folgende Verbindungen sollen neu als Veloverbindung eingetragen werden: - Schindlerstrasse-Schindlersteig - Im Eisernen Zeit (Riedlistrasse - Scheuchzerstrasse)
Begründung	Diese Quartierverbindungen sollen neu für Velofahrende ermöglicht und darum im Richtplan eingetragen werden. Diese Strecken verbinden regionale Radwege und sind für die Feinerschliessung wichtig.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Verbindung Im Eisernen Zeit wird in den Richtplan aufgenommen. Die Verbindung Schindlerstrasse-Schindlersteig ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Folgende Veloverbindungen sind neu im Richtplan einzutragen: <ul style="list-style-type: none"><li>- Zollikerstrasse und Mühlebachstrasse (Altenhofstrasse-Stadtgrenze)</li><li>- Kartastrasse</li><li>- Forchstrasse (Kreuzplatz-Freienstrasse)</li></ul>
Begründung	Die Verbindungen sollen ermöglicht werden und das kommunale Velonetz ergänzen.  Bei der Zollikerstrasse gibt es praktisch nichts mehr zu realisieren.  Bei der Kartastrasse gilt aktuell ein Fahrverbot. Diese Verbindung soll für Velofahrende legal befahrbar werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Kartastrasse wird in den Richtplan aufgenommen. Die Zollikerstrasse ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen. Die Forchstrasse wird nicht aufgenommen, da die vorherrschenden Rahmenbedingungen hinsichtlich Verkehrsabwicklung keine Realisierung in absehbarer Zeit zulassen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Der Eintrag bezüglich der Albisriederstrasse (Ablisrieden-Birmensdorferstrasse) soll angepasst werden.
Begründung	Dieser Abschnitt ist eigentlich bereits realisiert. Der Eintrag soll überprüft und entsprechend angepasst werden (bestehend statt geplant).
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Eintrag zum Kranzweg präzisieren.
Begründung	Der Karteneintrag ist hier nicht eindeutig. Handelt es sich um einen regionalen Radweg, der bei Ersatz zu einem kommunalen Radweg wird? Diese Logik gilt es zu prüfen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	<p>Folgende Veloverbindungen sind neu einzutragen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Siewerdstrasse</li><li>- Schaffhauserstrasse (Sternen-Berininaplatz)</li><li>- Friedrichstrasse</li></ul> <p>Folgende bestehende Verbindungen gibt es zu klären:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Grosswiesenstrasse (Hirzenbachstrasse und GZ Hirzenbach)</li><li>- Ohmstrasse</li></ul>
Begründung	<p>Die neuen Verbindungen entsprechen bereits heute wichtigen und direkten Verbindungen für den Veloverkehr und sollen daher aufgenommen werden.</p> <p>Als bestehende kommunale Veloverbindung eingetragen, jedoch so nicht direkt befahrbar sind:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Grosswiesenstrasse: Auf dem letzten Abschnitt hat es ein Fahrverbot</li><li>- Ohmstrasse: Der gemeinsame Rad-/Gehweg wird aufgehoben, wie wird dies in Zukunft für den Veloverkehr in beide Richtungen befahrbar sein?</li></ul>
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Schaffhauser- und Siewerdstrasse werden nicht aufgenommen, da die Netzdichte an diese Orten bereits ausreichend gross ist. Die Friedrichstrasse wird als bestehende Velorouten neu berücksichtigt.



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Das letzte Bild im Richtplantext ist zu ersetzen.
Begründung	Das Bild zeigt ein leider typisches Bild von Baustellenplanung in Zürich: Wenn es knapp wird, verschwindet der Velostreifen. Dies gilt es in Zukunft besser zu machen, daher soll im Richtplantext auch ein Bild gewählt werden, bei dem dem Veloverkehr entsprechend genügend Platz eingeräumt wird (und nicht ein schlechtes Beispiel von Baustellenplanung kommentarlos als angemessen dargestellt wird).
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Zürich ist eine dicht besiedelte Stadt mit vielfältigen Anforderungen an den knappen öffentlichen Raum. Darin ist es nicht überall und zu jederzeit möglich, jedem Verkehrsmittel einen separaten Raum zuzuteilen. Bei engen räumlichen Verhältnissen muss die Fahrbahn daher von verschiedenen Verkehrsmitteln geteilt werden, im dargestellten Fall vom Veloverkehr und dem motorisierten Individualverkehr.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	Die Tabelle der geplanten Velorouten ist jeweils mit einem "Vorhaben" (analog zur Liste des Fussverkehrs) zu ergänzen.
Begründung	Der Vorhabensbeschreibung, wie der bei der Liste der geplanten Fussverbindungen ermöglicht es die geplanten Routen besser zu verstehen und gibt einen Einblick in das geplante Vorhaben und Verbesserungspotentiale. Bei den Veloverbindungen soll dies im selben Stil ergänzt werden, damit die Vorhaben auch konkretisiert werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9.3 Karteneinträge
Antrag	Die qualitativen Anforderungen an die Veloinfrastruktur (bestehende Nebenrouten) soll um den Faktor "keine Seitwärtsparkierung" ergänzt werden.
Begründung	<p>Seitwärtsparkierungen stellen für Velofahrende ein grosses Sicherheitsrisiko dar (v.a. plötzlich öffnende Autotüren). Zusätzlich zur Aufzählung der qualitativen Anforderungen an die Veloinfrastruktur bei kommunalen Strassen soll daher die Seitwärtsparkierung explizit ausgeschlossen werden, da sie im Konflikt mit der Sicherheit von Velofahrenden steht.</p> <p>Konkret: "Die qualitativen Anforderungen an die Veloinfrastruktur sind dann erfüllt, wenn es sich um eine kommunale Strasse mit angepasster Geschwindigkeit, ausreichender Strassenbreite und keiner Seitwärtsparkierung handelt, sodass ein sicheres Velofahren möglich ist."</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen. Bei genügender Strassenbreite kann eine Veloroute auf kommunalen Strassen mit angepasster Geschwindigkeit auch als sicher angesehen werden, wenn Seitwärtsparkierung vorhanden ist. Dies ist auf Stufe Projekt zu beurteilen und kann nicht auf Stufe Richtplanung festgelegt werden.</p>





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 8.2: Geplante Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität
Antrag	Negrellisteg: Korrekter Beschrieb des Vorhabens. Es handelt sich um eine reine Fussverbindung.
Begründung	Auf dem Negrellisteg sind nach aktuellen Plänen keine Velomassnahmen geplant. Ebenfalls ist er im kommunalen Richtplan Veloverkehr nicht eingetragen. Aus Kohärenzgründen ist das Wort "Veloverkehr" im Zusammenhang mit dem Negrellisteg zu streichen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	berücksichtigen, Velo erhält Tunnel Sihlquai - Kasernenstrasse



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassifizierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrasse.
Begründung	Es befinden sich an diesen drei Strassen vor allem Wohnbauten. Die Bewohnerinnen und Bewohner sind heute schon mit zuviel Durchgangsverkehr konfrontiert. Es braucht keine neuen Sammelstrassen, die bestehenden sollen genutzt werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Einsprache gegen die Aufklassierung der Strassen Rieterstrasse, Waffenplatzstrasse und Mutschellenstrasse zu Sammelstrassen.
Begründung	<p>Aufgrund der Strassenführung und geringen Fahrbahnbreite sind die Strassen Rieterstrasse und Waffenplatzstrasse nicht als Sammelstrassen geeignet und könnten das Verkehrsaufkommen nicht aufnehmen.</p> <p>Mit dem Mythenquai und der Allmendstrasse sind leistungsfähige Alternativen bereits vorhanden.</p> <p>Die Aufklassierung steht im Widerspruch zum übergeordneten regionalen Richtplan Verkehr. Dieser weist die Strassen Rieterstrasse, Waffenplatzstrasse und Mutschellenstrasse als Velo - Hauptroute aus.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	7 Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr
Antrag	Tramverkehr beschleunigen
Begründung	<p>1) Rotsignale konsequent auf Trams ausrichten, Fahrfreigabe schneller programmieren</p> <p>2) Neuverteilung mehrerer benachbarter Haltestellen, Haltestellenabstand von heute 300 m auf 450 m erhöhen</p> <p>3) Eigentrassesees des ÖV wo möglich, stärker von den Strassen abgrenzen, klar abtrennen vom Restverkehr.</p> <p>4) Wenn auf einer Strecke mehrere Trams fahren, soll nur eine Tramlinie auf allen Haltestellen stoppen. Schnelle, langsame Linie einführen.</p> <p>5) Pünktlichkeit auch in Spitzenzeiten gewährleisten, momentan bis 10 Min Verspätung &gt; schlecht, schon jetzt Verkehrsüberlastung &gt; bei 300 m Haltestellen ist man zu Fuss schon heute schneller &gt; Umdenken nötig bei deutlich mehr Bevölkerung</p> <p>6) Bei Spitzenzeiten oder Grossanlässen (Letziggrund) mehr Extra-Trams einsetzen, Intervall von heute 6 auf 5 Min beschleunigen, flexible Einsätze, je nach Bedarf</p> <p>7) Auslastung von Trams mit bereits vorhandener Videoüberwachung messen, auswerten und entsprechend einsetzen</p> <p>Bevölkerung und Mobilität wachsen stark, es braucht ein Umdenken, Tempoverlust kostet Geld.</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Einwendungen betreffen den Tramverkehr und sind somit nicht Gegenstand des kommunalen, sondern des regionalen Richtplans.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht Aufklassierung von Mutschellen-, Waffenplatz- und Rieterstrasse, Zürich 2 zu Sammelstrassen
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Aufklassierung verunmöglicht dringende Verkehrsberuhigung</li><li>- heute schon hohes Verkehrsaufkommen an sieben Tagen pro Woche; viel Durchgangsverkehr, viele Lärmimmissionen</li><li>- Verkehrsberuhigung unumgänglich, da genannte Strassen durch dicht bebauten Wohnquartier führen</li><li>- Genannte Strassen ungeeignet als Sammelstrassen</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Ich lehne den vorhandenen Richtplan ab.
Begründung	Zu stark sinkende Wohnqualität. Ein Wachstum um weitere 100 000 Personen überfordert das System Stadt Zürich: Schönheit, Infrastruktur, Verkehr, Umwelt.
Entscheid	
Stellungnahme	Die Einwendung wurde in der Zusammenstellung der Einwendungen aus der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen unter der Einwendungsnummer 1671 beantwortet.



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	<p>Die Plandarstellung ist ungenügend. Die Unterscheidung zwischen "bestehend" und "geplant" ist schwer leserlich. Pläne waren zu hoch aufgehängt.</p> <p>(Die Kreuzung Schwamendingerstrasse/Überlandstrasse ist städtebaulich aufzubessern.)</p>
Begründung	<p>(Diese Strassenkreuzung ist eine graue Strassenwüste. Bäume fehlen. Die Unterführung ist auch nicht besonders angenehm. Der Weg zum Lift, der zur Haltestelle Waldgarten führt, ist schlecht beschildert (behindertengerecht?).)</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Die Plandarstellungen, wie sie während der öffentlichen Auflage im Amtshaus V einzusehen waren, entsprechen den Plandarstellungen aller gültigen Richtplankarten sowie den kantonalen Vorgaben.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	<p>Antrag:</p> <p>Die Stadt Zürich verlängert den Reitweg Alte Zürichstrasse, Grundstück Nr. WI3734, über den Plattenholzweg (Grundstück Nr. WI 3759 und WI3805) hin zum Grundstück Kat.-Nr. 8312 Breitmoos und verbindet so knappt die Gesamtverbindung Ihrer beiden Reitwege zum Geerlibuchweg, Grundstück Nr. WI3798.</p>
Begründung	<p>Begründung:</p> <p>Der Richtplan Verkehr der Stadt Zürich sieht zwei Reitwege vor, die an der Grenze der Gemeinde Maur enden (Geerlibuchweg [Grundstück Nr. WI3798] und Alte Zürichstrasse [Grundstück Nr. WI3734]). Die kommunalen Richtpläne der Gemeinde Maur beinhalten keine Reitwege. Im regionalen Richtplan dagegen ist einen Reitweg von Küsnacht über das Gemeindegebiet Maur zur Stadt Zürich ausgewiesen. Einen Richtplaneintrag für einen Reitweg auf dem Gebiet der Gemeinde Maur wird frühestens bei der nächsten Richtplanrevision in Betracht gezogen. Die Stadt Zürich hat die Möglichkeit die beiden am Gemeindegebiet Maur endenden Reitwege bis auf ca. 70 Meter (Kat.-Nr. 4930), welche sich auf dem Gemeindegebiet Maur befinden zusammenzuschliessen. Der Zusammenschluss der beiden Reitwege kann über den Plattenholzweg (Grundstück Nr. WI 3759 und WI3805) erfolgen. Diese Massnahme sichert der Stadt Zürich den Zusammenschluss Ihrer beiden Reitwege die in der aktuellen Planaufgabe an der Gemeindegrenze Maur ohne Weiterführung enden. Bei der nächsten Richtplanrevision der Gemeinde Maur, können die Reitwege, wie es der Regionale Richtplan vorsieht, über die Grundstücke Kat.-Nr. 4930 und 8195 weitergeführt werden.</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Reitwege werden im regionalen Richtplan festgelegt, nicht im kommunalen. Der Antrag muss sich also zu gegebener Zeit an die Revision des regionalen Richtplans wenden.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Das Logo für die geplante Veloparkierungsanlage in Zürich-Leimbach ist grafisch zu verschieben.
Begründung	Die besagte Veloparkierungsanlage liegt grafisch u.a. auf der Parzelle LE 1616, welche im Eigentum der Allgemeinen Baugenossenschaft Zürich (ABZ) ist. Die ABZ ist jedoch nicht in der Lage auf ihrem Land eine öffentliche Veloparkierungsanlage zu realisieren. Das Logo ist zu verschieben und/oder der Richtplantext dahingehend zu ergänzen, dass die Anlage auf öffentlichem Grund realisiert wird.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Der Antrag bezieht sich auf den regionalen Richtplan, in dem die Veloparkierungsanlagen festgelegt sind. Im kommunalen Richtplan werden die Parkierungsanlagen nur zur besseren Übersicht der Verkehrsinfrastruktur für den Veloverkehr dargestellt. Die Einträge des regionalen Richtplans sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und daher nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Ich bin gegen die Verdichtung und den Höhenwahn der schönen Stadt Zürich. Es mindert die Lebensqualität. Zu wenig Natur, Ghettoisierung. Die Stadt MUSS NICHT wachsen.
Begründung	<p>Es hat zu wenig Wohnraum in der Stadt Zürich, weil es zu viele Zweitwohnsitze und möblierte Wohnungen für temporären Aufenthalt gibt. Das sollte verboten werden! Arbeitsplätze müssen dezentralisiert werden, damit auch ausserhalb der Stadt arbeiten und darum wohnen möglich ist.</p> <p>Es hat zu viel leere Büroräume. Keine leerstehenden Häuser über viele Jahre. (Hausbesetzung) Wer in der Stadt wohnen will, muss zusammenrücken. Wohnformen wie Mehr als wohnen, Kraftwerk 1,2,3, Kalkbreite müssen gefördert werden.</p>
Entscheid	
Stellungnahme	Die Einwendung wurde in der Zusammenstellung der Einwendungen aus der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen unter der Einwendungsnummer 1672 beantwortet.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplantext - Abb. 8.1: Geplante Festlegungen im Fussverkehr (Geplante Fussverbindungen, Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität sowie Spezialfälle, Fussgängerbereiche)
Antrag	Der Eintrag Verlängerung Hambergersteig (A40) ist aus dem Richtplan zu streichen.
Begründung	Der Eintrag folgt keinem öffentlichen Bedürfnis. Der Weg durchschneidet eine naturnah bewirtschaftete Wiese, dann den Rebberg und führt im letzten Teil in einen sehr steilen Hang. Dieses für seine Artenvielfalt bekannte Gelände wäre ohne bauliche Eingriffe wie Treppenanlagen nicht zu überwinden und würde naturschützerischen Anliegen zuwiderlaufen. Ebenso würde die Bewirtschaftung des Rebberges durch Spaziergänger und deren Hunde stark gestört.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	An der bereits im kommunalen Verkehrsplan von 2004 eingetragenen Fussverbindung wird festgehalten. Die Verbindung vom See zum Burghölzlihügel ist wichtig, da sie den im regionalen Richtplan festgelegten Aussichtspunkt erschliesst. Der Abschnitt wird neu als "Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität" eingetragen. Die Aufenthaltsqualität wäre allein schon durch die Aussichtslage gegeben. Die Fussverbindung wurde als direkte gerade Linie zwischen dem Ende des Hambergersteigs und dem Aussichtspunkt eingetragen, da über den genauen Verlauf erst durch eine Interessensabwägung (öffentliches Interesse, bauliche Machbarkeit, Interessen der Eigentümer, Bewirtschafter und Quartierbevölkerung, Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes etc.) im Rahmen eines Bauprojektes mit detaillierter Analyse der Situation vor Ort entschieden werden kann. Die Richtplanung ist dafür die falsche Ebene.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Die geplante Veloroute ist beizubehalten. Sie ist jedoch im Sinne der vom Quartierverein Riesbach am 22. Mai 2018 gegenüber dem Vorsteher des Tiefbaudepartements gemachten Anregung noch auszubauen, indem der MIV nur noch in eine Richtung stadteinwärts geführt wird.
Begründung	Die heutigen sehr häufigen Stausituationen erlauben kein ruhiges und sicheres Velofahren auf dieser Route. Weitere Ausführungen dazu finden sich in der erwähnten Anregung des Quartiervereins Riesbach.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr
Antrag	Die Stadt hat sich gegenüber dem Kanton dafür zu verwenden, dass der Eintrag der Seilbahn von der Badanstalt Mythenquai zur Blatterwiese beim Zürichhorn gestrichen oder in die ursprünglich beabsichtigte Linienführung zwischen den Bahnhöfen Tiefenbrunnen und Wollishofen zurückgeführt wird.
Begründung	<p>Der Eintrag wurde zwar mit dem regionale Richtplan vom Kanton bereits festgesetzt. Doch dagegen ist immer noch eine am 21. 06. 2017 vom Gemeinderat der Stadt Zürich eingereichte Beschwerde hängig. Zudem erfolgte die plötzliche Änderung der Linienführung in einer späten Phase der parlamentarischen Beratung und wurde daher von vielen im Kantonsrat nicht mehr beachtet. Die Abänderung (um nicht zu sagen Abfälschung) weg von der verkehrstechnisch angedachten Verbindung zweier S-Bahnhöfe in eine in breiten Teilen der Bevölkerung unerwünschte, rein touristisch nutzbare temporäre Verbindung widerspricht dem eigentlichen Zweck eines Richtplanes, mögliche nachhaltige Verkehrslösungen für die Zukunft offen zu halten.</p> <p>Aus den genannten Gründen erachten wir es als notwendig, dass diese Einwendung in die Würdigung des kommunalen Richtplans miteinebezogen wird.</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Bei der Luftseilbahn über den Zürichsee handelt es sich um eine übergeordnete Festlegung, die nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans ist und nur zur Information und besseren Einordnung der kommunalen Eintragungen dargestellt wurde. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr kann diese Einwendung nicht entgegengenommen werden.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr
Antrag	Busverbindung vom Zentrum Witikon via Witikonerstrasse - Katzenschwanzstrasse - Bushaltestelle Zoo/Forrenweid zum Bahnhof Stettbach
Begründung	<p>Die Witikerinnen und Witiker wollen eine gute ÖV Verbindung zum Zoo Zürich (vor allem Familien) und zum Bahnhof Stettbach (vor allem Berufstätige, die in Zürich Nord, insbesondere in Hirzenbach, arbeiten).</p> <p>Diese Buslinie unterstützt auch der Gemeinderat: Er hat dem Postulat 2017/304 mit klarer Mehrheit zugestimmt.</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Im kommunalen Richtplan sind Quartierbuslinien eingetragen, die einzelne Quartiere bedienen. Die vorgeschlagene Verbindung würde mehrere Quartiere miteinander verbinden und müsste im Rahmen der Revision des regionalen Richtplans geprüft werden.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr
Antrag	Busverbindung Zentrum Witikon via Wasserstrasse zur Burgwies und weiter zum Balgrist
Begründung	<p>Die Eierbrecht, ein Teil von Witikon, ist durch den ÖV mangelhaft erschlossen. Insbesondere haben die ca. 500 Einwohner im unteren Teil der Eierbracht (an der Eiebrechtstrasse oder der Wehrenbachhalde) keine ÖV-Verbindung ins Stadtzentrum oder ins Zentrum Witikon (zum Einkaufen). Auch die Kulturschür Eierbrecht, ein Kulturzentrum der Stadt Zürich, ist durch den ÖV nicht erschlossen. Diese Lücke im ÖV-Angebot sollte baldmöglichst behoben werden. Es empfiehlt sich eine Buslinie vom Zentrum-Witikon nach Burgwies und weiter nach Balgrist. Damit wird Witikon direkt an die Spitäler im Gebiet Balgrist angebunden.</p>
Entscheidung	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Gebiet ist gemäss Angebotsverordnung ausreichend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Parkierungsanlage bei der Sportanlage Looren in Witikon
Begründung	Die Sportanlage Looren wird in den nächsten Jahren saniert (Weisung 2018/419). Das Garderobengebäude wird in der südlichen Ecke der Sportanlage neu gebaut. Hoffentlich wird beim Garderobengebäude noch eine Dreifachsporthalle gebaut (überwiesene Motion 2016/205). Natürlich ist das Ziel, dass die meisten Sporttreibenden und die Besuchenden mit dem ÖV zur Sportanlage Looren anreisen. Trotzdem ist eine unterirdische Auto-Parkierungsanlage beim Garderobengebäude notwendig, sonst gibt es Suchverkehr im Wohnquartier Looren. Die ca. 100 oberirdischen Parkplätze beim jetzigen Garderobengebäude sind aufzuheben; der so gewonnene Platz soll für sportliche Aktivitäten der Bevölkerung zur Verfügung stehen.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Parkierungsanlage an sich ist unbestritten. Ob sie oberirdisch oder als Tiefgarage auszugestalten ist, wird nicht durch die Richtplanung festgelegt.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Anbindung des Schulhauses Langmatt ans Veloroutennetz
Begründung	In der 4.-6. Klasse Primarschule können die Kinder mit dem Velo zur Schule fahren. Das ist bei weitem Schulweg sinnvoll und sollte gefördert werden. Im Richtplan ist keine Veloroute zum Schulhaus Langmatt eingetragen, insbesondere fehlt eine Veloverbindung von der Carl-Spitteler-Strasse zum Schulhaus Langmatt.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Veloverbindung Witikon - Binz (Gemeinde Maur). Im Richtplan ist diese Veloverbindung auf dem Kienastewiesweg bis zur Stadtgrenze einzutragen.
Begründung	Einerseits gibt es einige Witikerinnen und Witiker, die durch den Wald zur Binzstrasse radeln. Andererseits gibt es immer mehr Binzerinnen und Binzer, die mit dem Velo durch den Wald nach Witikon und weiter an ihren Arbeitsplatz in der Stadt fahren. Daher ist der Eintrag dieser Route in den Richtplan opportun.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Verbindung wird nicht aufgenommen. Einträge an der Stadtgrenze respektive über diese hinaus sind auf die entsprechenden Planungsinstrumente der Nachbargemeinden abgestimmt. Die Verbindung bleibt weiterhin befahrbar wie bis anhin.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Die bestehende Veloroute von der Loorenstrasse (im Witiker Unterdorf) zur Katzenschwanzstrasse führt auf dem breiten Weg entlang der Sportanlage Looren (auf der rechten Seite des Stöckentobelbaches) und nicht auf dem schmalen Wanderweg auf der linken Seite des Stöckentobelbaches.
Begründung	Vermutlich wurde diese Veloroute falsch im kommunalen Richtplan eingetragen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 7.3: Geplante Buswendemöglichkeiten
Antrag	Zusätzliche Buswendemöglichkeiten Baumgartnerstrasse/Bahnhof Wiedikon anstatt Buswendemöglichkeit via Freyastrasse
Begründung	<p>Gemäss Gesprächen der Anwohner mit Stadtrat Filippo Leutenegger im Jahr 2017 plant die Stadt in den Jahren 2020/2021 eine Neugestaltung und Aufwertung des Bushofs Wiedikon mit dem Ziel einer Optimierung des Busbetriebs, einer Verbesserung der Situation für ÖV-Passagiere und insbes. einer Entlastung für Anwohner der Freyastrasse.</p> <p>Gemäss Gesprächen der Anwohner mit der Stadt sollen die Busse künftig in der Baumgartnerstrasse wenden, damit die Anwohner der benachbarten Freyastrasse entlastet werden. Bisher wenden Busse und Postautos in dieser Strasse, teils parkieren sie auch dort.</p> <p>Stadtrat Leutenegger gab bereits eine Machbarkeitsstudie in Auftrag, die eine Lösung ergab: Der Busbetrieb lässt sich so organisieren, dass die Freyastrasse vom Busverkehr entlastet werde.</p> <p>Quartiervertreter von Wiedikon und Aussersihl sind ebenfalls in die Pläne eingeweiht und äusserten sich positiv.</p> <p>Es wird beantragt, dass die Buswendemöglichkeit Baumgartnerstrasse anstatt Freyastrasse in den Richtplantext aufgenommen wird.</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Buswendeanlage am Bahnhof Wiedikon ist von regionaler Bedeutung und somit nicht Gegenstand des kommunalen, sondern des regionalen Richtplans.



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	vgl. PDF-Dokument (resp. per Post)
Begründung	vgl. PDF-Dokument (resp. per Post)
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Siehe Einwendungen Nr. 1641 + 1642



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr
Antrag	Die Tramlinie durch die Rauti- und Altstetterstrasse ist aus dem Plan zu streichen. Sie ist durch eine Buslinie zu ersetzen.
Begründung	Anlässlich der herftigen Diskussionen um die Tramumleitung der Linie 2 über den Bahnhof Altstetten wurde klar, dass die Altstetterstrasse beruhigt werden soll und eine Tramlinie hier keinen Platz hat. Es ist eine andere Linienführung zu wählen, z.B. durch die Flurstrasse oder Luggwegstrasse in die Badenerstrasse nach Schlieren oder durch die Hohlstrasse zum Bahnhof Altstetten und weiter nach Schlieren. Es würde sich auch anbieten, die bisherige Trasse des Industriegeleises durch die Flurstrasse durch eine Tramlinie zu ergänzen (1 Spur als 3-gleisige Ausführung).
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Bei den Tramlinien handelt es sich um übergeordnete Festlegungen, die nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans sind, sondern nur zur Information und besseren Einordnung der kommunalen Eintragungen in das ÖV-Gesamtnetz dargestellt wurden. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr können aber keine Einwendungen zu übergeordneten Festlegungen entgegengenommen werden.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Die Fussgängerzone Altstetterstrasse ist mit derjenigen in der Badenerstrasse zu verbinden.
Begründung	Die Fussgängerzone Altstetterstrasse (ab Baslerstrasse)/Badenerstrasse/Lindenplatz ist zusammengehörig und sollte nicht getrennt werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Der geplante Fussweg vom Suteracher zum Pestalozziweg sollte soweit als möglich durch die Dachslernstrasse geführt werden.
Begründung	Es macht keinen Sinn, einen neuen Weg durch eine Grünzone zu führen, wo doch bereits ein ansprechendes Wegstück parallel geführt wird. Die durchgehende Weiterführung zum Pestalozziweg ist jedoch sehr gut!
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Die Route über die Diggelmannstrasse – Sportanlage Buchlern ist durch eine Route Untermoosstrasse – Algierstrasse – Distelweg – Silvrettaweg zur Ruatistrasse zu ersetzen oder zu ergänzen.
Begründung	Die Route über die Sportanlage Buchlern ist recht anstrengend für den Einkaufsverkehr von und nach Albisrieden. Die unnötigen Steigungen sind zu eliminieren. Der Fussweg entlang des Friedhofs Albisrieden/Schulhaus Untermoos sollte verbreitert und für den Veloverkehr zugelassen werden. Generell sollte vermehrt auf die Topografie geachtet werden, damit Velofahren auch für Personen ohne E-Bike attraktiv wird.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt Distelweg-Silvrettaweg wird in den Richtplan aufgenommen. Der Abschnitt Untermoosstrasse – Algierstrasse wird nicht aufgenommen, da die Route über die Diggelmannstrasse eine längere Fahrt abseits der Altstetterstrasse ermöglicht.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	7 Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr
Antrag	Der Hottingerplatz als das materielle Quartierzentrum Hottingens mit höchstem übrigen Versorgungsgrad und gewichtiger (sowie tatsächlich wachsender und gelebter) Q-Zentrumsfunktion sei nicht weiter (seit wenigen Jahren) vom öffentlichen Verkehr zu 50% abgeschnitten zu halten: Die Tramlinie 8 sei erneut über den Hottingerplatz zu führen.
Begründung	<p>Der Hottingerplatz hat einen hohen Versorgungsgrad gerade im Vergleich zum Römerhof einen massiv höheren; dies entspricht auch seiner tatsächlichen Funktion als Zentrum (Kreisgebäude, Polizei, Quartierplatz-Aufwertung 2012; POSTSTELLE, etc. etc.. Vergl. dazu schon nur "QUARTIERVERSORGUNG I DER STADT ZÜRICH" (Fachst.f.Stadtentwicklung, 2004): Seit bereits jener Beurteilung hat man dem Römerhof seine (weitgehend verkehrsmässig begründete) "Zentrumsfunktion" weitgehend genommen: Die POSTSTELLE ist am Hottingerplatz, wo sich im Gegensatz zum Römerhof als Verkehrsknotenpunkt mit rudimentärer Versorgungsstruktur ein gelebtes Q-Zentrum mit ausgezeichneter und breiten sowie tiefen Versorgungsstruktur gebildet hat; sie wird auch gelebt (Q-Verein, Anässe etc. etc.). 2007 mit der Poststellen-Verlegung hat die Stadtverwaltung Zürich den Hottingerplatz folgerichtig als langfristiges Q-Z auch bezeichnet. Dagegen - und völlig unverständlich - da einer dergestalt koordinierten Siedlungs- und Verkehrspolitik spottend - ist der Hottingerplatz aber vor wenigen Jahren vom öffentlichen Verkehr nun wieder zu 50% abgetrennt worden: Die Abtrennung dieses Q-Zentrums von der 8-Tramlinie ist unter nutzungsplanungsrechtlichen Gesichtspunkten (RPG) auf der Grundlage der beschriebenen Umstände und Tatasachen sowie Behörden-Vorgänge und -Beteuerungen ein krasser Missgriff - ja völlig widersprüchlich. Indessen kann auch dieser Fehler - so er nicht korrigiert wird - die strategische und strukturelle Überlegenheit, das Gewicht und die Funktion des Hottingerplatzes mit seiner Versorgungsqualität und -funktion gegenüber dem "Verkehrsknotenpunkt" Römerhof nicht zu nehmen: Dies wird auch durch die nutzungsplanerischen Festsetzungen (Erdgeschossnutzungen) bestätigt: Den Hottingerplatz zu 50% vom öff.Verkehr abzuschneiden widerspricht einer RPG-konformen Interessenabwägung (vgl. hierzu Raum&amp;Umwelt, 4/2018, Ziff. 4."Interessenabwägung"; sowie vgl. Einwendung 774 Siedlungsplan).</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Der Tramverkehr ist nicht Gegenstand des kommunalen, sondern des regionalen Richtplans und kann daher nicht berücksichtigt werden.



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Überprüfung bzw. Abgleich des Kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen mit dem Kommunalen Verkehrsplan im Bereich des Chatzenbaches zwischen der Schaffhauser- und Thurgauerstrasse. In diesem Bereich wünscht die Stadt Opfikon eine Klärung der Inhalte bzw. eine plausible Begründung für die schwer kombinierbaren bzw. sich teilweise widersprechenden Planfestlegungen (Freiraum mit besonderer Erholungsfunktion gegenüber Verlängerung der HVS Glattalstrasse).
Begründung	Die Stadt Opfikon befindet sich im Moment im Dialog mit der Stadt Zürich (Tiefbauamt) betreffend der Verlängerung Glattalstrasse. Anlass für diesen Dialog bildet die behördenverbindliche Festlegung im Kantonalen Richtplan zur verlängerten Glattalstrasse. Um in dieser laufenden Planung - welche ohnehin eine Klärung der Situation bzw. Überprüfung der Notwendigkeit eines Richtplaneintrages sowie eine Bedarfsermittlung zum Ziel hat - weiter zu kommen sind neue, "scheinbar widersprüchliche Festlegungen" wenig zielführend. Die hier angesprochenen Inhalte sind zum einen die Kommunale Festlegung für den geplanten Freiraum mit besonderer Erholungsfunktion (B) im Kommunalen Richtplan Siedlung Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen und die Kommunale Festlegung der bestehenden Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität im Kommunalen Verkehrsplan (Teil Fussverkehr) und zum anderen die übergeordnete Festlegung der geplanten Hauptverkehrsstrasse (Verlängerung Glattalstrasse) im Kommunalen Verkehrsplan Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Es ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen, eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität entlang von Hauptverkehrsstrassen zu planen, sondern eine Frage der fallweisen Ausgestaltung vor Ort. In diesem konkreten Fall wäre die Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität die Verlängerung der Führung entlang des Katzenbachs in einem Gebiet, das in den kommenden Jahren baulich verdichtet werden soll. Daher kommt dem Netz der Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität in diesem Gebiet eine grosse Bedeutung zu. Negative Auswirkungen grosser Verkehrsmengen wie Lärmbelastungen sind durch entsprechende Gestaltungsmaßnahmen für den Fussverkehr zu kompensieren.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	<p>Mutschellenstrasse, Rieterstrasse und Waffenplatzstrasse neu als «Sammelstrasse bestehend» klassiert.</p> <p>Damit der Durchgangsverkehr nicht noch zusätzlich gestärkt wird und um die stark von Verkehrsimmissionen belasteten Bewohner zu entlasten, bitten wir Sie dringend die Neuklassierung der Mutschellenstrasse, Rieterstrasse und Waffenplatzstrasse von «übrige kommunale Strassen» zu «Sammelstrassen» zu überdenken und die Neuklassierung der o.g. zu einer "Sammelstrasse" wieder rückgängig zu machen. Falls dies nicht möglich ist, bitten wir für diese Strassen keine Klassierung vorzunehmen.</p>
Begründung	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Die Mieterbaugenossenschaft Zürich (MBGZ), vertreten durch die Vorstandsmitglieder Werner Jost und Oliver Vogel machen hiermit folgende Einwendung zur Revision des kommunalen Richtplans Verkehr (Entwurf vom 08. August 2018) im Rahmen der Öffentlichen Auflage nach § 7 PBG. Die Mietergenossenschaft Zürich hat die meisten ihrer Liegenschaften an der Mutschellenstrasse, Waffenplatzstrasse und Rieterstrasse.</p> <p>Im genehmigten kommunalen Richtplan Verkehr vom 22.09.2004 sind die Mutschellenstrasse, Rieterstrasse und Waffenplatzstrasse noch als «übrige kommunale Strasse» klassiert. Gem. revidierten Richtplan Verkehr (Entwurf vom 08. August 2018) ist die Mutschellenstrasse, Rieterstrasse und Waffenplatzstrasse neu als «Sammelstrasse bestehend» klassiert. Gem. Richtplantext vom 08. August 2018 werden Sammelstrassen wie folgt definiert: «Verbindungen zwischen den einzelnen Quartieren, Sammlung des Verkehrs aus den Erschliessungsstrassen, Zuführung zu Strassen des nächsthöheren oder gleichen Typs siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung mit ca. 400 PWE/Stunde je Richtung oder rund 5'000 PWE/Tag». Erschliessungsstrassen sind wie folgt definiert: «Quartierinterne Bedeutung im Strassennetz, Erschliessung einzelner Parzellen siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung, 150 PWE/Stunde je Richtung oder rund 3'000 PWE/Tag».</p> <p>Die im kommunalen Richtplan Verkehr vom 22.09.2004 verwendete Zwischenkategorie «übrige kommunale Strasse» ist unserer Meinung nach zutreffender für die Mutschellenstrasse, Rieterstrasse und Waffenplatzstrasse. Zudem werden gem. übergeordneten regionalen Richtplan Verkehr die o.g. Strassen als Veloroute ausgewiesen. Eine Veloroute weist i.d.R. wenig Autoverkehr, deutlich breitere Velostreifen und eine priorisierte Veloführung bei Engpässen auf.</p> <p>Damit der Durchgangsverkehr nicht noch zusätzlich gestärkt wird und um die stark von Verkehrsimmissionen belasteten Bewohner zu entlasten, bitten wir Sie dringend die Neuklassierung der Mutschellenstrasse, Rieterstrasse und</p>



Waffenplatzstrasse von «übrige kommunale Strassen» zu «Sammelstrassen» zu überdenken und die Neuklassierung der o.g. zu einer "Sammelstrasse" wieder rückgängig zu machen. Falls dies nicht möglich ist, bitten wir für diese Strassen keine Klassierung vorzunehmen.

Unserer Meinung nach müssen die Bewohner an der Mutschellenstrasse, Rieterstrasse und Waffenplatzstrasse schnellstmöglich durch entsprechende Massnahmen von der starken Verkehrsbelastung entlastet werden.

Danke für die Berücksichtigung unserer Einwendung im Rahmen der Beteiligung.

Mit freundlichen Grüssen.

Werner Jost und Oliver Vogel

Vorstandsmitglieder der Mieterbaugenossenschaft Zürich (MBGZ),  
Waffenplatzstrasse 87, 8002 Zürich

Entscheid nicht berücksichtigt

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



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Auf den geplanten Fussweg durch den Rebberg Burghölzli (Fusswegverbindung vom oberen Ende des Hambergersteiges an der Südstrasse bis zum bestehenden Fussweg im Burghölzliwald) ist zu verzichten.
Begründung	Die Anlage dieses Weges hat erhebliche landschaftliche Auswirkungen. Insbesondere der Aufstieg durch die steile Terrainkante oberhalb des Rebberges ist mit grösseren baulichen Eingriffen verbunden. Diese dürften nicht nur unschön landschaftlich in Erscheinung treten, sondern auch zur Beeinträchtigung von ökologischen Aufwertungsmassnahmen führen, welche der WWF im Rahmen seines Projekts „Lebensraum Kulturlandschaft Burghölzli“ zur Förderung bodennistender Wildbienen an dieser Stelle getroffen hat. Die Stelle hat sich zu einem Hot Spot von Wildbienen vorkommen und Biodiversität entwickelt. Eine Weganlage und der bauliche Eingriff an dieser Stelle würden zu starken Störungen führen und jahrelange Naturschutzbemühungen zu Nichte machen. Der darüber liegende Aussichtspunkt im Burghölzliwald (Wald im Areal der PUK) kann auch auf anderen Wegen aufgesucht werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	An der bereits im kommunalen Verkehrsplan von 2004 eingetragenen Fussverbindung wird festgehalten. Die Verbindung vom See zum Burghölzlihügel ist wichtig, da sie den im regionalen Richtplan festgelegten Aussichtspunkt erschliesst. Der Abschnitt wird neu als "Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität" eingetragen. Die Aufenthaltsqualität wäre allein schon durch die Aussichtslage gegeben. Die Fussverbindung wurde als direkte gerade Linie zwischen dem Ende des Hambergersteigs und dem Aussichtspunkt eingetragen, da über den genauen Verlauf erst durch eine Interessensabwägung (öffentliches Interesse, bauliche Machbarkeit, Interessen der Eigentümer, Bewirtschafter und Quartierbevölkerung, Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes etc.) im Rahmen eines Bauprojektes mit detaillierter Analyse der Situation vor Ort entschieden werden kann. Die Richtplanung ist dafür die falsche Ebene.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	3.3 Öffentliche Stadträume
Antrag	Im Absatz 2 wird auf die Erdgeschossnutzungen hingewiesen, diese sollen die Koexistenzlösung fördern. Hierbei ist sicherzustellen, dass durch vorgeschriebene Erdgeschossnutzungen keine leeren Räume entstehen, das heisst, die Erdgeschossnutzungen müssen abgekoppelt von der Gesamtrendite eines Objektes sein.
Begründung	Es ist schon heute eine Tatsache, dass etliche Läden Mieter*innen verloren haben. Zum einen hat das mit den steigenden Mieten zu tun, zum anderen mit der Konkurrenz aus dem Onlineverkauf. Es muss darum dafür gesorgt werden, dass Erdgeschossflächen möglichst preiswert sind, nur so können neue, innovative und quartierbezogene Konzepte zu belebten Ladengeschäften führen. Erdgeschossnutzungen sind nur dann sinnvoll, wenn sie der Belebung einer Strasse oder eines Quartiers beitragen.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Einwendung bezieht sich nicht auf den kommunalen Richtplan Verkehr, sondern wird im kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen beantwortet (siehe Einwendung Nummer 1960).



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4.2 Ziele
Antrag	In den Absätzen a, b und g wird hier auf ein gut abgestimmtes Netz zwischen ÖV, Fuss- und Veloverkehr hingewiesen. Im Sinne einer guten Verkehrsentwicklung, die auch die umliegenden Gemeinden einschliesst, soll auch das Mitführen von Fahrrädern in den diversen Verkehrsmitteln des ÖV ermöglicht und verbessert werden. Sowie ist darauf zu achten dass in die Agglomerationsgemeinden weiterhin gefördert werden und der Sogwirkung von Zürich entgegengewirkt wird.
Begründung	Damit auch die Bevölkerung aus den umliegenden Gemeinden in der Stadt mit dem Fahrrad unterwegs sein kann, braucht es vermehrt S-Bahnzüge, die den Transport von Fahrrädern erleichtern. Im Weiteren soll das Mitführen von Fahrrädern in S-Bahnen sehr günstige, wenn nicht sogar gratis sein. Nur so kann gewährleistet werden, dass auch Leute mit kleinen Budgets auf das Fahrrad umsteigen. Im Weiteren sind zurzeit 450'000 Arbeitsplätze in der Stadt Zürich angesiedelt, Tendenz steigend, was den täglichen Verkehr sehr belastet, darum ist es zentral, dass in den Subzentren im Agglomerationsgürtel Arbeitsplätze kreiert werden.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Absätzen a, b und g sind aus dem regionalen Richtplan zitiert und nicht Gegenstand des kommunaler Richtplans. Zitate aus der Regionalen Richtplanung dienen nur der besseren Verständlichkeit der Themen in den einzelnen Kapiteln und sind im Richtplantext als Zitate aus dem regionalen Richtplan ausgewiesen. Sie sind aber nicht Gegenstand des Verfahrens für den kommunalen Richtplan Verkehr. Einwendungen zu diesen Zitaten können nur im Rahmen der Revision des regionalen Richtplans eingebracht werden.





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4.2 Ziele
Antrag	Absatz i Bezüglich der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur für den Gewebeverkehr ist sicherzustellen, dass möglichst viele Lieferdienste mit dem Velo oder mit Cargovelo getätigt werden kann. Dies kann mit Anreizen, durch die Einrichtung eines zentralen, und mit mehreren kleineren Zentren, realisiert werden.
Begründung	Der Lieferverkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen, insbesondere die Paketauslieferung. Dieser Mehrverkehr belastet nicht nur die Verkehrsachsen, sondern generiert auch in den Wohnquartieren Verkehrsbelastungen, die gerade auch für Kinder, zu erhöhter Gefahr führen. Indem der Lieferverkehr vermehrt mit dem Fahrrad getätigt wird, können diese Verkehrsbelastungen und die Gefahren verringert werden. Im Weiteren werden so Lieferzeiten verkürzt, da besonders zu Stosszeiten Fahrräder schneller von A nach B kommen.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Beim Absatz i) handelt es sich um ein Zitat aus dem regionalen Richtplan, zu dem im Rahmen der öffentlichen Auflage für den kommunalen Richtplan Verkehr keine Einwendungen entgegengenommen werden können. Im Kapitel 10.4 wird unter d) ebenfalls aus dem regionalen Richtplan zitiert bereits die Massnahme aufgeführt, dass das optimierte Sammeln und Verteilen von Gütern im Rahmen einer innovativen Citylogistik-Plattform geprüft werden soll.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4.2 Ziele
Antrag	Absatz (2) Strassenbäume werten den Strassenraum auf, unterstützen die Orientierung und schaffen einen Ausgleich zur zunehmenden baulichen Verdichtung. Bäume sollen in erster Linie auf Plätzen sowie an Strassen, die genügend breit sind, gepflanzt werden. Bäume respektive Alleen und Velorouten dürfen nicht in Konkurrenz zueinander stehen.
Begründung	Auf diversen Strassen gibt es bis heute noch keine Velorouten. Oft wird dies damit begründet, dass die Strassen zu schmal seien dafür.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Bäume und Velorouten stehen im knappen öffentlichen Raum in Konkurrenz zueinander und beide haben dort ihre Berechtigung. Sofern für einen Ort Bäume und eine Veloroute in der Richtplanung festgelegt sind, lässt sich erst auf der Stufe Strassenbauprojekt mit detaillierter Kenntnis des Projektperimeters entscheiden, welche Eintragung stärker zu gewichten ist, sofern nicht beide vollumfänglich berücksichtigt werden können.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4.2 Ziele
Antrag	Das Ziel der Reduktion bzw. Stabilisierung der Anzahl Arbeitsplätze ist im kommunalen Richtplan festzuschreiben. Dieses Ziel ist planerisch sowohl im SLöBA wie auch im kommunalen Verkehrsrichtplan umzusetzen.
Begründung	Die kantonale Vorgabe Wohnraum für zusätzliche 80'000 Personen bereitzustellen, stellt eine grosse Herausforderung dar. Sie soll als Chance zur Eindämmung des überbordenden Pendlerverkehrs genutzt werden, indem die Zahl der Arbeitsplätze reduziert bzw. zumindest auf dem heutigen Niveau plafoniert wird. Die Stärkung der Wohnstadt Zürich gegenüber der Arbeitsstadt trägt zudem zur Dämpfung der übersteuerten Preise für Wohnungen in der Stadt bei. Darüber hinaus kann die teilweise Verlagerung von Arbeitsplätzen aus der Stadt in die verschiedenen Regionalzentren zu deren Stärkung auch als Arbeitsorte beitragen.
Entscheid	
Stellungnahme	Die Einwendung wurde in der Zusammenstellung der Einwendungen aus der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen unter der Einwendungsnummer 1673 beantwortet.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.1 Ausgangslage
Antrag	Tabelle 5.1 Klassierung Sammelstrasse - Verkehrsmengen - 200 PWE /Std je Richtung
Begründung	400 PWE/Std. insgesamt in beiden Richtungen sind für Sammelstrassen eine zu grosse Belastung, darum soll diese Anzahl halbiert werden.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die erwähnte Tabelle 5.1 "Strassenklassierung gemäss regionalem Richtplan (2017)" ist eine regionale Festsetzung. Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans sind in die Karten und in den Bericht integriert. Sie sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und daher nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.1 Ausgangslage
Antrag	Klassierung Erschliessungsstrassen - Verkehrsmenge - 150PWE/Std für beide Richtungen
Begründung	300PWE/Std für kleine Quartierstrassen sind eine zu grosse Belastung für die Quartiere, darum soll diese Anzahl halbiert werden.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die erwähnte Tabelle 5.1 "Strassenklassierung gemäss regionalem Richtplan (2017)" ist eine regionale Festsetzung. Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans sind in die Karten und in den Bericht integriert. Sie sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und daher nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.1 Ausgangslage
Antrag	Absatz: Kommunales Strassennetz MIV Bei den neu umklassierten Quartierstrassen zu Sammelstrassen soll es auch in Zukunft möglich sein, alle verkehrsberuhigenden Massnahmen anwenden zu können. Das heisst Tempo 30 sowie auch Regulierung vom Nachtverkehr durch Schranken oder Poller oder weitere vergleichbare Massnahmen.
Begründung	<p>Die Änderungen in der Klassierung von Strassen, die in den verschiedenen Quartieren vorgenommen wurden, ist teilweise von entscheidender verkehrsplanerischer Bedeutung. Sammelstrassen sammeln per Definition den Verkehr aus den Seitenstrassen des Quartiers. Welche Auswirkungen diese Umklassierung hat, kann man am folgenden Beispiel aus dem Enge-Quartier gut sehen:</p> <p>Hier kann man feststellen, dass die Strassen, die zwischen Morgental und Bederstrasse parallel zu Albiskette und See verlaufen, hauptsächlich den „eigenen Anwohnerverkehr“ sammeln sollen. Hingegen sammeln die Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse zur Hälfte den Pendelverkehr der Autobahnausfahrten! Die Umklassierung dieser Strassen zu Sammelstrassen würde effektive Massnahmen zur Verkehrsberuhigung verunmöglichen, was für die Anwohnenden eine klare Verschlechterung wäre. Es ist bei den Umklassierungen deshalb darauf zu achten, dass diese das Quartier nicht zusätzlich belasten.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen dienen in erster Linie der Sammlung des Verkehrs aus den Erschliessungsstrassen, der Zuführung des Verkehrs zu Strassen des nächsthöheren oder gleichen Typs sowie der Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren (vgl. Tab.5.1: Strassenklassierung gemäss regionalem Richtplan). Sammelstrassen haben diese Anforderungen funktionell zu genügen. Es gibt keine Vorgaben z.B. bezüglich des Verkehrsregimes. So steht die Richtplanklassierung als "Sammelstrasse" einer Einführung von Tempo 30 oder allfälligen weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen in keiner Weise entgegen. So ergänzt der kommunale Verkehrsplan die übergeordneten Vorgaben mit drei weiteren Zielen für das kommunale Strassennetz (inkl. Sammelstrassen) wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kein Durchgangsverkehr;</li><li>- Angepasste Geschwindigkeiten im Wohnumfeld und Quartierzentren;</li><li>- Attraktive Gestaltung.</li></ul>



Weitergehende Erläuterungen dazu sind in Kapitel 5.2 aufgeführt.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.2 Ziele
Antrag	b) Gesteuerter und sicherer städtischer ortsfremder Verkehr wird von den Einfallstrassen auf Hauptverkehrsachsen über Verbindungsstrassen durch die Stadt geführt. Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen sollen davon ausgeschlossen werden. Damit allen Verkehrsteilnehmer*innen die objektive und subjektive Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann, wird der Velo- und Fussverkehr prioritär behandelt.
Begründung	Im heutigen Verkehr sind die Velofahrer*innen am die am meisten gefährdete Gruppe. Dies gilt es mit dem neuen Richtplan zu korrigieren.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Das aus dem Kapitel 5.2 erwähnte Ziel lit. b "Gesteuerter und sicherer städtischer Verkehr" ist eine regionale Festsetzung. Der kommunale Richtplan ist an die über-geordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans sind in die Karten und in den Bericht integriert . Sie sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und daher nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans. Den Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs werden im kommunalen Verkehrsplan in den Kapiteln 8 und 9 nachgekommen.





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 6.1: Geplante Parkieranlagen
Antrag	Tabelle 6.1 / 1Objekt PH Mythenschloss - Koordinationsweise: Bei den Reisebusparkplätzen ist darauf zu achten, dass diese nicht dem Ausbau des Veloroutennetzes im Weg stehen.
Begründung	Am General-Guisan Quai z.B. kann man sehen, dass die drei Carparkplätze schon heute den Veloverkehr behindern. Der Fuss- und Veloweg ist für die beiden Verkehrsteilnehmer*innen zu eng, die Fussgänger*innen wollen nicht und die Radfahrer*innen sollen nicht auf der Kiesfläche gehen bzw. fahren, was in den Stosszeiten zu prekären Situationen führt.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	7.1 Ausgangslage
Antrag	Der Reisebusverkehr ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Dem muss mit Busterminals Rechnung getragen werden. Von weiteren Busparkplätzen im öffentlichen Raum ist jedoch abzusehen.
Begründung	Touristenbusse müssen auf in erster Linie Touristen zu ihren Hotels bringen können. Diese sollten genügend Parkmöglichkeiten haben, damit die Reisenden sicher und bequem ihren Zielort erreichen. Die Erstellung oder Sicherstellung solcher Parkplätze ist Aufgabe der Hotels.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Stadt Zürich wird dank ihrer zentralen Lage und dem bedeutenden wirtschaftlichen und touristischen Potenzial von zahlreichen Reisebusunternehmen angefahren. Reisegruppen (Touristenbusse) halten sich im Gegensatz zum Ferientourismus oftmals nur stunden- oder tagesweise in der Stadt auf. Sie sind daher darauf angewiesen, dass sie die touristischen Ziele direkt anfahren können. Dazu zählen insbesondere die Innenstadt und das Seebecken sowie weitere touristische Ziele auf Stadtgebiet. Es ist daher zweckmässig, neben dem Busterminal, welcher vor allem von Fernbusbetreibern und Reisebusunternehmern für Reisen ab Zürich angefahren wird, auch ein Angebot von Busparkplätzen für Reisegruppen anzubieten, welche stunden- oder tagesweise nach Zürich kommen.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.1 Ausgangslage
Antrag	Auf Mischflächen sollen durch Bodenmarkierungen klare Verhältnisse geschaffen werden, insbesondere auf kombinierten Fuss-/Velowegen.
Begründung	Gerade auf Mischflächen kommt es immer wieder zu gefährlichen -Situationen zwischen Velofahrer*innen und Fussgänger*innen. Dies wird bei klar und durchgehend markierten Velowegen nicht mehr der Fall sein, wie das Beispiel mehrerer ausländischer Städte, z.B. Amsterdam oder Kopenhagen, zeigt.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Das Anliegen entspricht nicht der Stufe Richtplanung, sondern wird in Projekten mit detaillierter Kenntnis der Situation vor Ort bearbeitet. Im Projekt "Gemeinsame Flächen Fuss-/Veloverkehr" werden zur Zeit Optimierungsmassnahmen für bestehende gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr erarbeitet. Die Flächen sollen so saniert werden, dass sie taktil getrennt, ausreichend breit und korrekt signalisiert sind. Mischflächen wird es nur noch in absoluten Einzelfällen auf kurzen, klar definierten Abschnitten mit Signalisierung 'Velo gestattet' geben.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.3 Karteneinträge
Antrag	Fusswegverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität: Bei der Erweiterung von attraktiven, grosszügigen Fussgängerflächen mit von Bäumen beschatteten Aufenthaltsbereichen ist darauf zu achten, dass diese mit dem Ausbau des Zürcher Velonetzes vereinbar sind.
Begründung	Auch hier spielt die Raumfrage eine Rolle: Zugunsten von welchen Flächen sollen die Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität gebaut werden? Auch ist die Frage angebracht, wie das Koexistenzprinzip bei der Umsetzung erhöhter Aufenthaltsqualität umgesetzt werden kann? Plätze respektive Quartierzentren mit einer guten Aufenthaltsqualität sollen grundsätzlich autofrei und der Fahrradverkehr gelenkt sein.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Stufengerecht hat die Koordination der Anforderungen der verschiedenen Verkehrsmittel für die Einträge im Richtplan stattgefunden. Der Vereinbarkeit der Anforderungen des Fuss- und des Veloverkehrs wird zudem auf der Stufe der Projekte Rechnung getragen, wenn Interessenabwägungen mit detaillierten Kenntnissen der Situation vor Ort möglich sind.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9.1 Ausgangslage
Antrag	Gemäss regionalem Richtplan bilden Hauptrouten und Komfortrouten das übergeordnete regionale Veloroutennetz, die Nebenrouten das kommunale Netz. Dies beinhaltet z.B. die Umsetzung von Velostrassen, auf welchen Velofahrende andere Velofahrende überholen und auch nebeneinander fahren können. Im Idealfall sollen solche Strassen 4.80m breit sein.
Begründung	<p>Die Stadt Zürich hat sich verpflichtet, den Veloverkehr zu fördern und durch sichere Velorouten auch neue Velofahrende zu gewinnen. Bis heute gibt es in der Stadt noch keine einzige Veloschnellroute. Dies ist aber notwendig, um die Benutzung des Velos für in der Stadt Wohnende wie auch für Leute aus den umliegenden Gemeinden attraktiv zu machen und sie für ein Umsteigen vom MIV auf das Fahrrad zu motivieren. Auch Komfortrouten sind in der Stadt noch nicht viele zu sehen. Meistens sind diese im Mischverkehr mit Fussgänger*innen konzipiert, was wiederum für Letztere eine Gefährdung bedeutet. Um die Sicherheit zu fördern, braucht es breite und gut markierte Velowege.</p> <p>Ein Beispiel betrifft die „Vorzeige“-Komfort-Veloroute Scheuchzerstrasse: Bei den Hausnummern 93 – 99 ist das Abstellen von Fahrzeugen beidseitig der Strasse gestattet (Blaue Zone), was zu einem für Velos gefährlichen Flaschenhals führt. Solche Gefahrenzonen müssen eliminiert werden.</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Details der Umsetzung entsprechen nicht der Stufe Richtplanung, sondern werden in Konzepten oder Standards formuliert.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9.2 Ziele
Antrag	Die 100 geplanten Velorouten sollen alle prioritär behandelt werden.
Begründung	Das Versprechen der Stadt, den Veloverkehr zu fördern, ist nun schon einige Jahre alt. Es gibt für den Bau von Velowegen ein Budget von 120 Mio. Franken: Dieses Geld muss endlich eingesetzt werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund verschiedener Einwendungen werden «geplante» Velorouten nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung</p> <p>Im kommunalen Richtplan Verkehr werden die flächenrelevanten Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten im öffentlichen Raum eingetragen. Soweit bereits ausreichende Informationen vorhanden sind, wird auch zwischen den einzelnen Verkehrsarten koordiniert, sollten nicht alle Anforderungen auf der zur Verfügung stehenden Fläche umgesetzt werden können. Oft kann diese Frage aber erst auf Stufe der einzelnen Strassenbauprojekte mit den detaillierten Kenntnissen der Situation vor Ort entschieden werden. Eine generelle Priorisierung einer Verkehrsart würde der erforderlichen Interessenabwägung nicht Rechnung tragen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9.3 Karteneinträge
Antrag	Das Fahren auf der Strasse ist für den Veloverkehr, insbesondere auf dem kommunalen Netz, auch ohne erkennbare Veloinfrastruktur möglich. Es soll jedoch Ziel sein, auf allen Strassen Velostreifen einzuzeichnen.
Begründung	Das Fehlen von klaren Bodenmarkierungen, gerade bei Einbahnstrassen, führt immer wieder zu Konflikten mit Autofahrer*innen. Um die Sicherheit der Velofahrenden zu erhöhen, sind klar markierte oder vorzugsweise baulich abgesetzte Velowege notwendig.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Gestaltung von Velorouten im öffentlichen Strassenraum wird nicht in der Richtplanung geregelt. Sie ist vielmehr Gegenstand von Masterplänen und Qualitätsstandards.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9.4 Massnahmen
Antrag	Die Stadt Zürich erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Kanton innerhalb der nächsten 5 Jahre das Velonetz mit Velostrassen, Hauptrouten und Komfortrouen.
Begründung	Begründung Siehe Punkt 9.3
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Der Antrag bezieht sich auf Elemente des regionalen Richtplans wie Haupt- und Komfortrouen. Im kommunalen Richtplan wird das regionale Velonetz durch kommunale Nebenrouen ergänzt.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Abb. 8.1: Geplante Festlegungen im Fussverkehr (Geplante Fussverbindungen, Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität sowie Spezialfälle, Fussgängerbereiche)
Antrag	Auf die geplante Fusswegverbindung zwischen Südstrasse (Hambergersteig) und Burghölzliwaldrand ist zu verzichten. Der Abschnitt A40 sei in der Tabelle 8.1 geplante Fussverbindungen und in der Abbildung 8.1 geplante Festlegungen im Fussverkehr im Richtplankarte sowie im kommunalen Verkehrsplan der Stadt Zürich – Fussverkehr zu löschen.
Begründung	<p>Die Umgebung des Burghölzlihügels und insbesondere der Burghölzliwaldrand gehört zu den naturschützerisch wertvollsten Flächen in der Stadt Zürich und kann als Biodiversitätshotspot bezeichnet werden. Am Burghölzliwaldrand wurde eine wertvolle Wildbienenfauna festgestellt (Neumeyer 2013). Insgesamt konnten um den Burghölzlihügel 94 Wildbienenarten festgestellt werden, was rund 15% der 615 in der Schweiz bisher festgestellten Wildbienenarten entspricht. 10 der nachgewiesenen Arten stehen auf der Roten Liste, davon gelten 3 als stark gefährdet und 7 als gefährdet. 12 Arten sind auf der Vorwarnliste aufgeführt. 13 weitere vorkommende Arten sind im Schweizer Mittelland eher selten bis sehr selten. Somit sind ein Drittel der im Gebiet vorkommenden Arten (35 Arten) als naturschützerisch bedeutsam einzustufen. Der Erhalt dieser Wildbienenfauna kann nur durch eine extensive Bewirtschaftung und den Schutz der Fläche vor der Nutzung/Störung durch die Bevölkerung/Fussgänger gewährleistet werden.</p> <p>Eine Erschliessung des Waldrandes durch eine Wegverbindung führt zu einem teilweisen Verlust der Nist- und Nahrungsplätze und somit zum lokalen Aussterben etlicher Arten. Durch die Erschliessung würde die Wiese begangen und genutzt werden. Das regelmässige Betreten der Fläche schädigt die Wiesenvegetation und das Blütenangebot. Zusätzlich kann es zu einer Beeinträchtigung bodennistender Wildbienenarten führen. Eine Zweckentfremdung der als Nistplätze für Wildbienen und weitere Arten erstellten Kleinstrukturen wie Holz- und Asthaufen als Kinderspielplatz und als Feuerholz ist ebenfalls vorprogrammiert. Weiter wäre auch das Verschmutzen der Fläche durch Littering kaum zu verhindern.</p> <p>Neben den Wildbienen bietet der Burghölzliwaldrand einer Dachsfamilie, einer Gruppe Rehe, diversen Vogelarten und Schmetterlingen (Mauerfuchs, Birkenzipfelfalter, Ulmenzipfelfalter) einen Lebensraum. Insbesondere für die erstgenannten Arten wäre die Nutzung des geplanten Weges durch Hundehalter problematisch.</p> <p>Zusammenfassend ist aus naturschützerischer Sicht die Öffnung des Burghölzliwaldrandes verheerend und würde zum Verschwinden einer der bedeutendsten städtischen Wildbienenpopulationen führen.</p> <p>Bauliche Massnahmen (zb. Treppen) für die Fusswegverbindung durch den Rebbegg sind aus Gründen des Landschaftsschutzes nicht möglich. Dies lässt sich daraus ableiten, dass die Freiraumplanung der Stadt geplante Trockensteinmauern aus ebendiesen Gründen nicht bewilligte. Der Weg müsste also den bisherigen Bewirtschaftungswegen folgen. Am Waldrand selbst müsste</p>



anschliessend eine 3-4 Meter hohe Sandsteinmauer oder eine steile Böschung überwunden werden, was ohne bauliche Massnahmen unmöglich ist. Auch in diesem Fall ist offensichtlich, dass dies aus Landschaftsschutzgründen nicht tolerierbar ist. Somit müsste der Weg um diese Wand/Böschung herumgeführt werden, was zur Folge hätte, dass der geplante Fussweg durch den Rebberg kaum noch einen Mehrwert bieten würde.

Entscheid teilweise berücksichtigt

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



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Abb. 8.1: Geplante Festlegungen im Fussverkehr (Geplante Fussverbindungen, Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität sowie Spezialfälle, Fussgängerbereiche)
Antrag	Auf die geplante Fusswegverbindung zwischen Südstrasse (Hambergersteig) und Burghölzliwaldrand ist zu verzichten. Der Abschnitt A40 sei in der Tabelle 8.1 geplante Fussverbindungen und in der Abbildung 8.1 geplante Festlegungen im Fussverkehr im Richtplankarte sowie im kommunalen Verkehrsplan der Stadt Zürich – Fussverkehr zu löschen.
Begründung	<p>Die Umgebung des Burghölzlihügels und insbesondere der Burghölzliwaldrand gehört zu den naturschützerisch wertvollsten Flächen in der Stadt Zürich und kann als Biodiversitätshotspot bezeichnet werden. Am Burghölzliwaldrand wurde eine wertvolle Wildbienenfauna festgestellt (Neumeyer 2013). Insgesamt konnten um den Burghölzlihügel 94 Wildbienenarten festgestellt werden, was rund 15% der 615 in der Schweiz bisher festgestellten Wildbienenarten entspricht. 10 der nachgewiesenen Arten stehen auf der Roten Liste, davon gelten 3 als stark gefährdet und 7 als gefährdet. 12 Arten sind auf der Vorwarnliste aufgeführt. 13 weitere vorkommende Arten sind im Schweizer Mittelland eher selten bis sehr selten. Somit sind ein Drittel der im Gebiet vorkommenden Arten (35 Arten) als naturschützerisch bedeutsam einzustufen. Der Erhalt dieser Wildbienenfauna kann nur durch eine extensive Bewirtschaftung und den Schutz der Fläche vor der Nutzung/Störung durch die Bevölkerung/Fussgänger gewährleistet werden.</p> <p>Eine Erschliessung des Waldrandes durch eine Wegverbindung führt zu einem teilweisen Verlust der Nist- und Nahrungsplätze und somit zum lokalen Aussterben etlicher Arten. Durch die Erschliessung würde die Wiese begangen und genutzt werden. Das regelmässige Betreten der Fläche schädigt die Wiesenvegetation und das Blütenangebot. Zusätzlich kann es zu einer Beeinträchtigung bodennistender Wildbienenarten führen. Eine Zweckentfremdung der als Nistplätze für Wildbienen und weitere Arten erstellten Kleinstrukturen wie Holz- und Asthaufen als Kinderspielplatz und als Feuerholz ist ebenfalls vorprogrammiert. Weiter wäre auch das Verschmutzen der Fläche durch Littering kaum zu verhindern.</p> <p>Neben den Wildbienen bietet der Burghölzliwaldrand einer Dachsfamilie, einer Gruppe Rehe, diversen Vogelarten und Schmetterlingen (Mauerfuchs, Birkenzipfelfalter, Ulmenzipfelfalter) einen Lebensraum. Insbesondere für die erstgenannten Arten wäre die Nutzung des geplanten Weges durch Hundehalter problematisch.</p> <p>Zusammenfassend ist aus naturschützerischer Sicht die Öffnung des Burghölzliwaldrandes verheerend und würde zum Verschwinden einer der bedeutendsten städtischen Wildbienenpopulationen führen.</p> <p>Bauliche Massnahmen (zb. Treppen) für die Fusswegverbindung durch den Rebberg sind aus Gründen des Landschaftsschutzes nicht möglich. Dies lässt sich daraus ableiten, dass die Freiraumplanung der Stadt geplante Trockensteinmauern aus ebendiesen Gründen nicht bewilligte. Der Weg müsste also den bisherigen Bewirtschaftungswegen folgen. Am Waldrand selbst müsste</p>



anschliessend eine 3-4 Meter hohe Sandsteinmauer oder eine steile Böschung überwunden werden, was ohne bauliche Massnahmen unmöglich ist. Auch in diesem Fall ist offensichtlich, dass dies aus Landschaftsschutzgründen nicht tolerierbar ist. Somit müsste der Weg um diese Wand/Böschung herumgeführt werden, was zur Folge hätte, dass der geplante Fussweg durch den Rebberg kaum noch einen Mehrwert bieten würde.

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit diesen Ausführungen aufzeigen konnten, dass ein Fussweg zwischen Südstrasse und Burghölzliwaldrand aus naturschützerischer Sicht katastrophal und aus landschaftschützerischer Sicht nicht sinnvoll wäre. Gerne sind wir bereit Ihnen vor Ort die Bedeutung des Waldrands näher zu bringen und Ihnen entsprechende Erhebungsdaten und Berichte zukommen zu lassen.

Christine Dobler Gross, Projektleiterin des Projekts „Lebensraum Kulturlandschaft Burghölzli“ und Präsidentin Förderverein „Natur im Siedlungsraum“

Jonas Landolt, Geschäftsführer Förderverein „Natur im Siedlungsraum“

Entscheid teilweise berücksichtigt

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



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.4 Massnahmen
Antrag	Ergänzen: (4) Die Stadt setzt sich dafür ein, dass auch auf Strassen übergeordneter Festlegungen die gleichen betrieblichen und gestalterischen Massnahmen eingesetzt werden wie auf kommunalen Strassen, um ein auf das lokale Umfeld abgestimmtes Geschwindigkeitsniveau und die Angleichung der Geschwindigkeiten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer zu erreichen.
Begründung	Verbindungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen führen zT durch Wohnumfelder und Quartierzentren (zB Schweighofstrasse = Verbindungsstrasse durch das Quartier Friesenberg und sein Quartierzentrum). Die Sensibilität der betroffenen Gebiete bezüglich Lärm und Verkehrsabwicklung ist selbstredend nicht weniger hoch als jene vergleichbarer Gebiete im Umfeld kommunaler Sammelstrassen. Im Gegenteil, durch die im Normalfall höheren Verkehrsmengen auf Verbindungs- und Hauptverkehrsstrassen ist hier die Belastung des Umfelds grundsätzlich höher als auf Sammelstrassen. Daher ist umso mehr darauf zu bestehen, dass auch seitens des Kantons entsprechende betriebliche und gestalterische Massnahmen getroffen werden, um diese Problemlage zu entschärfen. ZB soll auch auf Verbindungsstrassen Tempo 30 flächendeckend möglich sein.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Die übergeordneten Festlegungen sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und daher nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans. Ziele und Massnahmen sowie Handlungsanweisungen das übergeordnete Verkehrsnetz betreffend sind daher im Rahmen einer Revision des kantonalen oder regionalen Richtplan einzubringen.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6 Parkierung MIV
Antrag	<p>Das Kapitel Parkierung MIV ist zu ergänzen durch Angaben zu spezifischen zulässigen Nutzungen (Zwecken) der Parkierungsanlagen.</p> <p>Beispiel: Die Parkierungsanlage beim Albisgütli soll für Anlässe an diesem Ort, jedoch nicht als Park&amp;Ride-Anlage im täglichen Gebrauch genutzt werden können.</p> <p>Entsprechende betriebliche Massnahmen der Parkierungsanlagen sind vorzusehen.</p>
Begründung	<p>Die Parkierungsanlagen sind nicht einfach eine Anzahl Parkplätze, die für beliebige Zwecke genutzt werden können. In speziellen Fällen wie der Anlage beim Albisgütli widerspricht zB die Nutzung im täglichen Gebrauch für Park&amp;Ride dem Anliegen, das Wohnquartier Friesenberg vor Verkehr zu schützen. Die Anlage ist weit entfernt von den Zufahrtsachsen in die Stadt (Autobahn / Westumfahrung und Birmensdorferstrasse) und ihre Zufahrt verläuft weitgehend durch Wohnquartiere. Zudem liegt sie nicht bei einem speziell hochwertigen OeV-Knoten, der einen einfachen Zugang zu grossen Teilen der Stadt per Tram / Bus / Bahn garantieren würde. Sie ist somit nicht für den täglichen Gebrauch geeignet.</p> <p>Dieser Sachverhalt ist in vergleichbarer Art und Weise für alle im Plan ausgewiesenen Parkierungsanlagen zu prüfen und zu spezifizieren.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Parkierungsanlagen gemäss komm. Richtplan bieten öff. zugängliche Abstellplätze an. Deren konkrete Bewirtschaftung ist nicht Gegenstand der Richtplanung. Zeigt sich, dass eine Anlage nicht zweckgemäss genutzt wird, kann die Bewirtschaftung (Zeitbeschränkung, Preisgestaltung) entsprechend angepasst werden.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Die Schweighofstrasse zwischen Birmensdorferstrasse und Uetlibergstrasse ist zur kommunalen Sammelstrasse abzuklassieren. Das gleiche gilt für die Uetlibergstrasse oberhalb der Laubegg.
Begründung	Nach der Realisierung der Westumfahrung ist es nicht mehr nachvollziehbar, weshalb durch Wohnquartiere wie das Quartier Friesenberg weiterhin tangentielle Verbindungsstrassen bestehen bleiben. Schwertransporte können über die radialen Zufahrtsachsen vom Hochleistungsstrassennetz her abgewickelt werden. Das gleiche gilt für die Stadtzufahrt für Pendler im Autoverkehr: es braucht keine tangentialen Querverbindungen mehr zwischen Zufahrtsachsen von ausserhalb der Stadt. Wer zur Allmend oder in die Brunau will, soll über die Autobahn von Süden her zufahren; wer zum Triemli will, soll über die Birmensdorferstrasse her zufahren.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die erwähnte Schweighofstrasse ist eine Festsetzung aus dem regionalen Richtplan. Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans sind in die Karten und in den Bericht integriert. Sie sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und daher nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Nummern s. eigene Skizze, genaue Abschnitte s. Begründung: (1) / (2) Als Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität klassieren (3) Eintrag als geplante Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität, nicht als bestehend (4) Eintrag als Fussverbindung (5) Kein Eintrag Fussverbindung südlich von Im Hagacker
Begründung	(1) / (2) Diese Achsen sind gemäss Ergänzungsplan Städtebau Quartier Friesenberg sog. «Promenades Jardin». Sie haben eine erhöhte Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität. (1) Döltschweg bis Hegianwandweg; (2) Döltschweg bis Bachtobelstrasse  (3) Durchgänge bestehen, es ist jedoch eine Aufwertung und neue Linienführung geplant, inkl. Verbesserung Bahnübergang s. (2). Abschnitt Döltschweg bis Borrweg  (4) Der Zugang zum Wald und weiter zur Allmend in der Verlängerung der Schweighofstrasse ist nicht nur für Reiter wichtig, sondern auch für Fussgänger.  (5) Gemäss Masterplan FGZ von 2016 führt die mittlere Promenade Jardin von der Haltestelle Schweighof zum Zentrum Friesenberg und endet hier. Der Richtplaneintrag ist auf dieses Teilstück zu beschränken, der Abschnitt Im Hagacker bis Hegianwandweg ist aufzuheben.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	<p>Nummern / Linienführung s. eigene Skizze:</p> <p>(6) Eintrag Weiterführung Veloroute ab Döltschihalde nach Norden zum Triemli (Weg durch Spitalgelände sowie ab Marie-Heim-Vögtlin-Weg zur Paul-Clairmont-Strasse)</p> <p>(7) Eintrag Weiterführung Veloroute ab Döltschiweg durchs GZ Heuried zur Birmensdorferstrasse</p> <p>(8) Eintrag Weiterführung Veloroute ab Hegianwandweg zur Allmend zwischen CS Uetlihof und Migros Brunau</p> <p>(9) Verbindung in die Binz um Eintrag Velolift ergänzen</p>
Begründung	<p>(6) / (7) / (8) der Zugang aus dem Wohnquartier Friesenberg zu den umliegenden Angeboten und Naherholungsgebieten (Triemli-Spital, GZ-Heuried, Migros Talwiesen, Allmend) ist für Velofahrende zu verbessern. Entsprechende Verbindungen sind zu schaffen / optimieren.</p> <p>(9) Eine Veloverbindung vom Zentrum Friesenberg in die Binz scheint wegen der Höhendifferenz nur mit Lift machbar, sie ist aber sinnvoll und würde sich eignen für ein Pilotprojekt Velolift in Zürich. Für schnelle Velofahrer steht daneben nach wie vor der Borweg als Verbindung in die Binz zur Verfügung, wobei die Abfahrten ab Borweg in die Binz für Velos zu verbessern sind.</p>
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Die Verbindung zwischen Marie-Heim-Vögtlin-Weg und Paul-Clairmont-Strasse wird in den Richtplan aufgenommen.</p> <p>Die übrigen Abschnitte sind hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und werden nicht aufgenommen. Die Führung über das Triemliareal wird zudem als problematisch angesehen, da es sich um eine geschützte Anlage handelt. Details bezüglich der Umsetzung werden nicht im Richtplan geregelt, weshalb auf einen Eintrag bezüglich Velolift verzichtet wird.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	3.3 Öffentliche Stadträume
Antrag	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Als Eigentümerin und als Eigentümer der Liegenschaft Burstwiesenstrasse 62, 8055 Zürich, erheben wir folgende Einwendungen zum öffentlich aufgelegten kommunalen Richtplan:</p> <p>Es sei auf die neu geplante Festlegung Freiraum B (Parkanlagen, Plätze, Friedhöfe) nördlich der Liegenschaften an der Burstwiesenstrasse und südlich des Schulhauses Im Gut zu verzichten. (Kommunaler Richtplan 2018: Seite 63, Tabelle 7, Nr. 12)</p>
Begründung	<p>Begründung:</p> <p>Das Schulhaus Im Gut ist im kommunalen Richtplan enthalten. Zu dieser Schulanlage gehört bereits ein hinreichender Umschwung. Zudem befindet sich östlich bereits ein bestehender richtplanerisch gesicherter Freiraum. Es ist unverständlich, weshalb ein neuer schmaler Freiraum südlich der bestehenden Anlage und teilweise zu Lasten von Baugrundstücken festgelegt werden soll.</p> <p>Die Liegenschaft Burstwiesenstrasse 62 wurde erst kürzlich aufgestockt (im Jahr 2016) und liegt, wie das gesamte Umfeld, im Gebiet mit baulicher Verdichtung über die BZO 2016 hinaus. Somit soll diese Liegenschaft wie die angrenzenden Parzellen künftig weiter verdichtet werden, was in einem offenkundigen Widerspruch steht zur Belegung eines Teils dieser Parzellen mit einem Freiraum.</p> <p>Der geplante Richtplaneintrag ist auch deshalb unverhältnismässig, weil neben der geplanten Schulanlage und dem benachbarten Freiraum in unmittelbarer Nähe weitere grosse Freiräume, insbesondere im nahen Norden, bereits heute festgelegt sind.</p> <p>Die geplante Festlegung ist zwar nur behördenverbindlich und derzeit besteht auch keine Möglichkeit, sich dagegen mit einem Rechtsmittel zu wehren, und dennoch hat sie gravierende Auswirkungen für die künftige Zonierung bzw. künftige Baugesuche.</p> <p>Wir ersuchen Sie deshalb um eine genaue Prüfung der Lokalitäten. Sie wird bestätigen, dass die geplante Festlegung unverhältnismässig ist.</p> <p>Mit freundlichen Grüssen</p>



Dr. Angelica Wehrli und Antonio Wehrli

Entscheid

Stellungnahme

Die Einwendung bezieht sich nicht auf den kommunalen Richtplan Verkehr, sondern wird im kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen beantwortet (siehe Einwendung Nummer 814).



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Eintrag der bestehenden öffentlichen Parkierungsanlage Alte Kalchbühlstrasse.
Begründung	<p>In Wollishofen sind die drei bestehenden öffentlichen Parkierungsanlagen Etzelstrasse, Seestrasse/Hafen Wollishofen und Mythenquai/Bahnhof Wollishofen eingetragen. Die Parkierungsanlage Alte Kalchbühlstrasse mit ihren 24 öffentlich bewirtschafteten Parkplätzen (städtischer Grund) fehlt dagegen auf dem Richtplan. (Die Parkierungsanlage ist nicht zu verwechseln mit dem daneben liegenden Parkhaus mit zusätzlichen oberirdischen Parkplätzen auf Privatgrund beim Coop-Einkaufszentrum). Die Parkierungsanlage ist die einzige Anlage im oberen Quartierteil von Wollishofen wo Autos auf "weissen" Parkfeldern abgestellt werden können. Sie besteht in der heutigen Form seit 20 Jahren und ist für das Quartier ein Bedürfnis.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Parkierungsanlagen werden nur dann im Richtplan eingetragen, wenn sie mindestens 50 Parkplätze umfassen, die im öffentlichen Interesse stehen. Die beantragte Parkierungsanlage ist dafür zu klein,</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr
Antrag	Das Werftareal ist auf dem Richtplan einzutragen.
Begründung	Tram- und Busdepots sind eingetragen, Schiffstationen und Hafenanlagen (Bootshäfen) auch. Die grosse Werftanlage der ZSG fehlt aber auf allen Richtplänen (Ebene Kanton, Region, Stadt). Unseres Erachtens wäre die Werft gleich zu behandeln wie Tram- und Busdepots oder Bootshäfen.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Ein Werftareal trifft von der Bedeutung her nicht die kommunale Stufe, sondern wäre eher als regionales Thema einzustufen. Bei einer Revision der regionalen Richtplans kann diese Einwendung erneut eingebracht und geprüft werden.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Die Fussverbindung auf Privatparzelle ist zwingend zu entfernen.
Begründung	Die gemäss Entwurf (Kommunaler Verkehrsplan der Stadt Zürich - Fussverkehr) vom 8. August 2018 eingezeichnete Fussverbindung auf der Arianenstrasse (SE6605/SE6599) ist nicht bestehend, siehe hierzu auch gültiger Kommunaler Verkehrsplan der Stadt Zürich - Fussverkehr (2004). Die Erstellung einer Fussverbindung auf unserer privaten Werkstrasse, welche zudem teilweise Nachts geschlossen wird, kann nicht zugemutet werden. Die beplanten Abschnitte dienen der Werkslogistik, der Erschliessung mittels Sondertransporten, sowie der Parkierungsererschliessung. Der Strassenraum besteht aus der Fahrbahn (im Gegenverkehr), es bestehen keine Gehwege, und ist einseitig durch die Gleisanlage der SBB, anderseitig durch unsere Liegenschaft begrenzt.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplaneintrag wird neu als « Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität » und dem Realisierungshorizont « langfristig, Trasseesicherung (30 Jahre und darüber hinaus) » eingetragen. Ziel ist es, dort eine Fussverbindung realisieren zu können, sollte das Gebiet einmal umgenutzt werden (Wohnen, Park etc.). Zudem sind Richtplaneinträge nicht parzellenscharf und der konkrete Verlauf der Fussverbindung somit noch nicht definiert. Dieser kann erst im Rahmen eines Bauprojekts mit detaillierter Analyse der Situation vor Ort festgelegt werden. Solange das Areal wie aktuell genutzt wird, hat der Eintrag keine Bedeutung. Ein entsprechender Vermerk wurde in der Liste der geplanten Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität (B77) als Koordinationshinweis aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	<p>Die ganze Josefstrasse bis und mit Schiffbaustrasse soll im neuen kommunalen Richtplan zum Fussgängerbereich werden.</p> <p>Falls das nicht möglich ist, soll sie mindestens zur Zone mit „Fussgängerverkehr mit erhöhter Aufenthaltsqualität“ werden.</p>
Begründung	<p>Aus dem Plan zum Fussgängerverkehr wird ersichtlich, dass der „Fussgängerbereich“ mit erhöhter Aufenthaltsqualität in Ost-West-Richtung nur entlang der Ränder des Quartiers geführt wird.</p> <p>Es ist aber sehr wichtig, dass es mindestens auch eine Verbindung „Fussgängerverkehr mit erhöhter Aufenthaltsqualität“ mitten durch das Quartier gibt.</p> <p>Dafür bietet sich die Achse Zollstrasse – Josefstrasse - Schiffbaustrasse an. So wird für die Fussgänger das Stadtzentrum (HB) mit Zürich-West (Turbinenplatz, Technopark) verbunden.</p> <p>Die Josefstrasse kreuzt die Langstrasse, führt über den Röntgenplatz an der Josefwiese vorbei entlang des Josef-Areals mit Kehrlichtverbrennungs-Anlage und Zentralwäscherei (welches mit verkleinerter Energiezentrale, Hallenbad, Alterszentrum und Alterswohnungen gerade neu geplant wird) zur Hardstrasse, unter der Hardbrücke hindurch und auf der Verlängerung Schiffbaustrasse am Schiffbau vorbei und endet schliesslich beim Technopark beim Turbinenplatz.</p> <p>Die Josefstrasse ist heute schon sehr urban und lädt zum Stadtbummel ein. Diese Qualität gilt es zu verstärken.</p> <p>Die geplante Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität nordseitig der Geleise (Gleisufeweg Nord) und südseitig des Quartiers befürworten wir zwar auch, kann jedoch nicht die gleiche Qualität bieten wie die Josefstrasse resp. bietet sich eher für die Nutzung Veloverkehr an, nicht zuletzt auch wegen der Lärmbelastung. Besonders im Sommer wird es an dieser Südlage ausserdem entlang der Geleise ohne Gebäude-Schatten sehr heiss, die Josefstrasse ist dann eine Wohltat für die Fussgänger.</p> <p>Die Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität entlang der Limmat schliesslich ist als direkte Verbindung vom HB nach Zürich-West etwas zu weit weg und kann die Verbindung Josefstrasse auch nicht ersetzen.</p>
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Das Anliegen lässt sich berücksichtigen, indem die ganze Achse Zollstrasse - Josefstrasse - Schiffbaustrasse auf der Richtplankarte Fussverkehr als Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität bezeichnet wird. Auf den



Eintrag Fussgängerbereich wird verzichtet, weil dieser nur für Quartierzentren vorgesehen ist.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Ort des geplanten Parkhauses „PH Pfingstweid“ nicht im Richtplan fixieren.
Begründung	<p>Mit der Perspektive, dass die Pfingstweidstrasse, auch als Verbindung von Bahnhof Hardbrücke und Bahnhof Altstetten, in naher Zukunft hoffentlich zur belebten Zentrumszone wird (siehe dazu auch Einwendung zum KRP Siedlung und Landschaft), scheint es nicht richtig, den Standort dieses Parkhauses an dieser städtebaulich sehr prominenten Ecke im KRP festzulegen.</p> <p>Auch der Qualität der im KRP schon festgehaltenen Zentrumszone unter der Hardbrücke schadet die Festlegung auf diesen Ort, der sowohl Richtung Prime Tower, Maag-Areal und Bahnhof Hardbrücke, aber auch Richtung Pfingstweidstrasse stadtauswärts ein markantes Eingangstor darstellt.</p> <p>Der MIV müsste früher, also weiter stadtauswärts, abgefangen werden, da dieser und die Baute Parkhaus als solche sicher der Aufenthaltsqualität in diesem Zentrumsbereich schaden würde und eine weitere Verbesserung der Zentrumsqualitäten für die Zukunft eher verunmöglicht.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das geplante neue Parkhaus Pfingstweid soll die Aufhebung zahlreicher weisser Strassenparkplätze in dessen Umfeld, insbesondere unter der Hardbrücke und zugunsten des Fussverkehrs ermöglichen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Der Teilplan Fussverkehr soll eine höhere Verbindlichkeit erhalten.
Begründung	<p>Die Stadt Zürich hatte schon bisher eine gute Richtplanung für den Fussverkehr. Störend ist jedoch, dass die Stadt in der Vergangenheit bei Projekten, die im Verkehrsrichtplan als Fussgängerbereich eingetragen sind, die Fussverkehrsaspekte nicht oder zu wenig berücksichtigt hat. In einzelnen Fällen wurde sogar das Gegenteil davon gemacht, als das was im Richtplan steht. So steht zum Beispiel beim Fussgängerbereich D60 Nordstrasse «Verbreiterung südliches Trottoir». Während der Rechtskraft des jetzt gültigen Richtplanes wurde die Nordbrücke saniert. Dabei wurde das Trottoir sogar noch verschmälert. Da Brücken nur ca. alle 30-50 Jahre saniert werden, ist absehbar, dass diese Massnahme nun nicht mehr umgesetzt werden wird. Eine Richtplanung ist nur so gut wie ihre Umsetzung. Deshalb wünschen wir uns eine höhere Verbindlichkeit der Richtplanung Fussverkehr.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Das übergeordnete Recht sieht vor, dass Richtpläne behördenverbindlich sind (Art. 9 Abs. 1 RPG; § 19 Abs. 1 PBG). Eine direkte Grundeigentümergebindlichkeit kann ihnen aus Gründen des übergeordneten Rechts nicht zugemessen werden. Der Eintrag eines Weges in der Richtplanung bildet indes Grundlage für die Festsetzung von Baulinien sowie für ein späteres Strassenbauprojekt und den damit verbundenen Rechtserwerb an benötigtem Land. Im Rahmen der Projektierung kann aber von den Festlegungen im Richtplan abgewichen werden, sofern sich dies als notwendig erweist und die Abweichung von untergeordnetem Ausmass ist.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.3 Karteneinträge
Antrag	<p>Der zweite Abschnitt im Kapitel 8.3 ist folgendermassen zu ergänzen</p> <p>Das städtische Fussverkehrsnetz ist viel dichter als das im Richtplan abgebildete Netz, insbesondere im innerstädtischen Bereich. Es besteht aus allen im Kapitel 8.1 genannten Infrastrukturelementen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird auf eine Abbildung im Richtplan verzichtet.</p>
Begründung	<p>Die Stadt Zürich erfüllt mit ihrem Verkehrsrichtplan – Teilplan Fussverkehr die Anforderungen an einen Fusswegnetzplan gemäss Fuss- und Wegweggesetz des Bundes (FWG) eigentlich nicht, wobei anzumerken ist, dass für das Stadtgebiet die Anforderungen schwierig zu erfüllen sind. Entweder könnte pro Stadtkreis ein Fusswegnetzplan mit dem notwendigen Detaillierungsgrad erarbeitet werden, oder als Minimalvariante im Richtplantext festgehalten werden, dass alle anderen Fussgängerinfrastrukturen Teil des Fusswegnetzes gemäss Fuss- und Wanderweggesetz sind.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege ist es Sache der Kantone, die Planung von Fuss- und Wanderwegnetzen zu regeln. Im Kanton Zürich verlangt das Planungs- und Baugesetz (PBG), dass die Gemeinden einen kommunalen Richtplan Verkehr erlassen, welcher die Wege von kommunaler Bedeutung enthält. Darunter fallen die Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege (§ 31 Abs. 2 und § 30 Abs. 4 lit. d PBG). Weitere Vorgaben macht das kantonale Recht nicht.</p> <p>Im kommunalen Richtplan, Kapitel Fussverkehr wird ein feinmaschiges Fusswegnetz festgelegt. Die darin enthaltenen Fussverbindungen dienen der Erschliessung des Siedlungs- und Landschaftsgebiets und verbinden Nutzungsschwerpunkte wie Haltestellen, Sportanlagen etc. Zusätzlich werden an verschiedenen zentralen Lagen im Stadtzentrum und in den Quartierzentren Fussgängerbereiche festgelegt, in welchen das Gebiet gesamthaft für den Fussgängerverkehr attraktiv gestaltet werden soll. Damit kommt der kommunale Richtplan Verkehr dem gesetzlichen Auftrag nach. Weitergehende Festlegungen, welche sämtliche Bestandteile des bestehenden Fussverkehrsnetzes auf Stufe Richtplanung anheben würden, sind auf dieser Planungsstufe nicht angemessen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.4 Massnahmen
Antrag	Die folgende Zusätzliche Massnahme wird vorgeschlagen:  In den Fussgängerbereichen werden die für den Fussverkehr bestimmten Flächen ausgedehnt.
Begründung	Bereits in der letzten Richtplanversion war die Nordbrücke als Fussverkehrsbereich eingetragen. Bei der Sanierung der Nordbrücke wurde jedoch das südliche Trottoir verschmälert. Es stellt sich daher die Frage, ob die Fussgängerbereiche griffiger definiert oder – wie vorgeschlagen – mit einer allgemeinen Massnahme zu Gunsten der Fussgänger ausgestattet werden können.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Auf Stufe Richtplanung sind nur allgemeingültige Aussagen, also Aussagen, die für alle Fussgängerbereiche zutreffen, sinnvoll. Es ist nicht unbedingt zweckmässig, in allen Fussgängerbereichen die Fussgängerflächen auszudehnen. Eine Konkretisierung der allgemeinen Aussagen ist auf Stufe Konzept zu den einzelnen Fussgängerbereichen vorgesehen.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.4 Massnahmen
Antrag	Die folgende zusätzliche Massnahme wird vorgeschlagen:  Fusswegverbindungen auf schwachbefahrenen, im Mischverkehr geführten Quartierstrassen sind als Begegnungszonen zu führen.
Begründung	Es gibt einige Fusswegverbindungen, die auf schwachbefahrenen Strassen ohne Trottoir geführt werden (z.B. Venusstrasse). Wenn diese Abschnitte als Begegnungszone umsignalisiert / umgestaltet werden, wird dadurch das Verkehrsklima für die Fussgänger spürbar verbessert. Das FWG nennt die Wohnstrasse bzw. die Begegnungszone explizit als Infrastrukturelement des Fusswegnetzes.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Dieser Ansatz kann im Einzelfall sehr sinnvoll sein. Für die Richtplanstufe ist dies als Massnahme jedoch zu konkret, da die benötigten Informationen über die Situation vor Ort gar nicht vorliegen und eine Begegnungszone auch nicht in jedem Fall sinnvoll ist.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Wir beantragen einen Richtplaneintrag für die Gleisfeldquerung östlich der Hardbrücke samt Gleiszugang mit Veloabstellanlage zum Bahnhof Hardbrücke.
Begründung	Die Situation auf der Hardbrücke mit dem Veloverkehr auf den Trottoirs ist eine unhaltbare. Mit einer zusätzlichen Gleisfeldquerung und einem Gleiszugang am östlichen Ende der Perrons könnte auf die Veloführung auf dem Trottoir der Hardbrücke verzichtet werden und einen neuen attraktiven Zugang zum Bahnhof Hardbrücke, sowohl vom neuen PJZ, wie von der Region Josefweise, Vidadukt geschaffen werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die unbefriedigende Situation auf der Hardbrücke lässt sich im Rahmen der bestehenden Einträge verbessern. Diese sind nicht parzellenscharf. Priorität hat die Fortsetzung des Bahndammwegs übers Gleisfeld zur Hohlstrasse/Seebahnstrasse.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.3 Karteneinträge
Antrag	Alle alten Dorfzentren (mindestens die Zentren der früheren Gemeinden wie Albisrieden, Altstetten, Höngg usw.) müssen einen Fussgängerbereich aufweisen, in dem ein angenehmer Spaziergang von mindestens einer Viertelstunde angeboten wird.
Begründung	<p>Zu Fuss gehen ist ein Menschenrecht, das immer grösseren Stellenwert erhält, weil immer mehr Menschen sich bei der Arbeit und während des Fahrens zu wenig bewegen. Für das dauernde Sitzen ist unser Körper nicht geeignet, er nimmt Schaden, wenn nicht ein minimaler Ausgleich mit einem Gang stattfindet, der im Alltag immer wieder stattfinden kann.</p> <p>Die traditionellen Dorfzentren leiden an Auszehrung, weil der Internet-Handel den Quartierläden zusetzt und immer mehr Dienstleistungen zentralisiert werden. Lebendige Quartiere sind solche, die den Flanierenden ein attraktives Angebot zum Gehen machen. Ein Spaziergang sollte nicht nur in den Fussgängerzonen und Promenaden der Innenstadt, sondern auch in den einzelnen Stadtquartieren möglich und einladend sein. Das ist für die langfristige Sicherung der städtebaulichen Qualität unserer Stadt unabdinglich. Darum muss die Stadt dafür sorgen, dass die Quartierzentren zu Fuss ein hohe Erlebnisqualität aufweisen.</p> <p>Beispiel 1 – Enge: Der Fussgängerbereich Enge sollte nicht nur den Bahnhof und die nähere Umgebung umfassen, sondern das Gebiet bis und mit Rieterpark sollte einladend und interessant zum Gehen sein, was aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten durchaus möglich wäre. Heute wirkt die Überdeckung des Tunnels als mutlos gestaltetes Gebiet und nicht wirklich einladend. Mit wenigen aufwertenden Massnahmen könnte die Strecke bis zum Museum Rietberg wirksam als Spaziererlebnis inszeniert werden.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Für jedes Quartierzentrum existiert der Eintrag eines «Fussgängerbereiches» beziehungsweise «Umgestaltung Strassenraum» im regionalen Richtplan. Deren Ausdehnung ist definiert durch die Grösse des Quartierzentrums und nicht durch das Kriterium 'Viertelstundenspaziergang'.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.3 Karteneinträge
Antrag	Das Hochschulquartier ETH + Uni (inklusive der geplanten Verdichtungsgebiete) sowie die Campusgebiete Irchel und Hönggerberg sind als Fussgängergebiete einzutragen.
Begründung	Dort, wo dicht und fussgängerfreundlich gebaut worden ist (oder weitergebaut wird) sollte diese Qualität auch eingetragen werden, damit sie gesichert und verbessert wird und nicht langsam wieder zum fahrzeugabhängigen Siedlungsbrei degeneriert
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Fussgängerbereiche sind als Flächen des öffentlichen Raumes in Quartierzentren zu verstehen. Durch eine attraktive Gestaltung dieser Flächen soll das Quartierzentrum gestärkt werden. Beim Hochschulquartier handelt es sich nicht um ein Quartierzentrum, weshalb Fussgängerflächen dort der falsche Ansatz sind. Die Attraktivität des öffentlichen Raumes wird dort durch andere Planungsinstrumente sichergestellt.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Das Fussgängergebiet Altstadt muss um das Gebiet des Seebeckens erweitert werden und dafür gesorgt werden, dass durchgehende Routen ohne Unterbruch bis zu den Zentren Enge, Stauffacher, Limmatplatz, Hochschulen, Hottingen, Kreuzplatz und Seefeld führen.
Begründung	<p>Zürich ist eine Seestadt. Tausende von Menschen flanieren täglich an den Seeufern. Die Stadt hat zwar schon viele Hindernisse beseitigt, aber es gibt immer noch viele Zürcher, in deren mental map vom Bürkliplatz zur Landiwiese ein Bus benötigt wird. Deshalb ist eine einladende und durchgehende Seepromenade anzustreben, wobei insbesondere das Problem des Parkplatzes der Sukkulentensammlung, der das Geh-Erlebnis unterbricht, zu lösen ist. Die Altstadt ist als Fussgängergebiet für die Agglomeration Zürich zu klein. Die Stadt Basel, deren Agglomeration selbst mit den ausländischen Teilen erheblich kleiner ist als die Agglomeration Zürich, hat eine grössere motorfahrzeugbefreites Innenstadtgebiet als Zürich. Zürich muss, um im Wettstreit mit anderen Städten mit hoher Lebensqualität Schritt halten zu können, ein grösseres innerstädtisches Gebiet als die Altstadt als Fussgängergebiet ausscheiden und entsprechend entwickeln.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Ausdehnung des Fussgängerbereichs zum See ist mit den Hauptverkehrsstrassen ums Seebecken herum Grenzen gesetzt. Diese werden auch in Zukunft eine starke Zäsur bilden.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8 Fussverkehr
Antrag	Zur Konkretisierung der Qualität der Fussgängergebiete und zur Qualitätssicherung des Fusswegnetzes gemäss FWG wird ein Masterplan Fussverkehr aufgelegt.
Begründung	Der Richtplan kann die vielen Faktoren, die stimmig sein müssen, um als attraktives Fussgängergebiet zu wirken, nicht genügend detailliert definieren. Denn diese sind in einer Altstadt anders als in einem ehemaligen Dorfzentrum und anders als am See. Ein Masterplan, der schrittweise entwickelt und umgesetzt wird und zunehmend an Verbindlichkeit gewinnt, der aber auch neuen Bedürfnissen angepasst werden kann, ist das richtige Instrument dafür. Es hat im Rahmen des Richtplanverfahrens keinen Sinn, einen Schwall von Anträgen zu stellen, die eigentlich Gegenstand eines Masterplans sein müssten.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Erarbeitung eines Masterplans Fussverkehr wäre aufwändig. Die bereits laufenden Tätigkeiten im Bereich Fussverkehr decken das Thema ab. Dazu gehören die Sanierung der gemeinsamen Flächen Fuss- und Veloverkehr und die Entwicklung von Standards zum Fussverkehr (Minimalbreiten, Ausgestaltung von Querungen etc.). Die Erarbeitung eines Masterplans Fussverkehr würde Ressourcen binden und die laufenden Tätigkeiten verzögern.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8 Fussverkehr
Antrag	Wo eine hohe Geh- und Aufenthaltsqualität notwendig und erwünscht ist, müssen die planerischen Werkzeuge bereitgestellt werden, um öffentlich zugängliche Parterrenutzungen festzulegen.
Begründung	Die Parterrenutzung ist entscheidend für die Attraktivität eines Stadtgebietes für Fussgänger. Das hat schon Jane Jacobs für die amerikanischen Städte gepredigt. In Zürich zeigt sich die Richtigkeit in Neu-Oerlikon, wo die die Planung zwar neue interessante Freiräume geschaffen hat, aber nicht die Planungsinstrumente hatte, um diese Räume auch mit geeigneten Parterrenutzungen zum Leben zu erwecken.
Entscheid	
Stellungnahme	Die Einwendung bezieht sich nicht auf den kommunalen Richtplan Verkehr, sondern wird im kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen beantwortet (siehe Einwendung Nummer 1675).



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	10 Wirtschafts- und Güterverkehr
Antrag	Die Stadt nimmt sich der Aufgabe an, den Anlieferverkehr gesetzeskonform zu gestalten.
Begründung	<p>Es gibt zahlreiche Fahrzeuge, die durchgehend an nicht dafür vorgesehenen Orten anhalten: Während die Lieferwagen von Post, DHL, UPS etc. in den letzten Jahren immer grösser und zahlreicher geworden sind, werden die Anhalteverbote immer häufiger missachtet. Der Paket-Zustelldienst wird wegen des Internethandels immer dichter. Es ist inzwischen überall und jederzeit mit abgestellten Lieferwagen auf Velostreifen, in Anhalteverbotszonen oder auf Trottoirs zu rechnen. Der städtische Leitfaden zur Güterverkehrserschliessung (2012) macht diesbezüglich kaum nützliche Vorschläge, und seit 2012 hat sich die Situation noch verschärft. Im Rahmen des Masterplans Fussverkehr müssen auch für dieses Problem Lösungen entwickelt werden. Sie werden darin bestehen, dass die Fahrer von Lieferwagen unter Umständen nicht genau vor dem Haus anhalten können, wo sie ein Paket abgeben wollen, sondern noch ein paar Meter zu Fuss mit dem Paket zurücklegen werden.</p>
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Für den Lieferverkehr gibt es klare gesetzliche Grundlagen, die das Halten zum Be- und Entladen im öffentlichen Raum regeln. Der kommunale Richtplan ist ein Planungsinstrument und sorgt nicht für die Durchsetzung von Verkehrsregeln. Die Stadt ist sich aber bewusst, dass die Anlieferung im dichten Siedlungsgebiet zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden führen kann, insbesondere wenn eine Anlieferung auf privatem Grund nicht möglich ist. Um solche Situationen möglichst zu entschärfen, entwickelt die Stadt ein Konzept für die Anlieferung auf öffentlichem Grund im dichten Siedlungsgebiet.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplantext - Abb. 8.1: Geplante Festlegungen im Fussverkehr (Geplante Fussverbindungen, Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität sowie Spezialfälle, Fussgängerbereiche)
Antrag	Der Linderweg ist als Verbindungsweg in den kommunalen Richtplan aufzunehmen. Womöglich sollte auch der Denzlerweg aufgenommen werden.
Begründung	<p>Der Linderweg ist eine Verbindung vom Triemli direkt auf den Albisgrat beim Dürlerstein. Dieser Weg ist für alle Üetliberg-Gänger, die dem Haupttrammel um den Bahnhof Üetliberg und auf dem Uto-Kulm aus dem Weg gehen wollen, sehr wichtig. Es ist ein sehr naturnaher und attraktiver Weg, der an auch für die Sportler an Bedeutung gewinnt, denn gerade für Läufer, die gerne einen Rundweg machen ist Triemli - Hohenstein - Dürlerstein - Linderweg eine sehr attraktive Route, die in den letzten Jahren immer mehr frequentiert worden ist. Da in den kommenden 20 Jahren die Erholungsgebiete in Stadtnähe an Bedeutung gewinnen werden, ist auch entsprechende Infrastruktur anzubieten und zu unterhalten.</p> <p>Als sehr steile und direkte Verbindung vom Kolbenhof auf den Gipfel ist der Denzlerweg für viele Berggänger eine willkommene Herausforderung. Die Kombination mit dem Linderweg ermöglicht mehrere Rundwanderungen.</p>
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Die kommunale Radwegverbindung parallel zur Badenerstrasse (Verbindung Altstetterstrasse-Saumackerstrasse; vergl. Skizze) ist als «geplant» darzustellen (anstelle von bestehend)
Begründung	Die heutige Situation ist in keiner Weise bestehend: - Es besteht weder eine Wegverbindung noch ist diese entsprechend ausgebaut - Die erforderlichen Rechte müssen ebenfalls noch erworben werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Die kommunale Radwegverbindung Erlenstrasse (Verbindung Vetterliweg-Algierstrasse; vergl. Skizze) ist als «geplant» darzustellen (anstelle von bestehend)
Begründung	Die heutige Situation ist in keiner Weise bestehend: - Es besteht heute ein richterliches Verbot, ebenso verhindert eine Barriere die durchfahrt sowohl für Motorfahrzeuge sowie für Velos. - Die erforderlichen Rechte müssen ebenfalls noch erworben werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Die kommunale Radwegverbindung Lyrenweg (Abschnitt Salzweg-Friedhofstrasse) ist als «bestehend» darzustellen (anstelle von geplant).
Begründung	Der heutige Ausbaustandard (ca. 3.5 m) für einen kombinierten Fuss- und Radweg genügt. Die heutige Signalisation ist korrekt und bestehend.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5 Strassennetz MIV
Antrag	Geschwindigkeitseinschränkung auf 30 km/h der Tobelhofstrasse ab der Kreuzung mit der Dreiwiesenstrasse bis zur Mündung in die Hofstrasse und weiterfolgend der Hofstrasse bis zur Kreuzung mit der Bergstrasse.
Begründung	Auf verschiedenen Strassen wurde im Sommer 2018 30 km/h eingeführt wie zum Beispiel auf der Strecke am Wasser. Dies hatte zur Folge dass der Lärmpegel, die die Anwohner täglich ausgesetzt sind, reduziert werden konnte. Es wäre zu Begrüssen wenn das selbe auch für den Teil der Tobelhofstrasse in Zürich erreicht werden könnte. Zwar ist der Versuch da, zu sichern dass die Fahrer nicht schneller als 50 km/h fahren, mit dem regelmässigen Aufstellen eines Radars, aber dies genügt nicht. Eine reduzieren der Maximal erlaubten Geschwindigkeit würde sicher mehr bringen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplan weist den Strassenabschnitt der Tobelhofstrasse den Sammelstrassen zu. Der Richtplan sieht ferner vor, dass auch die Sammelstrassen grundsätzlich auf ein Tieftempokonzept auszurichten sind, weshalb auch auf diesen Tempo 30 angestrebt wird. Die Festsetzung des effektiven Geschwindigkeitsregimes ist dagegen nicht Gegenstand des Richtplans. Es wird gestützt auf Konzepte zur Verkehrssicherheit und zur Strassenlärmsanierung abschnittsweise und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs festgelegt.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9.3 Karteneinträge
Antrag	<p>In Ergänzung zur bereits gemachten Einwendung 728 ist unten noch die betreffende Veloroute (Dufourstrasse) genannt.</p> <p>Die geplante Veloroute Dufourstrasse ist beizubehalten. Sie ist jedoch im Sinne der vom Quartierverein Riesbach am 22. Mai 2018 gegenüber dem Vorsteher des Tiefbaudepartements gemachten Anregung noch auszubauen, indem der MIV nur noch in eine Richtung stadteinwärts geführt wird.</p>
Begründung	Die heutigen sehr häufigen Stausituationen erlauben kein ruhiges und sicheres Velofahren auf dieser Route. Weitere Ausführungen dazu finden sich in der erwähnten Anregung des Quartiervereins Riesbach.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Es ist anzugeben, was unter kurz-, mittel- und langfristig zu verstehen ist.
Begründung	Herstellen von Transparenz; wir gehen davon aus, dass im kommunalen Richtplan die gleichen Zeiträume gemeint sind wie im kantonalen und regionalen Richtplan.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Die beiden kommunalen Richtpläne sind in geschlechtergerechter Sprache gemäss den Schreibweisungen der Stadt Zürich zu verfassen.
Begründung	Geschlechtergerechte Texte stellen die Gleichstellung von Frau und Mann in der Sprache sicher und unterstützen gesellschaftliche Veränderungen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	2.2 Planerische Grundlagen
Antrag	Die Liste ist mit dem Masterplan Klima zu ergänzen.
Begründung	Angesichts des drohenden Klimawandels und den Auswirkungen auf die Stadt Zürich wird der Masterplan Klima eine wichtige Grundlage für die Gestaltung der Zukunft der Stadt Zürich sein.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Im Kapitel Grundlagen sind die Dokumente aufgelistet, die für die Revision des kommunalen Richtplans herangezogen wurden. Da sich der Masterplan Stadtklima noch in Erarbeitung befindet, wurde er formal nicht als Grundlage herangezogen und kann in diesem Kapitel auch nicht aufgeführt werden. Die Anliegen des Klimaschutzes sind jedoch für die Zukunft der Stadt Zürich von grosser Bedeutung und wurden bei der Revision des kommunalen Richtplans Verkehr berücksichtigt.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	3.1 Zusammenhang
Antrag	Der erste Absatz ist mit dem Satz «Dabei ist die Strassenlärmbelastung zu berücksichtigen.» zu ergänzen.
Begründung	140 000 Personen leiden in der Stadt Zürich unter Strassenlärm über dem Immissionsgrenzwert. Bei der weiteren Siedlungsentwicklung und der angestrebten Verdichtung ist die Strassenlärmbelastung bei der Planung so zu berücksichtigen, dass die Anzahl der lärmbelasteten Personen sinkt.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Verdichtung an bereits lärmbelasteten Strassen und die Zunahme des Verkehrs, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, hat einen Einfluss auf die Lärmsituation. Die Berücksichtigung des Strassenlärms ist daher im Zusammenhang mit der Verdichtung durchaus relevant, betrifft aber nicht unmittelbar die hier umschriebene gegenseitige Beeinflussung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, weshalb das Thema hier nicht aufgenommen wird.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	3.2 Auswirkungen der Siedlungsverdichtung
Antrag	Die Liste der Herausforderungen ist beim Lemma zwei mit folgendem Zusatz «unter Einhaltung der gesetzlichen Lärmschutzvorgaben» zu ergänzen.
Begründung	Da 140 000 Personen in der Stadt Zürich unter Strassenlärm über dem Immissionsgrenzwert leiden, bildet dieser lärmrechtliche Übelstand eine Herausforderung bei der zukünftigen stadtverträglichen Abwicklung des Mehrverkehrs.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Lärmschutz ist ein wichtiges Thema für die Lebensqualität in der Stadt und es gibt gesetzliche Grundlagen, die einzuhalten sind. Demzufolge wird der Lärmschutz auch im Richtplanteil immer wieder explizit genannt. In diesem Unterkapitel ist der Lärmschutz durch die Formulierung "stadtverträgliche Abwicklung des Mehrverkehrs" mit anderen Themen wie Überhitzung, Schadstoffbelastung, CO <sub>2</sub> -Belastung und Energieeffizienz zusammengefasst.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4 Gesamtstrategie Verkehr
Antrag	Die Gesamtstrategien sind schlüssig und werden von der SP getragen.
Begründung	Würdigung.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4.3 Massnahmen
Antrag	Ausführungen zum Thema Mischverkehr mit Fuss- und Veloverkehr sind zu ergänzen. Es sind Kriterien für einen sinnvollen Mischverkehr anzugeben und entsprechend die Kriterien, bei denen Mischverkehr zu vermeiden ist.
Begründung	Mischverkehr führt oft zu Konflikten zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden. Im vorgeschlagenen Richtplan gibt es einige Strecken, die sowohl als Fussgänger Verbindung wie auch als Veloroute eingezeichnet sind. Der rechtsufrige Weg zwischen Bederbrücke und Sihlhölzlibrücke ist eine derartige Strecke mit grossem Konfliktpotential, nicht zuletzt auch mit der Zunahme der Elektrovelos. Der Richtplantext sollte aufzeigen, wie künftig mit dieser Problematik im Allgemeinen und auf dieser Strecke im Besonderen umgegangen werden soll.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Anliegen ist inhaltlich unbestritten. Im Projekt Gemeinsame Flächen Fuss-/Veloverkehr werden seit 2018 anhand von definierten Kriterien Situationen mit Mischverkehr Fuss und Velo saniert. Dabei geht es um taktile Trennung, um Verbreiterungen oder auch um korrekte Signalisierung. Die Kriterien gelangen auch bei allen Tiefbauprojekten zur Anwendung. Die Aufzählung von Kriterien, welche für bzw. gegen Mischverkehr Fuss-/Veloverkehr sprechen, gehört nicht auf die Ebene des Richtplans. Vielmehr handelt es dabei um konzeptionelle Vorgaben, welche im konkreten Einzelfall auf der Massnahmenebene Anwendung finden.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4.3 Massnahmen
Antrag	Die Massnahme 2 soll explizit mit der Abstimmung mit dem Masterplan Klima ergänzt werden.
Begründung	In Anbetracht des drohenden Klimawandels und im Sinne eines koordinierten Vorgehens ist eine Abstimmung mit dem Masterplan Klima notwendig und angebracht.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Masterplan Stadtklima ist einer der diversen städtischen Strategien und Konzepte, der zur Zeit aber erarbeitet wird und demzufolge noch nicht existiert, wes-halb er als Abstimmungsgrundlage vorliegend nicht explizit erwähnt wird. Die in der Massnahme genannten Masterpläne und Konzepte sind im Übrigen nur Bei-spiele, so dass auch weitere für die Verkehrsplanung sachrelevante Konzepte und Strategien unter die Abstimmungspflicht fallen.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	7.4 Massnahmen
Antrag	Zusätzliche Massnahme Gesamtstrategie (4.3, S. 15/16) bzw. Massnahmen öffentlicher Verkehr (7.4, S.33). Die Planung des öffentlichen Verkehrs (v. a. Busverbindungen) soll, wo angezeigt und sinnvoll, über die Gemeindegrenzen hinaus gedacht und angegangen werden. Als Beispiel sehen wir die Grenzen Zürich-Zollikon (Erschliessung Lengg) oder Zürich-Dübendorf.
Begründung	Es ist sinnvoll, die Busverbindungen an den Stadtgrenzen über die Grenzen hinaus zu denken, zu planen und abzusprechen, um für die Bevölkerung den grösstmöglichen Nutzen zu erzielen und ein Angebot mit einem optimalen Kosten-/Nutzen-Verhältnis zu entwickeln.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Buslinien über die Stadtgrenzen hinaus sind von regionaler Bedeutung und somit nicht Gegenstand des kommunalen, sondern des regionalen Richtplans.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5 Strassennetz MIV
Antrag	<p>Die umschriebene Kapazitätserhaltung des Strassennetzes ergibt sich aufgrund des neuen Verfassungsartikels (Art. 104 Abs. 2bis KV). Wie die Umsetzung konkret erfolgt und welche Auswirkungen dies auf die Strassenraumgestaltung hat, erschliesst sich uns nicht.</p> <p>Bezüglich der Massnahme 3 unter 5.4 "Die Stadt stärkt die siedlungsorientierte Ausrichtung (Begegnungs- und Aufenthaltsort) und Gestaltung von kommunalen Strassen (beispielsweise durch neue Baumstandorte)." wäre eine direktere Aussage wünschenswert. Die Massnahme 3 unter 5.4 könnte wie folgt umschrieben werden: "Die Stadt gestaltet die kommunalen Strassen siedlungsorientiert (Temporegime, Begegnungs- und Aufenthaltsort, schmale Fahrbahnen, Pflanzung von Bäumen usw.)."</p> <p>Eine der wirksamsten Massnahmen zur siedlungsverträglichen Nutzung der bestehenden Kapazitäten der Strassen wäre die Erhöhung der Belegung der Personenwagen (2 statt 1 Person). Im kommunalen Richtplan könnte eine Handlungsanweisung zur Prüfung dieser Massnahme (Massnahme auf überkommunalen Strassen) formuliert werden.</p>
Begründung	Begründung im Antrag.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Der Richtplan zeigt in Grundzügen auf, wo und wie sich die Stadt entwickeln soll. Die Ziele und Massnahmen sind so formuliert, dass sie generell berücksichtigt werden können. Konkrete Handlungsanweisungen lassen zu wenig Spielraum für die spätere Projektierung. Die gewählte Formulierung der Stärkung einer siedlungsorientierten Ausrichtung der kommunalen Strassen ist zweckmässig und widerspricht auch dem vorgebrachten Anliegen nicht. Hingegen können im kommunalen Richtplan keine Handlungsanweisungen für Massnahmen auf übergeordneter Planungsstufe erlassen werden. Das übergeordnete Verkehrsnetz betreffende Festlegungen sind daher im Rahmen einer Revision des kantonalen oder regionalen Richtplans einzubringen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.2 Ziele
Antrag	Das Ziel, dass auf Sammel- und Erschliessungsstrassen Tempo 30 oder Tempo 20 (in Begegnungszonen) gelten soll, ist unbedingt beizubehalten.
Begründung	Auf diesen Strassen teilen sich Velofahrende und der MIV meistens den Strassenraum ohne Abtrennung durch Radstreifen oder gar separate Radwege. Eine Angleichung der Geschwindigkeit des MIV gegenüber den Radfahrenden ist für die Sicherheit unumgänglich. Tiefe Tempi reduzieren auch den Lärm und sind insbesondere in Wohngebieten auch aus diesem Grunde notwendig.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Richtplanklassierung als "Sammelstrasse" steht einer Einführung von Tempo 30 oder allfälligen weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen in keiner Weise entgegen. So ergänzt der kommunale Verkehrsplan die übergeordneten Vorgaben mit drei weiteren Zielen für das kommunale Strassennetz (inkl. Sammelstrassen) wie folgt: <ul style="list-style-type: none"><li>- Kein Durchgangsverkehr;</li><li>- Angepasste Geschwindigkeiten im Wohnumfeld und Quartierzentren;</li><li>- Attraktive Gestaltung.</li></ul> Weitergehende Erläuterungen dazu sind in Kapitel 5.2 aufgeführt. Erschliessungsstrassen sind nicht Bestandteil der Richtplanung, daher gibt es daraus auch keinerlei Beschränkungen hinsichtlich des Temporegimes.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.2 Ziele
Antrag	Ergänzung am Schluss des Textes: "Begegnungszonen sind qualitativ hochwertig zu gestalten".
Begründung	In verschiedenen Begegnungszonen fühlen sich zu Fuss Gehende nicht sicher oder es werden zu hohe Tempi gefahren. Um Sinn und Zweck einer Begegnungszone sicherzustellen, sind alle Begegnungszonen in der Stadt Zürich qualitativ hochwertig zu gestalten - auch mit baulichen Massnahmen (wie Bäume, Bänkli, Brunnen etc.).
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Stadt erachtet es als wichtig, alle Strassenräume qualitativ hochwertig zu gestalten. Dies ergibt sich sowohl aus den formulierten Zielen (Kapitel 5.2) wie auch aus den Massnahmen (5.4). Eine Heraushebung der Begegnungszonen ist nicht zweckmässig.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.3 Karteneinträge
Antrag	Die Verlagerung des Reisebus-Terminal vom Zentrum (HB) an den Stadtrand (Altstetten) erachten wir als richtig. Wichtig ist eine angemessene Ausstattung (Aufenthaltsräume, WC-Anlagen, Kiss&Ride-Parkplätze usw.) und ansprechende und funktionale Gestaltung.
Begründung	Würdigung.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.4 Massnahmen
Antrag	Der Text ist wie folgt zu ergänzen: „... Baumstandorte und das vermehrte Einrichten von Begegnungszonen).“
Begründung	Begegnungszonen sind eine wichtige Massnahme für dieses Ziel und sind deshalb als Beispiel ebenfalls zu erwähnen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Aufzählung ist beispielhaft. Auf das Aufführen von mehreren Beispielen wurde im Sinne einer besseren Lesbarkeit bewusst verzichtet.





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.4 Massnahmen
Antrag	Die Verdichtung des Netzes und die Ausscheidung von Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität begrüßen wir.
Begründung	Würdigung.
Entscheid	Kennntnisnahme
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6 Parkierung MIV
Antrag	Am Historischen Parkplatzkompromiss ist nicht in dieser Form festzuhalten. Parkplätze in der Innenstadt sollen ersatzlos aufgehoben werden können, wobei die Interessen des Kleingewerbes zu berücksichtigen sind.
Begründung	<p>Begründung: Der starre Parkplatzkompromiss läuft vielen übergeordneten Interessen zur Weiterentwicklung Zürichs zuwider und ist nicht mehr zeitgemäss. Insbesondere ist mit einer Weiterentwicklung den neuen Mobilitätsbedürfnissen (Zusätzliches Fussverkehrsaufkommen, Mehrverkehr aufgrund der Verdichtung, Masterplan Velo/SP-Velorouteninitiative, Anti-Stauninitiative) und Klimazielen (Frei- und Grünräume, 2000W-Gesellschaft, städtisches Mikroklima) Rechnung zu tragen. Aus diesen Gründen muss es auch möglich sein, kompensationslos Parkfelder aufzuheben.</p>
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Der sogenannte "Historische Kompromiss" hat zum Ziel, durch die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkhäuser zusätzliche Flächen für den Fussverkehr und den Aufenthalt zu schaffen und das stadträumliche Erscheinungsbild attraktiver zu machen. Seit dem erwähnten Beschluss sind im Rahmen des Historischen Kompromisses rund 1000 Strassenparkplätze aufgehoben und in unterirdische Parkierungsanlagen verlagert worden und hat damit die Aufwertung verschiedenster Strassenabschnitte und Plätze ermöglicht. Dazu zählen etwa der Rennweg, der Sechseläutenplatz oder der Münsterhof. Als Ersatz für diese aufgehobenen Parkplätze sind u. a. die Parkhäuser City und Opéra gebaut worden. Der Historische Kompromiss hat bis anhin gut funktioniert und ist ein breit akzeptiertes Regelwerk im Umgang mit den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Innenstadt. Deshalb soll er auch in Zukunft als zielführendes, etabliertes und erfolgreiches Instrument erhalten bleiben. Eine zahlenmässige Anpassung des öffentlich zugänglichen Parkplatzangebots im Bereich des Historischen Kompromisses aufgrund der verkehrlichen und gesellschaftlichen Veränderungen seit 1990 erscheint hingegen angebracht. So zeigt sich beispielsweise das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark verbessert (u.a. Ausbau der S-Bahn, Eröffnung Durchgangsbahnhof), was zu Modalsplitveränderung zu Gunsten des Umweltverbunds geführt hat. Hinzu kommen neue verkehrspolitische Vorgaben wie etwa Art. 2 quinquies Gemeindeordnung (Städteinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs). Daher soll der Parkplatzbestand zukünftig 10% unter dem Stand von 1990 liegen. Mit dieser massvollen Anpassung wird ausreichend Spielraum für die weitere Aufwertung und Erweiterung von Fuss-, Velo - und Grünflächen in der Innenstadt geschaffen. Gleichzeitig wird das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot auf einem angemessenem Stand erhalten. Damit der Historische Kompromiss neuen Mobilitätsbedürfnissen (beispielsweise Car-Sharing) und dem gesellschaftlichen Wandel (beispielsweise verlängerte Ladenöffnungszeiten) zukünftig besser Rechnung</p>



trägt, wird zudem die Umschreibung der bilanzbildenden Parkplätze vereinfacht. Diese Änderung wird bilanzneutral fortgeschrieben, damit die Vergleichbarkeit zum Ausgangswert 1990 gegeben bleibt.  
Der Richtplanteil wurde entsprechend angepasst (Kapitel 6.2, Ziel 1).



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Auf die Karteneinträge soll verzichtet werden.
Begründung	Es sind nur 3 Stadtorte eingetragen. Das suggeriert, dass es eher keine weiteren geben soll. Das widerspricht dem Ziel PP im Strassenraum aufzuheben und zwar in der ganzen Stadt und flächendeckend.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die kompensatorische Aufhebung von Strassenparkplätzen erfolgt in erster Linie dann, wenn wohnungsbezogene Pflichtparkplätze auf Privatgrund Blaue-Zone-Parkplätze ersetzen. Von den ca. 45'000 Strassenparkplätzen liegen ca. 33'000 in der Blauen Zone. Darüber hinaus sollen auch weisse Strassenparkplätze vorab im Bereich von Quartierzentren in Quartierparkhäuser verlagert werden (vgl. 6.2, Pkt. 3). Quartierparkhäuser können dann in den Richtplan eingetragen werden, wenn der zukünftige Standort in etwa bekannt ist und sie mindestens 50 öffentlich zugängliche Parkplätze anbieten. Darüber hinaus können Quartierparkhäuser auch ohne Eintrag im Richtplan erstellt werden. Für die drei eingetragenen geplanten Parkhäuser sind die Standorte klar, z.T. sind die Planungsarbeiten bereits fortgeschritten.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Die Finanzierung solle nach privatwirtschaftliche Grundsätze erfolgen ist in Ordnung. Es sollte aber klar geschrieben werden, dass solche PH nicht durch die öffentliche Hand zu erstellen und betreiben seinen.
Begründung	Begründung im Antrag.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Erstellung/Betrieb von öffentlich zugänglichen Parkhäusern können und sollen auch durch die öffentliche Hand möglich sein. Es gibt keinen Grund von der gängigen Praxis abzuweichen: die Parkhäuser Urania oder Hohe Promenade gehören der Stadt Zürich. Es soll auch in Zukunft möglich sein, dass die öffentliche Hand Parkhäuser baut und auch betreibt.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Quartierparkhäuser: Die Formulierung im Textteil ist einigermaßen sinnvoll. Damit können kleine oder kleinste PH realisiert werden.
Begründung	Begründung im Antrag.
Entscheid	Kennntnisnahme
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Das Ziel (2) ist wie folgt zu ändern: Zur Vermeidung von Leerständen im übrigen Stadtgebiet muss im Zuge der laufenden Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen die entsprechende Zahl von Blaue-Zone-Parkplätzen kompensatorisch aufgehoben werden. Insbesondere sollen damit folgende Bedürfnisse realisiert werden: Bäume, Velostreifen, Fussgängerflächen, Warenumschlagplätze, Massnahmen zu Gunsten des Klimaschutzes, (z. B. Entsiegelung asphaltierter Flächen) und damit Vergrösserung der Grünflächen, etc. Die Strassenräume sollen deshalb von der Parkierung entlastet und anderen Nutzungen zugeführt werden.
Begründung	Gemäss dem kantonalen Planungs- und Baugesetz § 242, Abs. 2 - «Im Normalfall soll die Zahl der Abstellplätze so festgelegt werden, dass die Fahrzeuge der Benutzer einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können... » - sind Parkplätze der Blauen Zone nur eine Übergangslösung und sollten mittelfristig aufgehoben werden. Wenn die Parkhäuser und weitere Parkplätze auf privatem Grund besser ausgelastet werden, ergeben sich weitere Möglichkeiten zur Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums. Das Ziel zur Kompensation der Blauen Zone ist verbindlich festzulegen und soll auch Massnahmen zu Gunsten des Klimaschutzes beinhalten.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Zielformulierung zur Kompensation der Blauen Zone wird so angepasst, dass die Entlastung der Strassenräume von der Parkierung in den Vordergrund rückt.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Am Historischen Parkplatzkompromiss ist nicht in dieser Form festzuhalten. Er soll weiterentwickelt werden. Parkplätze in der Innenstadt sollen auch ersatzlos aufgehoben werden können.
Begründung	Der starre Parkplatzkompromiss läuft vielen übergeordneten Interessen zur Weiterentwicklung Zürichs zuwider und ist nicht mehr zeitgemäss. Insbesondere ist mit einer Weiterentwicklung den neuen Mobilitätsbedürfnissen (Zusätzliches Fussverkehrsaufkommen, Mehrverkehr aufgrund der Verdichtung, Masterplan Velo/SP-Velorouteninitiative, Anti-Stauinitiative) und Klimazielen (Frei- und Grünräume, 2000W-Gesellschaft, städtisches Mikroklima) Rechnung zu tragen. Aus diesen Gründen muss es auch möglich sein, kompensationslos Parkfelder aufzuheben.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Der sogenannte "Historische Kompromiss" hat zum Ziel, durch die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkhäuser zusätzliche Flächen für den Fussverkehr und den Aufenthalt zu schaffen und das stadträumliche Erscheinungsbild attraktiver zu machen. Seit dem erwähnten Beschluss sind im Rahmen des Historischen Kompromisses rund 1000 Strassenparkplätze aufgehoben und in unterirdische Parkieranlagen verlagert worden und hat damit die Aufwertung verschiedenster Strassenabschnitte und Plätze ermöglicht. Dazu zählen etwa der Rennweg, der Sechseläutenplatz oder der Münsterhof. Als Ersatz für diese aufgehobenen Parkplätze sind u. a. die Parkhäuser City und Opéra gebaut worden. Der Historische Kompromiss hat bis anhin gut funktioniert und ist ein breit akzeptiertes Regelwerk im Umgang mit den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Innenstadt. Deshalb soll er auch in Zukunft als zielführendes, etabliertes und erfolgreiches Instrument erhalten bleiben.</p> <p>Eine zahlenmässige Anpassung des öffentlich zugänglichen Parkplatzangebots im Bereich des Historischen Kompromisses aufgrund der verkehrlichen und gesellschaftlichen Veränderungen seit 1990 erscheint hingegen angebracht. So zeigt sich beispielsweise das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark verbessert (u.a. Ausbau der S-Bahn, Eröffnung Durchgangsbahnhof), was zu Modalsplitveränderung zu Gunsten des Umweltverbunds geführt hat. Hinzu kommen neue verkehrspolitische Vorgaben wie etwa Art. 2 quinquies Gemeindeordnung (Städteinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs). Daher soll der Parkplatzbestand zukünftig 10% unter dem Stand von 1990 liegen. Mit dieser massvollen Anpassung wird ausreichend Spielraum für die weitere Aufwertung und Erweiterung von Fuss-, Velo - und Grünflächen in der Innenstadt geschaffen. Gleichzeitig wird das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot auf einem angemessenem Stand erhalten.</p> <p>Damit der Historische Kompromiss neuen Mobilitätsbedürfnissen (beispielsweise Car-Sharing) und dem gesellschaftlichen Wandel (beispielsweise verlängerte Ladenöffnungszeiten) zukünftig besser Rechnung</p>





trägt, wird zudem die Umschreibung der bilanzbildenden Parkplätze vereinfacht. Diese Änderung wird bilanzneutral fortgeschrieben, damit die Vergleichbarkeit zum Ausgangswert 1990 gegeben bleibt.  
Der Richtplantext wurde entsprechend angepasst (Kapitel 6.2, Ziel 1).



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.4 Massnahmen
Antrag	<p>Der Text von Kap 6.4 (2) ist wie folgt zu ändern/ergänzen: Im Zuge laufenden Erstellung von Neu- und Ersatzbauten mit ihren Pflichtparkplätzen ... Warenumsschlagplätze etc.). Zusätzlich werden in Quartieren mit einem Parkplatzüberhang eine angemessene Zahl (z.B. <math>\frac{3}{4}</math> des Überhangs) von öffentlichen PP (weisse und blaue) aufgehoben. Um trotzdem genügend PP für kurzzeitige Nutzung (Besucher, Handwerker etc.) anbieten zu können, sollen die Anforderungen (Kriterien und/oder Preis) für Dauerparkkarten in diesen Gebieten erhöht werden.</p>
Begründung	<p>In den meisten Gebieten der Stadt werden die PP der Blauen Zone von Anwohnern mit Dauerparkkarte belegt. Die Dauerparkkarte wurde angesichts des Mangels an PP für die Anwohnenden als Übergangslösung eingeführt. Dort wo durch Neu- und Umbauten mit ihren Pflichtparkplätzen dieser Mangel behoben wird, ist in der Umgebung die Blaue Zone entsprechend zu reduzieren. Dies gilt auch für Quartiere mit einem Parkplatzüberhang. Mit einer geänderten Abgabe der Dauerparkkarten (z.B. Beschränkung des Bezugs und/oder Anheben des Preises je nach Verfügbarkeit von anderen PP) könnten PP in der Blauen Zone aufgehoben und der Strassenraum verschiedener Quartierstrassen aufgewertet werden.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Der Verkehrsrichtplan sieht im Abschnitt 6.4 mit Massnahme 2 explizit vor, dass Blaue-Zone-Parkplätze kompensatorisch aufgehoben werden sollen, wenn in Ersatzneubauten Pflichtparkplätze entstehen. Bei der Beurteilung des Kompensationspotenzials fliesst immer auch das Verhältnis zwischen dem Angebot an Blaue-Zone-Parkplätzen und der Nachfrage nach Anwohnerparkkarten mit ein. Da die Pflichtparkplätze immer auch solche für Besucher enthalten, sind keine zusätzlichen Massnahmen zugunsten von Kurzzeit-Parkierenden nötig.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	7.3 Karteneinträge
Antrag	Busverbindung Witikon – Katzenschwanz – Zoo – (Stettbach)
Begründung	Umsetzung Postulat 2017/304. Diese öV-Verbindung wurde vom Parlament bereits gefordert. Die direkte und schnelle Verbindung der beiden Quartiere Witikon und Fluntern (anstatt wie bis heute via Klusplatz und Kirche Fluntern mit 2x umständlichem (!) Umsteigen) fördert den öV und ist somit im Sinne der 2000 Watt-Gesellschaft; zudem wird damit eine weitere ÖV-Verbindung zum Zoo realisiert.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Im kommunalen Richtplan sind Quartierbuslinien eingetragen, die einzelne Quartiere bedienen. Die vorgeschlagene Verbindung würde mehrere Quartiere miteinander verbinden und müsste im Rahmen der Revision des regionalen Richtplans geprüft werden.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	7.3 Karteneinträge
Antrag	Eintrag einer Buserschliessung des Gebietes Frymannstr, Rebenstr, Maneggpromenade
Begründung	<p>Im besagten Gebiet ist eine grosse Bautätigkeit im Gang. Der Anschluss an den öffentlichen Verkehr ist nur durch eine steile Strasse gegeben, die zu Fuss bewältigt werden muss. Erschwerend hinzu kommt, dass das Gebiet über keine Einkaufsmöglichkeiten verfügt. Für ältere Menschen, die zu Fuss nicht mehr so gut unterwegs sind, ist ein Wohnen in dem Gebiet daher nicht möglich. Die VBZ hat 2010 die Situation überprüft und damals die Bedingungen für die Verlängerung des Buses 89 von der Sihlcity nach Leimbach als ungünstig beurteilt. Durch die rege Bautätigkeit in Leimbach in den letzten Jahren bitten wir um eine Ueberprüfung.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Das Gebiet ist gemäss Angebotsverordnung ausreichend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Das Angebot auf der Linie 70 wurde im Dezember 2018 mit der Verlängerung zum Bahnhof Wollishofen ausgebaut.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4.3 Massnahmen
Antrag	In den Kapiteln 8 und 9 sind Ausführungen zum Thema Mischverkehr mit Fuss- und Veloverkehr aufzunehmen. Es sind Kriterien für einen sinnvollen Mischverkehr anzugeben und entsprechend die Kriterien, bei denen Mischverkehr zu vermeiden ist.
Begründung	Mischverkehr führt oft zu Konflikten zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden. Im vorgeschlagenen Richtplan gibt es einige Strecken, die sowohl als Fussgänger Verbindung wie auch als Veloroute eingezeichnet sind. Der rechtsufrige Weg zwischen Bederbrücke und Sihlhölzlibrücke ist eine derartige Strecke mit grossem Konfliktpotential, nicht zuletzt auch mit der Zunahme der Elektrovelos. Der Richtplantext sollte aufzeigen, wie künftig mit dieser Problematik im Allgemeinen und auf dieser Strecke im Besonderen umgegangen werden soll.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Anliegen ist inhaltlich unbestritten. Im Projekt Gemeinsame Flächen Fuss-/Veloverkehr werden seit 2018 anhand von definierten Kriterien Situationen mit Mischverkehr Fuss und Velo saniert. Dabei geht es um taktile Trennung, um Verbreiterungen oder auch um korrekte Signalisierung. Die Kriterien gelangen auch bei allen Tiefbauprojekten zur Anwendung. Die Aufzählung von Kriterien, welche für bzw. gegen Mischverkehr Fuss-/Veloverkehr sprechen, gehört nicht auf die Ebene des Richtplans. Vielmehr handelt es dabei um konzeptionelle Vorgaben, welche im konkreten Einzelfall auf der Massnahmenebene Anwendung finden.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9 Veloverkehr
Antrag	In den Kapiteln 8 und 9 sind Ausführungen zum Thema Mischverkehr mit Fuss- und Veloverkehr aufzunehmen. Es sind Kriterien für einen sinnvollen Mischverkehr anzugeben und entsprechend die Kriterien, bei denen Mischverkehr zu vermeiden ist.
Begründung	Mischverkehr führt oft zu Konflikten zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden. Im vorgeschlagenen Richtplan gibt es einige Strecken, die sowohl als Fussgängerverbindung wie auch als Veloroute eingezeichnet sind. Der rechtsufrige Weg zwischen Bederbrücke und Sihlhölzlibrücke ist eine derartige Strecke mit grossem Konfliktpotential, nicht zuletzt auch mit der Zunahme der Elektrovelos. Der Richtplantext sollte aufzeigen, wie künftig mit dieser Problematik im Allgemeinen und auf dieser Strecke im Besonderen umgegangen werden soll.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Anliegen ist inhaltlich unbestritten. Im Projekt Gemeinsame Flächen Fuss-/Veloverkehr werden seit 2018 anhand von definierten Kriterien Situationen mit Mischverkehr Fuss und Velo saniert. Dabei geht es um taktile Trennung, um Verbreiterungen oder auch um korrekte Signalisierung. Die Kriterien gelangen auch bei allen Tiefbauprojekten zur Anwendung. Die Aufzählung von Kriterien, welche für bzw. gegen Mischverkehr Fuss-/Veloverkehr sprechen, gehört nicht auf die Ebene des Richtplans. Vielmehr handelt es dabei um konzeptionelle Vorgaben, welche im konkreten Einzelfall auf der Massnahmenebene Anwendung finden.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	21: Regensdorferstrasse: mit kurzfristigem Realisierungshorizont versehen
Begründung	Der Veloverbindung auf der Regensdorferstrasse kommt für die Erreichbarkeit des Quartiers Rütihofs eine zentrale Funktion zu. Deshalb ist sie mit einem kurzfristigen Realisierungshorizont zu versehen. Gleichzeitig soll auch der regional klassierte Abschnitt der Veloroute auf der Regensdorferstrasse (ab Meierhofplatz) realisiert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	22: Kranzweg: mit kurzfristigem Realisierungshorizont versehen
Begründung	Die geplante Veloroute auf dem Kranzweg nimmt einen wichtigen Lückenschluss vor, um auf gleicher Höhe zwischen der Gsteigstrasse und der Brunnwiesenstrasse mit dem Velo vorwärts zu kommen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	23: Müseliweg: mit kurzfristigem Realisierungshorizont versehen
Begründung	Die geplante Veloroute auf dem Müseliweg nimmt einen wichtigen Lückenschluss vor, um auf gleicher Höhe zwischen der Appenzellerstrasse und der Giacomettistrasse mit dem Velo vorwärts zu kommen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	24: Waidfussweg: mit kurzfristigem Realisierungshorizont versehen
Begründung	Der Veloverbindung auf dem Waidfussweg kommt aufgrund der Verbindungsfunktion zwischen den Achsen Rebbergstrasse/Wunderlistrasse und der Klöti-Strasse/Tièche-Strasse und des zu erreichenden Netzcharakters eine wichtige Bedeutung zu. Deshalb ist sie mit einem kurzfristigen Realisierungshorizont zu versehen und somit vorzuziehen. Das aktuell geltende allgemeine Fahrverbot beim Waidspital ist umgehend aufzuheben, so dass eine Veloverbindung möglich wird.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Umsetzung erfordert mehr Zeit als bei einem kurzfristigen Realisierungshorizont zur Verfügung steht.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	25: Buchegg-/Rosengartenstrasse: mit kurzfristigem Realisierungshorizont versehen
Begründung	Der Veloverbindung auf der Buchegg-/Rosengartenstrasse kommt aufgrund der zentralen Achse zur Stadtquerung eine wichtige Bedeutung zu. Deshalb ist sie mit einem kurzfristigen Realisierungshorizont zu versehen und als kommunal klassierter Abschnitt unabhängig von einem drohenden kantonalen Rosengartenprojekt unverzüglich zu realisieren.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	26: Winterthurerstrasse: mit mittelfristigem Realisierungshorizont versehen
Begründung	Der Veloverbindung auf der Winterthurerstrasse kommt aufgrund der Verbindungsfunktion zwischen der Verlängerung der Winterthurerstrasse von Norden her kommend und der Fortsetzung in der Milchbuckstrasse sowie des zu erreichenden Netzcharakters eine wichtige Bedeutung zu. Deshalb ist sie mit einem mittelfristigen Realisierungshorizont zu versehen und somit vorzuziehen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	62: Kloster-Fahr-Weg: mit kurzfristigem Realisierungshorizont versehen
Begründung	Der geplanten Veloroute auf dem Kloster-Fahr-Weg kommt als Verbindungsstück zwischen dem Langfachweg und der Querung der Limmat eine wichtige Bedeutung zu. Deshalb ist Abschnitt Nr. 64 mit einem kurzfristigen Realisierungshorizont zu versehen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	75: Margaretenweg: von mittel- auf kurzfristig
Begründung	Nur mit einer ausgebauten, sicheren und durchgängigen Veloinfrastruktur lässt sich der Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Zürich weiter steigern.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	77: Friesenbergstr. Mitte: von lang- auf mittelfristig
Begründung	Nur mit einer ausgebauten, sicheren und durchgängigen Veloinfrastruktur lässt sich der Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Zürich weiter steigern.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	78: Friesenbergstrasse Nord: von mittel- auf kurzfristig
Begründung	Nur mit einer ausgebauten, sicheren und durchgängigen Veloinfrastruktur lässt sich der Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Zürich weiter steigern.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	80: Bahnhof Wiedikon: von lang- auf mittelfristig
Begründung	Nur mit einer ausgebauten, sicheren und durchgängigen Veloinfrastruktur lässt sich der Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Zürich weiter steigern.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	83: Feldstrasse, insbesondere für den Abschnitt auf der Höhe Tramhaltestelle Bäckeranlage
Begründung	Nur mit einer ausgebauten, sicheren und durchgängigen Veloinfrastruktur lässt sich der Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Zürich weiter steigern.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	90: Laubegg: von lang- auf mittelfristig
Begründung	Nur mit einer ausgebauten, sicheren und durchgängigen Veloinfrastruktur lässt sich der Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Zürich weiter steigern.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	92: Gleiskopf Giesshübel: von lang- auf mittelfristig
Begründung	Nur mit einer ausgebauten, sicheren und durchgängigen Veloinfrastruktur lässt sich der Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Zürich weiter steigern.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 9.2: Geplante Velorouten
Antrag	Realisierung Seestr. Wollishofen von langfristig auf mittelfristig ändern
Begründung	Ohne die Seestr. bleibt der Veloverkehr in Wollishofen ein Stückwerk. Die Route am See bzw. entlang der Sihl sind zwar attraktiv, aber das Erreichen dieser Routen von den Wohnvierteln in der Gegend der Seestr. ist nur über die Seestr. selbst möglich, die mit dem Tram und dem Autoverkehr für Velos wenig geeignet ist. Daher wäre eine zeitnahe Realisierung von Velomassnahmen auf dieser Strasse sehr wünschbar.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wurde die Definition von «geplanten» Velorouten im kommunalen Richtplan Verkehr angepasst. Die Veloroute, auf die sich dieser Antrag bezieht, wird neu als «bestehend» eingetragen. Der Realisierungshorizont wird jedoch nur für «geplante» Velorouten festgelegt. Eine Anpassung des Realisierungshorizonts erübrigt sich daher.</p> <p>«Geplante» Velorouten werden nur für heute nicht existierende Verbindungen eingetragen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich eine nicht existierende Verbindung.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Auf der Albert-Einstein-Strasse ist zwischen der Kreuzung mit der Wolfgang-Pauli-Strasse und der Kreuzung mit der Mittelwaldstrasse (bzw. im Anschluss an den bestehenden Eintrag für eine geplante Veloroute in der Mittelwaldstrasse) eine geplante kommunale Veloroute mit einem kurzfristigen Realisierungshorizont festzulegen.
Begründung	Die Albert-Einstein-Strasse hat eine wichtige Verbindungs- und Erschliessungsfunktion für den Höggerberg. Nur mit einer ausgebauten, sicheren und durchgängigen Veloinfrastruktur lässt sich der Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Zürich weiter steigern.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Bei der Albert-Einstein-Strasse handelt es sich nicht um eine durchgehende Strasse sondern die Zufahrt zum Parkhaus der ETH. Die Verbindung wird deshalb nicht in den Richtplan aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Auf der Dorfstrasse zwischen der Kreuzung mit der Höggerstrasse und der Rosengartenstrasse ist eine geplante kommunale Veloroute mit einem kurzfristigen Realisierungshorizont festzulegen.
Begründung	Die Dorfstrasse bildet ein wichtiges Verbindungsstück, um auf gleicher Höhe mit dem Velo von Höngg nach Wipkingen und umgekehrt zu gelangen (Fortsetzung Höggerstrasse und Fortsetzung der regionalen Veloroute in der Röschibachstrasse dank einer noch zu schaffenden Querung der Rosengartenstrasse). Nur mit einer ausgebauten, sicheren und durchgängigen Veloinfrastruktur lässt sich der Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Zürich weiter steigern.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Auf der Hönggerstrasse zwischen der Kreuzung mit der Limmattalstrasse und der Dorfstrasse ist eine geplante kommunale Veloroute mit einem kurzfristigen Realisierungshorizont festzulegen.
Begründung	Die Hönggerstrasse bildet eine wichtige Achse, um mit dem Velo von Höngg nach Wipkingen und umgekehrt zu gelangen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Die ganze Streuli und Fröbelstrasse ist als Veloverbindung zwischen Römerhof und Riesbach mit kurzer Frist einzutragen.
Begründung	Diese Verbindung eignet sich topographisch und sicherheitstechnisch gut als Verbindung zwischen diesen beiden Zentren. Das Kinderspital, Balgrist, Schulthess und Hirslanden Klinik sollen vom Hochschulgebiet Zentrum her besser mit dem Velo erreichbar werden und so den Anteil des Velos am Verkehr in der gewünschten Weise erhöhen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Die Zeppelinstrasse ist auf ihrer ganzen Länge als Veloroute mit kurzer Frist einzutragen.
Begründung	Die Zeppelinstrasse kann eine wichtige und gefahrlose Verbindung zwischen Bucheggplatz und Schaffhauser platz bilden. Dies eröffnet notwendige planerische Alternativen
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Es ist eine Veloverbindung mit Fristigkeit kurz einzutragen, welche vom Bahnhof Altstetten bis zu ETH Hönggerberg führt. Dazu ist eine Ergänzung ev. nur in Richtung bergwärts einzutragen, welche von der Vorhaldenstrasse durch «in der Schüpf», über den Widumweg durch die Singlistrasse bis in die Regensdorferstrasse führt. Das fehlende Stück auf der Heizenholzstrasse zwischen Regensdorferstrasse und Notzenschürlistrasse soll ebenso eingetragen werden wie der Zugang aus der Mittelwaldstrasse über die Einsteinbrücke zum Areal/Sonderplanungsgebiet ETH Hönggerberg.
Begründung	Der Hochschulcampus der ETH auf dem Hönggerberg ist bergauf nicht auf gefahrlosen Routen zu erreichen. An diesem Ort wird bald es so viele Menschen haben, wie heute in der Stadt Meilen. Obwohl von der übergeordneten Planung vorgesehen und trotz des heute schon beachtlichen Anteils der Velofahrenden am Gesamtverkehr, der künftig dank E-Bikes noch stärker wachsen wird, gibt es keine durchgängige gefahrlose Verbindung von Altstetten auf den Hönggerberg. Ebenso fehlt eine Zufahrt vom Westen und vom Osten her.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Widunweg ist zu steil, um als Veloverbindung zu dienen. Die geforderte Beziehung wird über die Hohenklingenstrasse abgedeckt. Der Abschnitt auf der Heizenholzstrasse ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Es ist eine Veloverbindung vom Central bis ins Frankental mit Fristigkeit kurz einzutragen, welche vom Central über die Nordstrasse bis zur Rosengartenbrücke führt, von dort in die Trottenstrasse bis in die Hönggerstrasse und auf der Limmattalstrasse bis in die Imbisbühlstrasse und schliesslich ins Frankental.
Begründung	Wer mit dem Velo schnell und sicher vom Zentrum bis an den Stadtrand von Höngg zu gelangen will (Frankental und Rütihof), ist konfrontiert mit vom steilen Gelände und engen Platzverhältnissen geprägten Strassenverläufen. Eine stetig ansteigende Route, die gleichzeitig sicher ist, fehlt bis jetzt. Die beschriebene Linienführung ist eine Lösung für diese Probleme, sie weist aber an mehreren Stellen hoch problematische Lücken auf. Zudem sind die Kreuzungen und Abzweigung für Velofahrende gefährlich und hinderlich, weil sie ausschliesslich für den Autoverkehr optimiert sind.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt Hönggerstrasse ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen. Die restlichen Abschnitte sind bereits im regionalen Richtplan enthalten.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Um eine Veloverbindung vom Central bis ins Frankental sicherzustellen ist auf der Stampfenbachstrasse vom Central bis zur Nordstrasse, auf der ganzen Trottenstrasse und auf der Limmattalstrasse von der Einmündung Trottenstrasse bis zur Imbisbühlstrasse kurzfristig eine Veloverbindung einzutragen. (einzelne Abschnitte sind schon eingetragen und sollen auf Horizont kurzfristig geändert werden.
Begründung	Begründung: Um den Anteil des Veloverkehrs zu steigern ist eine sichere schnelle und kräfteschonende Velo Verbindung vom Central bis ins Frankental notwendig.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt Hönggerstrasse und Stampfenbachstrasse ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen. Die restlichen Abschnitte sind bereits im Richtplan enthalten.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9.4 Massnahmen
Antrag	<p>Folgende Massnahme ist aufzunehmen in den Richtplan: 9.4 (5) Die Stadt sorgt für sichere durchgehende Veloverkehrsführung über Knoten. Bei anspruchsvollen Abbiegesituationen, insbesondere bei Linksabbieger werden Abbiegehilfen erstellt. Die Markierung wird durchgehend erstellt. Bei Knoten und anderen Bereichen mit erhöhtem Schutzbedürfnis für den Veloverkehr wird die Fläche rot eingefärbt. Der Radstreifen wird im Wartebereich bei LSA mit Linksabbieger über die gesamte Verkehrsfläche aufgeweitet, um ein sicheres Abbiegen zu gewährleisten. Der Radstreifen wird im Wartebereich bei LSA mit Konflikt mit rechtsabbiegender MIV vorgezogen. Bei starkbelasteten Knoten mit LSA ist ein indirektes Linkabbiegen zu erstellen.</p>
Begründung	<p>Nicht nur die Routen an sich, sondern auch die Knoten und Kreuzungen der Velowege sind für Velofahrer*innen relevant. Leider bestehen im Richtplan einige eingetragene Verbindungen, deren Knoten nicht sicher sind. Mit der Aufnahme dieser Massnahme in den Richtplan wird diesem Manko Rechnung getragen.</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	<p>Details zur Umsetzung der geplanten Routen sind situationsabhängig und können nur im Rahmen von Bauprojekten geprüft werden. Der Richtplan ist dafür die falsche Ebene.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	An folgenden Orten sind weitere Fussgängerbereiche vorzusehen: Sihlcity: Bereich Kreuzung Giesshübelstrasse, Bederbrücke, Manessestrasse. Kreuzung Birmensdorferstrasse/Schweighofstrasse
Begründung	Auch diese Bereiche sind in oder am Rande eines im Regionalen Richtplan ausgewiesenen Zentrumsbereichs und sollten für zu Fuss Gehende attraktiv gestaltet werden. Die für einen Fussgängerbereich nötigen Aufwertungsmassnahmen sind noch zu ermitteln (oder in der Stadtverwaltung bereits bekannt?)
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die beiden genannten Kreuzungen sind keine Quartierzentren. Zudem gibt es kaum Spielraum für eine fussgängerfreundlichere Umgestaltung. Die Voraussetzungen für den Eintrag eines Fussgängerbereichs sind nicht gegeben.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Die Fussverbindung zwischen Panoramaweg über Borrweg und Bühlstrasse bis zur Wiedingstrasse ist als Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität in den Plan aufzunehmen.
Begründung	Bereits heute bietet diese Verbindung unseres Erachtens grösstenteils eine erhöhte Aufenthaltsqualität. Nur in wenigen Abschnitten (insbesondere Bühlstrasse zwischen Talwiesenstrasse und Goldbrunnenstrasse) sind unseres Erachtens Aufwertungsmassnahmen nötig, um die erhöhte Aufenthaltsqualität zu erreichen. Diese Abschnitte sind entsprechend als „geplant“ auszuweisen.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Affolternstrasse: Fussweg ganze Länge, dh keine Lücke westlich der Oberwiesenstrasse
Begründung	Planergänzung
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Schmelzbergsteig: der Durchgang soll so umgestaltet werden, dass er auch von Velofahrenden und Personen mit Kinderwagen genutzt werden kann (heute ist da nur eine Treppe)
Begründung	Verbesserung einer nützlichen und sinnvollen Verbindung, die zur Förderung des Langsamverkehrs und zur besseren Durchlässigkeit des Quartiers unkompliziert umgesetzt werden kann.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Weg ist zu steil, um eine Veloroute für diese Verbindung vorzusehen. Hilfen für Kinderwagen und weitere Gestaltungselemente können im Rahmen von Bauprojekten abgeklärt werden. Die Stufe Richtplanung ist für Elemente der Ausgestaltung jedoch nicht die richtige.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Die Steinstrasse zwischen Gotthelfstrasse und Manesseplatz ist als Sammelstrasse zu streichen. Die Funktion als Sammelstrasse ist auf die Gotthelf- und Zurlindenstrasse (in Richtung Sihlhölzli) und auf die Zurlindentrasse (Richtung Schmiede Wiedikon) zu übertragen.
Begründung	Die beantragte Führung ermöglicht eine starke Entlastung der Steinstrasse, welche seit Jahrzehnten stark lärmbelastet ist und nach unserer Schätzung viel mehr Anwohner aufweist als der entsprechende Abschnitt der Zurlindenstrasse. Auch der Bus wird gemäss städtischem Strassenbauprojekt 08121 über die vorgeschlagene Route geführt. Damit wird die planerische Voraussetzung für eine starke Aufwertung der Steinstrasse für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Die Zurlindenstrasse wird gegenwärtig verkehrsberuhigt umgebaut. Durch die Schule (Schulhaus Aegerten) und entsprechenden Fussverkehr ist sie zudem nicht besser als Sammelstrasse geeignet als die Steinstrasse. Auch an der Gotthelfstrasse befindet sich eine Schule (Heilpädagogische Schule) und gleich nebenan in der Zelgstrasse eine Kindertagesstätte. Die Gotthelfstrasse ist zudem eine Einbahnstrasse und bezüglich ihrer Erschliessungsfunktion eingeschränkt. Die Verlagerung der Busverbindung ist in erster Linie der Tatsache geschuldet, dass der ÖV aus platz- und leistungstechnischen Gründen nicht über den Knoten Schmiede Wiedikon geführt werden kann. Die Buslinie wird auch wegen der schlechten Erschliessung Manessestrasse/Sihlhölzli umgelegt.</p> <p>Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Die öffentliche Parkierungsmöglichkeit beim Friedhof Uetliberg ist im Plan beizubehalten, in der Grösse aber zu reduzieren.
Begründung	Meist ist diese PP-Anlage nur spärlich belegt. Sie soll in der Grösse reduziert und die frei werdende Fläche anderweitig verwendet werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Eintrag im Richtplan besagt nur, dass mindestens 50 Parkplätze vorhanden sind. Im Übrigen erlaubt der Eintrag im Richtplan keinen direkten Rückschluss auf die detaillierte Anzahl Parkplätze. Eine Anpassung der Anzahl Abstellplätze ist unabhängig vom Richtplan vorzunehmen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Streichung der Klassierung der Mutschellenstr. und der Rieterstr. als Sammelstrassen
Begründung	<p>Die besagten Strassen sind dicht von Wohnhäusern gesäumt und haben nur sehr wenige Gewerbenutzungen. Sie sind übermässigem Lärm gemäss Lärmschutzverordnung ausgesetzt und es gibt Bestrebungen, Tempo 30 einzurichten. (Gemeinderat Postulat 2017/27, Rekurs von Anwohnerinnen und Anwohnern gegen die Nichtverfügung von Tempo 30).</p> <p>Als Alternativen für den übergeordneten Verkehr stehen die kantonalen Strassen (Allmendstr. und Mythenquai) zur Verfügung.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Schmelzbergsteig: der Durchgang soll so umgestaltet werden, dass er auch von Velofahrenden und Personen mit Kinderwagen genutzt werden kann (heute ist da nur eine Treppe)
Begründung	Verbesserung einer nützlichen und sinnvollen Verbindung, die zur Förderung des Langsamverkehrs und zur besseren Durchlässigkeit des Quartiers unkompliziert umgesetzt werden kann.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Einwendung bezieht sich auf die Umsetzung, die nicht Teil des Richtplan ist und ist somit gegenstandslos.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Auf dem Abschnitt der Albisriederstrasse zwischen Albisriederplatz und Hubertus ist eine kommunale Veloroute zu planen.
Begründung	Dies ist eine wichtige Verbindung von und nach Albisrieden und für den Veloverkehr absolut ungenügend.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Auf der linksufrigen Seite der Sihl ist zwischen Bahnhofgiesshübel und Sihlhölzlibrücke eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen.
Begründung	Gemäss Aussagen des TAZ wird von diesem eine Trennung des Fuss- und Veloverkehrs entlang der Sihl angestrebt. Wir unterstützen dieses Ziel. Das TAZ will den Veloverkehr rechtsufrig und den Fussgängerverkehr mehrheitlich linksufrig führen. Wir sind überzeugt, dass der Veloverkehr Richtung Hauptbahnhof besser linksufrig geführt und damit direkt Velounterführung und Veloeinstellhallen unter dem Bahnhof zugeleitet bzw. von dort her aufgenommen werden. Dazu ist eine gemeinderätliche Motion (2018/279) hängig, die vom Stadtrat entgegengenommen wurde. Der obige Antrag schafft die planerische Voraussetzung für die Realisierung eines durchgängigen Veloweges vom Triemli bis zum Hauptbahnhof und darüber hinaus.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bachtobelstrasse: angesichts der Steilheit zu geringe Breite
Begründung	<p>Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	<p>Badenerstrasse: Feldblumen bis Luggwegstr: hier ist ein durchgehender Velostreifen zu markieren, damit diese Route als bestehend gelten kann. Farbhof bis Luegwegstrasse: hier ist eine bauliche Abtrennung zu errichten, damit diese Route als bestehend gelten kann (Dty &gt;10'000, Zone 50).</p>
Begründung	Es sind genannte Massnahmen zu avisieren.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung. Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind. Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bei der Aemtlersstrasse ist eine Veloroute einzurichten.
Begründung	Diese Strasse ist wichtig und für den Veloverkehr zurzeit ungenügend.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bei der Ankerstr./Kanonengasse bis zum Hauptbahnhof ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen.
Begründung	Wenn man vom Westen her zum Hauptbahnhof fährt, möchte man als Velofahren*in nicht unbedingt die Kasernenstr. und damit die Tramgleise überqueren müssen. Die Verbindung über die Kanonengasse ist jedoch besonders zu Stosszeiten oft unmöglich mit dem Velo zu befahren aufgrund der engen Platzverhältnisse mit den vielen Parkplätzen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bei der Bändliweg Unterführung ist ein Velostreifen zu markieren.
Begründung	Ist diese Verbindung markiert, wissen Velofahrer*innen, dass sie hier fahren können.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Gestaltung des Strassenraums wird auf der Stufe von Strassenbauprojekten unter Berücksichtigung von Vorgaben aus Qualitätsstandards, Normen etc. definiert. Das Markieren von Velostreifen ist nicht Gegenstand der Richtplanung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bei der Dolderstrasse zwischen Asylstrasse und Bergstrasse ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen.
Begründung	Hier besteht eine Lücke der bereits ausgebauten Velorouten und den vorgesehenen Velorouten an der Bergstrasse. Es gibt hier leider momentan keine Velostreifen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen. Die Verbindung wird aus Topographiegründen über die Spiegelhofstrasse geführt.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bei der Eidmattstrasse zwischen Forchstrasse und Asylstrasse ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen.
Begründung	Es bestehen hier bereits an fast allen Kreuzungen Markierungen für den Veloverkehr. An wenigen Kreuzungen könnte man dies noch ergänzen. Da es sich hier um eine Einbahnstrasse handelt könnte man auch für den Veloverkehr in die entgegengesetzte Richtung durchgehend einen Streifen markieren, um das Bewusstsein bei den Autofahrern zu erhöhen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bei der Gemeindestrasse zwischen Hottingerstrasse und Freiestrasse ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen.
Begründung	dieser kurze Abschnitt trennt die ansonsten bereits für den Veloverkehr vorgesehenen Abschnitte. Es handelt sich hier um eine Einbahnstrasse mit weissen Parkfeldern auf beiden Seiten. hier könnte ohne Probleme für den entgegenkommenden Veloverkehr noch ein Velostreifen hinzugefügt werden. Dadurch könnte man als Velofahrer*in in beide Richtungen die Ampeln an der Kreuzung Freiestrasse/Hottingerstrasse umfahren.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Richtplan ist nicht parzellenscharf. Die beantragte Verbindung ist bereits durch die eingetragene regionale Veloroute abgedeckt.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bei der Hofackerstrasse zwischen Hegibachplatz und Witikonerstrasse sowie Biberlinstrasse bis zum Wald sind Velorouten in den Richtplan aufzunehmen.
Begründung	Um die Verbindung zu den Velorouten Witikonerstrasse, Freiestrasse und Sempacherstrasse sicherzustellen, müsste die Hofackerstrasse vetofreundlicher gestaltet werden. Hier gibt es keinen Busverkehr, wodurch genügend Platz vorhanden sein sollte für Velostreifen am Rand der Fahrbahn. Diese sind auf einzelnen Abschnitten bereits vorhanden und können weitergezogen werden. Eine velofreundliche Gestaltung der Biberlinstrasse würde diese Verbindung bis zum Waldrand weiterziehen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Der vorgeschlagene Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen. Es wird stattdessen eine Verlängerung des bestehenden Eintrags auf der Hegibachstrasse via Klusstrasse und Biberlinstrasse bis hin zur Degenriedstrasse vorgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bei der Seebahnstrasse ist eine Veloroute einzurichten.
Begründung	Diese Strasse ist wichtig und für den Veloverkehr zurzeit ungenügend.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bei der Stauffacherstrasse ist insbesondere beim Abschnitt zwischen Stauffacher und Werdstrasse eine Veloroute einzurichten.
Begründung	Diese Strasse ist wichtig und für den Veloverkehr zurzeit ungenügend, insbesondere bei der neuen Tramhaltestelle des 8ers ist es sehr eng.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der erwähnte Abschnitt stellt eine Stichverbindung dar und ergibt im Kontext des Gesamtnetzes wenig Sinn. Auf eine Aufnahme wird daher verzichtet.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bei der Steinwiesstrasse zwischen Zeltweg (über Wolfbachstrasse) bis (jetziges) Kinderspital ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen.
Begründung	Es handelt sich hier um eine Einbahnstrasse in Richtung Kinderspital. Es besteht aber genügend Platz, um in die entgegengesetzte Richtung Velostreifen zu markieren. Einzig der Abschnitt zwischen Freistrasse und Cäcilienstrasse könnte hier etwas eng sein; gegebenenfalls könnte man hier den Veloverkehr auf das Trottoir verlegen, da hier wenig Fussgänger*innen-Verkehr ist. Alternativ könnte man die weissen und blauen Parkzonen in eine Seitenstrasse verschieben oder entfernen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bei der Wolfbachstrasse ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen.
Begründung	Diese kurze Strasse würde helfen, den sich oft stauenden Autos vor dem Kunsthaus auszuweichen. Hierzu müsste aber die Einbahnstrasse für die entgegengesetzte Richtung für Velos geöffnet werden. Hier besteht in Richtung Kunsthaus momentan Fahrverbot. Es besteht genügend Platz und das Verkehrsaufkommen ist sehr gering
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen. Es handelt sich um eine reine Knotenumfahrung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bei der Zollikerstrasse zwischen Südstrasse und Stadtgrenze ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen.
Begründung	Hier handelt es sich um eine Tempo 30-Strasse. Insbesondere angesichts des verstärkten Verkehrsaufkommens an der Forchstrasse und Lenggstrasse durch den bevorstehenden Bau des Spitalclusters sollte man hier eine alternative, sichere Route in Richtung Zollikon bieten mit weniger Verkehrsaufkommen. Dazu wären einige wenige Markierungen für Velos in Kreuzungsbereichen vermutlich ausreichend.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen. Velorouten die bis an die Stadtgrenze respektive darüber hinaus, werden zudem auf die Planungen der angrenzenden Gemeinden ausgelegt.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bei fast allen übrigen Knoten fehlen solche Markierungen ebenfalls. Möglichkeiten, Knoten sicherer zu machen, wären seitliche Wartebereiche, bei Linksabbiegern ein Wartebereich über gesamte Fahrspur.
Begründung	Es sind genannte Massnahmen zu avisieren.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Im Kapitel 9.2 Ziele wird die velogerechte Gestaltung von Hauptstrassenquerungen besonders hervorgehoben. Die konkrete Gestaltung des Strassenraums wird aber auf der Stufe von Strassenbauprojekten unter Berücksichtigung von Vorgaben aus Qualitätsstandards, Normen etc. definiert. Sie ist nicht Gegenstand der Richtplanung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Beim Bahnhof Auf dem Altstetterplatz sind aus demselben Grund Veloverbindungen ebenfalls zu markieren.
Begründung	Es sind genannte Massnahmen zu avisieren.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Einwendung bezieht sich auf die Umsetzung, die nicht Teil der Richtplanung ist. Die Gestaltung des Strassenraums wird auf der Stufe von Strassenbauprojekten unter Berücksichtigung von Vorgaben aus Qualitätsstandards, Normen etc. definiert und umgesetzt.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Beim Bahnhof Altstetten ist bei der Unterführung der Velostreifen rot zu markieren. Auf dem Altstetterplatz sind Veloverbindungen ebenfalls zu markieren.
Begründung	Ist diese Verbindung markiert, wissen Velofahrer*innen, dass sie hier fahren können.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Einwendung bezieht sich auf die Umsetzung, die nicht Teil der Richtplanung ist. Die Gestaltung des Strassenraums wird auf der Stufe von Strassenbauprojekten unter Berücksichtigung von Vorgaben aus Qualitätsstandards, Normen etc. definiert und umgesetzt.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Beim Knoten Dennlerstrasse/Badenerstrasse ist neben dem Fussgängerübergang eine Querung der Badenerstrasse für das Velo einzurichten.
Begründung	Diese Querung fehlt beim Linksabbiegen und Die durchgezogene Linie im Richtplan ist somit nicht gerechtfertigt.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Beim Zeltweg zwischen Kunsthaus und Kreuzplatz ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen.
Begründung	Die Infrastruktur ist hier unterbrochen. Hier sollte insbesondere in Richtung Kreuzplatz genügend Platz für Velofahrende geschaffen werden. Folgende Massnahmen könnten getroffen werden: a) Einbahnstrasse für Autoverkehr: dadurch würde eine ganze Spur freierwerden die man für Busverkehr und Veloverkehr (zumindest in eine Richtung) einsetzen könnte. Dies würde ebenfalls die Pünktlichkeit der Buse erhöhen, da sie weniger feststecken würden. Der Bus in Richtung Kunsthaus könnte allenfalls auch anders vom Kreuzplatz zum Kunsthaus geleitet werden, z.B. über Römerhof-Hottingerplatz. Dazu müsste die Frequenz der Haltestelle "Sprecherstrasse" analysiert werden, b) Temporeduktion von 50 auf 30 – würde auch die Lärmbelastung verringern. Gemäss GIS-Browser zeigt diese Strasse eine hohe Lärmbelastung.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Aufnahme des Abschnitts ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig, weshalb darauf verzichtet wird..



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bertastrasse: zu geringe Breite und aktuell fast eine durchgehende Baustelle beim Sportplatz und Schulhaus Aemtler
Begründung	Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Birmensdorferstrasse (Engstellen beim Fussgängerübergang auf der Höhe Nr. 451 und vor Allem stadteinwärts zwischen Ämtler- und Bremgartnerstrasse)
Begründung	Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Bucheggplatz bis ETH Hönggerberg: hier ist die Kiesoberfläche klar suboptimal.
Begründung	<p>Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplangentext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Dennlerstrasse: In Fahrtrichtung Süden bestehen für Velofahrer*innen viel zu enge Platzverhältnisse. Ein Aufheben der Parkplätze könnte dieses Problem sofort lösen.
Begründung	Es sind genannte Massnahmen zu avisieren.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Einwendung bezieht sich auf die Umsetzung, die nicht Teil der Richtplanung ist. Die Gestaltung des Strassenraums wird auf der Stufe von Strassenbauprojekten unter Berücksichtigung von Vorgaben aus Qualitätsstandards, Normen etc. definiert und umgesetzt



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Döltschiweg zwischen Wasserschöpfli und Friesenbergstrasse (zwar genügende Breite, aber momentan noch abrupte Übergänge zu den Aufpflasterungen)
Begründung	Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Erlachstrasse zwischen Zurlinden- und Aegertenstrasse (heute besteht hier ein allgemeines Fahrverbot)
Begründung	Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Feldstrasse, Abschnitt zwischen Stauffacher- und Hohlstrasse: Hier fährt das 8er-Tram durch und das Troittoir links und rechts ist stark erhöht. Es hat genau ein Auto in der Fahrspur Platz, mit dem Velo kann man schauen, wo man bleibt.
Begründung	Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	<p>Freiestrasse Abschnitt zwischen Steinwiesstrasse und Zürichbergstrasse: Hier besteht keine Velo-Infrastruktur und die Durchgezogene Linie ist nicht gerechtfertigt. Der Autoverkehr findet hier in beide Richtungen statt, und insbesondere vor der Kantonsschule Rämibühl ist die Strasse sehr eng und das Kreuzen mit entgegenkommenden Autos kann gefährlich werden. Folgende Massnahmen könnten die Lage verbessern: Autoverkehr nur in eine Richtung, Veloverkehr in beide Richtungen (wie die restlichen Abschnitte der Freiestrasse auch); Reduktion der bestehenden Parkplätze und ggf. Verschiebung dieser an eine Strassenseite; Ab Kantonsschule Rämibühl bis Kreuzung mit Zürichbergstrasse einen Velostreifen am Rand der Fahrbahn, um sicherzustellen dass bei stehendem Verkehr während Stosszeiten genügend Platz für Velofahrende vorhanden ist.</p>
Begründung	<p>Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.</p>
Entscheidung	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Freiestrasse zwischen Hammerstrasse und Forchstrasse: Um die Durchgängigkeit der Tangente Freiestrasse möglichst schnell sicherzustellen, sollte man hier vor der Ampel an der Forchstrasse sowie vor der Ampel an der Hofackstrasse in Richtung Nordwesten Velostreifen am Rand der Fahrbahn markieren, um bei stehendem Verkehr durch die Ampelschaltung genügend Platz sicherzustellen. Der letzte Abschnitt, der blau gestrichelt ist (Mittagweg zwischen Forchstrasse und Hammerstrasse) kann weggelassen werden, da hier eine kurze Treppe vorhanden ist. Stattdessen kann man über die Fröbelstrasse die Verbindung zwischen Forchstrasse und Hammerstrasse sicherstellen.
Begründung	Es sind genannte Massnahmen zu avisieren.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Einwendung bezieht sich auf die Umsetzung, die nicht Teil der Richtplanung ist. Die Gestaltung des Strassenraums wird auf der Stufe von Strassenbauprojek-ten unter Berücksichtigung von Vorgaben aus Qualitätsstandards, Normen etc. definiert und umgesetzt.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Für die Fortsetzung der Burstwiesenstrasse über die Gutstrasse zur Goldbrunnen- und Bertastrasse ist auch der Leonhard-Ragaz-Weg als kommunale Veloroute einzuplanen. Alternativ könnte die Route auch über die Gutstrasse in die Bertastrasse geführt werden, sofern von der Gutstrasse ein sicherer Linksabbieger direkt in die Bertastrasse erstellt wird.
Begründung	Der Leonhard-Ragaz-Weg bietet sich als direkte Verbindung zur kombinierten Haupt-/Komfortroute auf der Bertastrasse gemäss Masterplan Velo an. Die Alternative wie sie gemäss TAZ-Projekt Nr. 02'323 auf dem der Burstwiesenstrasse gegenüberliegenden Trottoir der Gutstrasse von 2.50 m Breite in Richtung Bertastrasse vorgesehen ist, erscheint uns wegen der Mischflächen Fuss-/Veloverkehr nur suboptimal.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Hardplatz: Von der Sihlfeldstrasse her kommend muss man über den Platz fahren und wenn man zur Hardbrücke hoch will auch noch die Tramgleise überqueren. Es sollte also zumindest auf dem Platz selber keine blaue durchgezogene Linie haben.
Begründung	Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Einwendung bezieht sich auf regionale Festlegungen, die nicht Gegenstand der Überarbeitung des kommunalen Richtplans sind.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Hohlstrasse: Hier ist als Sofortmassnahme ein Velofahrstreifen mit Mindestbreite 1.5m einzurichten, damit diese Route als bestehend gelten kann. Langfristiges Ziel muss eine bauliche Abtrennung sein. (Dty >5'000, Zone 50).
Begründung	Es sind genannte Massnahmen zu avisieren.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Im Veloplan sind nicht nur Strecken von geplanten und bestehenden Velofestlegungen einzuzeichnen, sondern es ist auch explizit die Situation an den Knoten (Vorschlag: mit einem Punkt) festzuhalten.
Begründung	Es reicht nicht, nur die Strecken im Veloplan einzuzeichnen, da häufig die Knoten das Hindernis sind, um sicher und zügig mit dem Velo vorwärts zu kommen. Um das Velofahren in der Stadt zu verbessern, sind deshalb auch explizit die Knoten in den Veloplan aufzunehmen und als "geplant" oder "bestehend" auszuweisen. So soll sichergestellt werden, dass auch die Knoten sicher für den Veloverkehr gestaltet werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	In der Richtplanung werden Velorouten eingetragen, nicht die Verkehrsknoten. Die Differenzierung in «bestehend» und «geplant» wird zudem nicht aufgrund von Qualitätskriterien vorgenommen. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung. Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen. Das gilt auch für die Gestaltung von Verkehrsknotenpunkten. Dies ist auf Stufe Projekt zu beurteilen und kann nicht auf Stufe Richtplanung festgelegt werden.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	In der kommunalen Richtplankarte Veloverkehr ist gestalterisch (z.B. farblich) zwischen den Haupt- und Komfortrouen gemäss dem Masterplan Velo zu differenzieren.
Begründung	Die Anforderungen an die beiden Routenarten unterscheiden sich beträchtlich. Deshalb ist es für die Übersichtlichkeit wichtig, dass die übergeordneten Routen differenziert dargestellt werden und nicht jedesmal auch der Masterplan Velo beigezogen werden muss.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der kommunale Richtplan bildet ausschliesslich Nebenrouen ab. Haupt- und Komfortrouen sind Bestandteil des regionalen Richtplans und werden dort in der Richtplankarte nicht unterschieden. Die Darstellung im kommunalen Richtplan zu Informationszwecken orientiert sich an der Darstellung im regionalen Richtplan. Auf eine Unterscheidung wird daher verzichtet.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	In der Weststrasse ist in beide Richtungen eine Veloroute einzurichten.
Begründung	Die Weststrasse bietet sich als optimale Veloverbindung zwischen Lochergut und Manessestrasse an.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Klingenstrasse (zwischen Limmatstrasse und Sihlquai): Verbindung für Velo inexistent, da Strassenquerungen unmöglich (durch Querparkierung und Randsteine verstellt)
Begründung	Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung. Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind. Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Knoten Luggwegstr./Baslerstr.: Hier sind sichere Übergänge fürs Velo zu schaffen, am besten mittels indirektem Linksabbieger. Grund dafür ist der sehr grosse DTV und der fehlende sichere Übergang.
Begründung	Es sind genannte Massnahmen zu avisieren.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Einwendung bezieht sich auf die Umsetzung, die nicht Teil der Richtplanung ist. Die Gestaltung des Strassenraums wird auf der Stufe von Strassenbauprojekten unter Berücksichtigung von Vorgaben aus Qualitätsstandards, Normen etc. definiert und umgesetzt.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Konradstrasse (bei Nr. 50, zwischen Klingen- und Hafnerstr.): Fahrbahn zu schmal für Veloführung im Gegenverkehr (wegen beidseitigen Parkfeldern)
Begründung	Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Kreuzung Hohl- und Feldstrasse: Wenn man in der Hohlstrasse Richtung Bäckeranlage fährt und dann links in die Feldstrasse abbiegen will, ist das jeweils ein ziemliches Manöver. Es hat da ein Lichtsignal und man muss eigentlich gleich beim Losfahren den Arm raushalten, was recht schwierig. Es besteht keine Möglichkeit, da so einzuspüren, damit die Autos sehen, dass man links abbiegen will. Vor allem dann nicht, wenn da schon Autos stehen.
Begründung	Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung. Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind. Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Manessestrasse stadteinwärts zwischen Manesseplatz und Zurlindenstrasse
Begründung	<p>Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Mühleweg (entlang ZHdK, westlich des Viadukts): als Fahrverbotschild signalisiert («Gerichtliches Verbot» vom 25. April 2014)
Begründung	Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Mühleweg, Kreuzung Hardturmstrasse: nicht als Veloverbindung ausgestaltet, von Hydrant, Entsorgungsstelle, nur Fussgängerstreifen als Strassenquerung
Begründung	Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Oberster Teil Hofwiesenstrasse
Begründung	<p>Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung. Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Schweighofstrasse: die minimale Radstreifenbreite von 1.5 wird nur zwischen der Friesenbergstrasse und der Bahnlinie SZU erreicht
Begründung	Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	<p>Stadelhoferstrasse zwischen Stadelhoferplatz und Rämistrasse: Dieser Abschnitt ist weder sicher für Velofahrende noch angenehm und stellt auch für Fussgänger*innen eine Herausforderung dar. Es handelt sich hier um eine Begegnungszone mit grossem Fussgänger*innenaufkommen sowie Autoverkehr in beide Richtungen, ein grosser Teil davon mit grösseren Lieferwagen. Durch herumstehende Lieferwagen und Autos wird die Übersichtlichkeit stark eingeschränkt und es entstehen immer wieder gefährliche Situationen, da andere Verkehrsteilnehmer aus einem toten Winkel auftauchen. Folgende Massnahmen können die Lage verbessern: Neue Anordnung der markierten Ent-/Ladeplätze um die Übersichtlichkeit zu verbessern; Einführung von Einbahn-Verkehr für Autoverkehr (in Richtung Stadelhoferplatz, von wo man dann über den Stadelhoferplatz und die Theaterstrasse zurück zum Bellevue fahren kann – alternativ könnte man die Einbahnstrasse nur bis Schanzengasse führen, von wo man dann in den Zeltweg fahren kann)</p>
Begründung	<p>Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung. Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind. Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Turbinenstrasse (inkl. Fortsetzung zu Pfingstweidstrasse): nicht als Veloverbindung signalisiert oder ausgestaltet, als «privat» markiert. (Plan ungenau; heutiger Strassenverlauf entspricht nicht mehr dem Kartenmaterial.)
Begründung	Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Stadt ist Miteigentümerin an den betreffenden Parzellen oder besitzt zumindest eine Dienstbarkeit. Diese Verbindungen sind also gesichert und können als «bestehend» eingetragen werden. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung. Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind. Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Veloweg durch Parkplatz USZ Süd: Dieser Veloweg über den Parkplatz ist ausgebaut und kann ggf. bereits als durchgezogen markiert werden. Es sollte aber so schnell wie möglich eine der folgenden Massnahmen umgesetzt werden: a) Eine Markierung für Velostreifen auf der Einfahrt in den Parkplatz, da hier oft Autos warten und den Platz bis zum Fahrbahnrand besetzen; oder b) eine Markierung auf dem Gehweg (und ggf. eine Verbreiterung von diesem, um auch bei Kinderwagen und Rollstühlen genügend Platz zu haben) damit man von der Fahrbahn getrennt auf den Veloweg auf dem Parkplatz gelangen kann.
Begründung	Es sind genannte Massnahmen zu avisieren.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Einwendung bezieht sich auf die Umsetzung, die nicht Teil der Richtplanung ist. Die Gestaltung des Strassenraums wird auf der Stufe von Strassenbauprojek-ten unter Berücksichtigung von Vorgaben aus Qualitätsstandards, Normen etc. definiert und umgesetzt.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Zahnradstrasse: keinerlei Signalisation als Veloverbindung, insbesondere eingangs bei Ecke Hard-/Pfungstweidstrasse
Begründung	Die als bestehend eingetragenen Velorouten sind zu überprüfen, ob sie auf der ganzen eingetragenen Länge den Anforderungen an den Qualitätsstandard A gemäss Velostandards Stadt Zürich genügen. Die Teile, welche dem Qualitätsstandard A nicht genügen, sind im Plan als „geplant“ auszuweisen. Zwar wurde das Velonetz in der Stadt Zürich in den letzten Jahren an vielen Stellen verbessert. Es muss aber leider immer noch als Flickenteppich mit vielen Löchern bezeichnet werden. Dies sollte im kommunalen Richtplan nicht kaschiert werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aufgrund von Einwendungen wird der Text zu den Einträgen des Veloverkehrs im kommunalen Richtplan Verkehr und die Einträge in der Richtplankarte angepasst. «Geplante» Velorouten werden nur dort eingetragen, wo neue Verbindungen erstellt werden sollen, beispielsweise neu geplante Stege über das Gleisfeld oder den Fluss beziehungsweise durch heute geschlossene Areale. «Geplant» beinhaltet somit nicht den Qualitätsaspekt, sondern definiert lediglich die noch nicht existierende Verbindung.</p> <p>Dagegen werden alle anderen Velorouten zu den «bestehenden» gezählt, auch wenn an diesen noch Massnahmen zur Erreichung des Qualitätsstandards erforderlich sind.</p> <p>Auf der Stufe Bauprojekte besteht für jeden Velorouteneintrag im kommunalen Richtplan Verkehr die Anforderung, unabhängig von «bestehend» oder «geplant», Vorgaben aus Qualitätsstandards, Strategien, Masterplänen, Konzepten oder Normen umzusetzen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Neugasse, bei Unterquerung des Lettenviadukts: unübersichtlicher Wegverlauf mit rechten Winkeln und Kiesflächen (auf Seite Josefweise); direkt in die Querung mit Viaduktstrasse mündend, die ab Geroldstrasse mit Tempo 50 befahren wird.
Begründung	Es sind genannte Massnahmen zu avisieren.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Einwendung bezieht sich auf die Umsetzung, die nicht Teil der Richtplanung ist. Die Gestaltung des Strassenraums wird auf der Stufe von Strassenbauprojek-ten unter Berücksichtigung von Vorgaben aus Qualitätsstandards, Normen etc. definiert und umgesetzt.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Veloführung Neumarkt – Central durchgehend stadteinwärts auf dem heutigen Trottoir am Seilergraben (nicht erst ab Mühlegasse); das Trottoir soll nur noch von Velos genutzt werden; die Fussgängerinnen und Fussgänger werden via «auf der Mauer» geführt (diese Fussgängerführung wird eh schon von den meisten genutzt); bei der Treppe bzw. beim Lichtsignal – von den Hochschulen herunterkommend – könnte für die Velos eine zusätzliche Ampel geschaltet oder eine zusätzliche Strassenmarkierung mit Haifischzähnen angebracht werden, um für die Fussgänger/innen den Vortritt und die Sicherheit zu gewährleisten)
Begründung	Förderung des Veloverkehrs auf dieser vielbefahrenen Strecke; bessere Sicherheit für MIV und Velo, Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr einerseits und von Veloverkehr und MIV andererseits; weniger Konflikte zwischen MIV und Velos, schnelleres Vorwärtskommen für Velo; mögliche Konflikte mit Fussgängern/innen könnten mit einer Ampel oder mit einer Strassenmarkierung gelöst werden.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Einwendung bezieht sich auf die Umsetzung, die nicht Teil der Richtplanung ist. Die Gestaltung des Strassenraums wird auf der Stufe von Strassenbauprojek-ten unter Berücksichtigung von Vorgaben aus Qualitätsstandards, Normen etc. definiert und umgesetzt.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Veloführung auf der Witikonerstrasse umsetzen, in beiden Richtungen, zwischen Hirslanden (Klusplatz) und Witikon
Begründung	Umsetzung Postulat 2018/342; Förderung des Velosverkehrs, Verbesserung der Sicherheit für Velos, Entflechtung MIV/Bus und Velo.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Bei der Veloroute auf der Witikonerstrasse handelt es sich um eine Festlegung des regionalen Richtplans. Die regionalen Velorouten wurden in der kommunalen Richtplankarte dargestellt, um ein besseres Verständnis des Veloroutennetzes ins-gesamt zu ermöglichen. Sie sind aber nicht Gegenstand der kommunalen Richtplanung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Das Ende der Sempacherstrasse (beim Klusplatz) auch stadtauswärts für Velos öffnen
Begründung	Förderung des Veloverkehrs, bessere und kürzere Verbindung für Velos, die von Hottingen (Römerhof) und Fluntern (Berg-/Sonnenberg-/Hegibachstrasse) kommen und nach Hirslanden wollen, kostengünstige Massnahme (es geht um wenige Meter, die mit dem heutigen Regime nur regelwidrig befahren werden können; verbessern).
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Änderungen des Verkehrsregimes entsprechend nicht der Stufe Richtplanung, sondern werden im Rahmen von Strassenbauprojekten definiert. Der Antrag ist nicht Gegenstand dieses Planungsinstruments.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Kirche Fluntern: Linksabbieger für Velos aus der Bergstrasse (in Richtung Universitätsspital), so dass nicht um den Kreisel gefahren werden muss
Begründung	Sicherheit der Velofahrerinnen und -fahrern verbessern; Attraktivität des Veloverkehrs erhöhen, Entflechtung MIV/Velo.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Anpassungen des Verkehrsregimes entsprechend nicht der Stufe Richtplanung, sondern werden im Rahmen von Strassenbauprojekten definiert. Der Antrag ist nicht Gegenstand dieses Planungsinstruments.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Waffenplatzstrasse, Rieterstrasse und Mutschellenstrasse bleiben Gemeindestrassen; keine Aufwertung zu Sammelstrassen. Erhalt eines lebendigen Quartieres!
Begründung	<p>Wir wohnen an der Waffenplatzstrasse, hier gehen unsere Kinder in Kindergarten, Schule, Spielgruppe. Im Brunauquartier leben viele Familien mit Kindern. Es ist wichtig, dass das Quartier nicht von Durchgangsverkehr zerschnitten wird, sondern im Gegenteil: es ist Zeit, mit Tempo30 die Qualität des Quartierleben aufzuwerten und Platz für Leben, konsequente Velorouten und staufreien öffentlichen Verkehr zu schaffen! Die Strassen sind zu schmal für noch mehr Verkehr. Zu viele Anwohnende werden um Nachtruhe gebracht. Die Velofahrenden zu waghalsigen Manövern gezwungen aus Platzmangel. Deshalb: die Strassen bleiben Gemeindestrassen!</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Der Fussgängerverein unterstützt alle Anträge und Begründungen von Fussverkehr Schweiz.
Begründung	Die Anträge und die Begründungen sind in enger Zusammenarbeit entstanden und sie sind von der Vorstandssitzung des Fussgängervereins vom 22. Nov. 2018 verabschiedet worden.
Entscheid	Kennntnisnahme
Stellungnahme	vgl. Behandlung der Anträge von Fussverkehr Schweiz.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8 Fussverkehr
Antrag	Werden Tunnels für Hochleistungsstrassen oder andere neue Hochleistungsstrassen gebaut (z.B. gemäss kantonalem Richtplan), so werden in der Stadt Zürich die entsprechenden Verkehrsverbindungen des MIV abklassiert und zurückgebaut, damit dem Fussverkehr und dem Aufenthalt zu Fuss wichtige zentrale Flächen zurück gegeben werden können.
Begründung	<p>Wenn Zürich verdichtet, so muss auch der Verkehr verdichtet werden. Mit dem MIV ist dies nur möglich, indem mehr Personen in jedem Auto sitzen, denn der Stadtraum wird ja nicht grösser. Mit jeder Verdichtung wird aber auch der Flächenbedarf der Menschen zu Fuss grösser. Zudem muss der Stadtraum mehr Menschen beherbergen, die sich im Stadtraum erholen, ausruhen und begegnen wollen. Um einen Dichtestress in der Mitte der grösser werdenden Agglomeration zu vermeiden, muss deshalb Fläche zurückgewonnen werden, die heute vom MIV beansprucht wird.</p> <p>Die flankierenden Massnahmen zum Bau der Westumfahrung (zB. Begegnungzone Bullingerplatz) haben gezeigt, dass es möglich und sinnvoll ist, ganze Strassenzüge neu zu konzipieren, wenn Durchfahr-Kapazitäten nicht mehr benötigt werden.</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Abklassierung von übergeordneten Strassen, um dem Fussverkehr Flächen zuteilen zu können, ist nicht Gegenstand des kommunalen sondern des regionalen bzw. des kantonalen Richtplans Verkehr.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Tempo 30 auf der Waffenplatzstrasse und Sperrung der Brunastrasse zwischen Rieter- und Waffenplatzstrasse. Keine "Aufklassierung" der Rieter und Waffenplatzstrasse zur "Sammelstrasse".
Begründung	<p>Die Rieter- und die Waffenplatzstrasse werden fuer den Durchgangsverkehr genutzt - allerdings sind dieses kleine Quartierstrassen. Es kann nicht sein, dass diese nun 'hochgestuft' werden und dass sich dadurch der ortsfremde Verkehr noch weiter in den besagten Strassen festigt.</p> <p>Schon heute ist die Strassenbelastung mit 8000 Fahrzeugen pro Tag hoeher als fuer diese Strassenkategorie vorgesehen.</p> <p>Ferner sind diese Strassen als Velorouten ausgezeichnet. Dies heisst, dass hier eher der Autoverkehr reduziert werden muss &amp; ausserdem die Strassenfuehrung in Favorit fuer den Veloverkehr umgestaltet werden muss.</p> <p>Der in die Stadt hereinfahrende Verkehr ist durch das kleine Stueck auf der Brunastrasse zwischen Rieter- und Waffenplatzstrasse extrem beguenstigt. Dieses Stueck sollte gesperrt werden, da insbesondere der Veloverkehr hier ueber diese Routen sicher laufen sollte.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.1 Ausgangslage
Antrag	Es sind bewirtschaftete Parkplätze für Motorräder zu schaffen und es ist dafür zu sorgen, dass Motorräder nicht mehr wild auf den Gehflächen abgestellt werden. In der Anzahl der anrechenbaren Parkplätze im "historischen Kompromiss" werden fortan auch die Parkplätze für Motorräder eingerechnet. Sie sind nicht Teil der Veloabstell-Anlagen.
Begründung	Die Zustände auf den Trottoirs sind zeitweise nicht mehr haltbar. Die Motorradfahrer, die glauben etwas Gutes zu tun, indem sie per Motorrad statt per Auto in die Innenstadt fahren, stellen ihre Fahrzeuge an allen möglichen und unmöglichen Orten ab. Der "historische Kompromiss" wird so zu Lasten der Fussgänger ausgehöhlt. Da in der verdichteten Zukunft immer weniger Fläche für den ruhenden Verkehr verschwendet werden kann, muss die Verdichtung auch bei den Parkplätzen ansetzen. Städtebaulich wichtige Flächen wie beispielsweise der Platz vor dem Stadthaus müssen von Fahrzeugen befreit werden, die pro Quadratmeter viel zu wenig Mobilität ermöglichen. Motorrad-Parkplätze können so den nötigen Freiraum schaffen, damit sich beispielsweise eine Hochzeitsgesellschaft vor dem Stadthaus aufhalten kann. An anderen Orten in der Innenstadt (beispielsweise in der Falkenstrasse von der Dufour- bis zur Bellerivestrasse) können Flächen für den Veloverkehr gewonnen werden, indem Parkplätze zu Motorrad-Parkplätzen verdichtet werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Anliegen 'Schaffen von bewirtschafteten Abstellplätze für Motorräder' und 'Vermeiden von auf Trottoirs bzw. Gehflächen abgestellten Motorrädern' werden im Richtplantext unter 6.4. mit einer Massnahme berücksichtigt. Die Stadt erarbeitet ein Konzept zur Parkierung von Zweirädern mit dem Ziel, die Fussgängerflächen zu entlasten. Dem geforderten Einbezug der Motorradabstellplätze in den Historischen Parkplatzkompromiss kann nicht entsprochen werden, dazu wäre dessen grundlegenden Anpassung nötig.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8 Fussverkehr
Antrag	Es wird im Richtplan festgehalten, dass ein Masterplan Fussverkehr ausgearbeitet und entsprechend den aktuellen Bedürfnissen weiterentwickelt wird.
Begründung	<p>Der Fussverkehr ist eine wichtige Säule einer nachhaltigen Verkehrspolitik (wie Velo- und öffentlicher Verkehr), wird aber in der städtischen Verkehrsplanung bisher nicht separat behandelt (wie z.B. der Radverkehr mit dem Masterplan Velo), nicht strategisch geplant und nicht aktiv gefördert.</p> <p>Seit 2014 liegt dem Stadtrat ein bisher unbehandeltes Postulat zu einem Masterplan Fussverkehr vor. Zufussgehen ist effizient, verursacht keine Emissionen, braucht relativ wenig Platz und ist gesund; deshalb soll der Fussverkehr auf Basis des Richtplans aktiv gefördert werden.</p> <p>Der MIV hat mehr als einen Masterplan mit den Vorgaben des Kantons, Der öV hat die strategische rollende Planung der entsprechenden Abteilung des VBZ, für das Velo gibt es den Masterplan Velo, nur für den Fussverkehr gibt es nichts, obwohl ohne die Menschen zu Fuss gar nichts läuft.</p> <p>Ein Masterplan Fussverkehr soll insbesondere die folgenden Inhalte enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Strategie und Netz zu definieren</li><li>Messbare Ziele zu definieren (Modal Split, Weganteile)</li><li>die Finanzierung der Umsetzung sicherzustellen</li><li>Pilotprojekte aufzugleisen</li><li>eine projektbezogene Fussgängerfreundlichkeitsprüfung einzuführen</li><li>stadtteilweise Fussverkehrs-Checks durchzuführen</li><li>eine Zufriedenheitsbefragung durchführen</li><li>ein Beschwerdemanagement für Fussverkehrs Anliegen einzurichten</li><li>eine professionelle Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Fussverkehrs aufzubauen</li><li>Aktionen durchzuführen, die das Zufussgehen thematisieren</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Erarbeitung eines Masterplans Fussverkehr wäre aufwändig. Die bereits laufenden Tätigkeiten im Bereich Fussverkehr decken das Thema ab. Dazu gehören die Sanierung der gemeinsamen Flächen Fuss- und Veloverkehr und die Entwicklung von Standards zum Fussverkehr (Minimalbreiten, Ausgestaltung von Querungen etc.). Die Erarbeitung eines Masterplans Fussverkehr würde Ressourcen binden und die laufenden Tätigkeiten verzögern.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Die ganze Achse Zollstrasse-Josefstrasse-Schiffsbaustrasse soll im neuen kommunalen Richtplan zum Fussgängerbereich werden. Falls das nicht möglich ist, soll sie mindestens zur Zone mit „Fussgängerverkehr mit erhöhter Aufenthaltsqualität“, werden.
Begründung	Aus dem Plan zum Fussgängerverkehr wird ersichtlich, dass es im Kreis 5 keinen „Fussgängerbereich“ in Ost-West-Richtung gibt und der „Fussgängerverkehr mit erhöhter Aufenthaltsqualität“ nur entlang der Ränder des Quartiers geführt werden. Es ist aber absolut wichtig, dass es auch eine attraktive Fussgänger Verbindung mitten durch das Quartier gibt. Dafür bietet sich die Achse Zollstrasse-Josefstrasse-Schiffsbaustrasse an. So wird für den Fussgänger das Stadtzentrum (HB) mit Zürich-West (Turbinenplatz, Technopark) verbunden. Die Josefstrasse kreuzt die Langstrasse, führt über den Röntgenplatz an der Josefswiese vorbei, entlang dem Josef-Areal, mit Kehrichtverbrennungsanlage und Zentralwäscherei, welches neu geplant wird, zur Hardstrasse, am Schiffsbau vorbei und endet beim Technopark und dem Turbinenplatz. Die Josefstrasse ist heute schon sehr urban und lädt zum Stadtbummel ein. Diese Qualität gilt es zu verstärken
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Das Anliegen lässt sich berücksichtigen, indem die ganze Achse Zollstrasse - Josefstrasse - Schiffsbaustrasse auf der Richtplankarte Fussverkehr als «Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität» eingetragen wird. Auf den Eintrag Fussgängerbereich wird verzichtet, weil dieser nur für Quartierzentren vorgesehen ist.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Der Ort des geplanten Parkhauses „PH Pfingstweid“ soll nicht im Richtplan fixiert werden.
Begründung	<p>Mit der Perspektive, dass auch die Pfingstweidstrasse, als Verbindung von Bahnhof Hardbrücke und Bahnhof Altstetten, in naher Zukunft zur Zentrumszone wird, scheint es nicht richtig, den Standort eines zusätzlichen Parkhauses in der Nähe des Bahnhofs Hardbrücke im KRP festzulegen.</p> <p>Der zusätzliche Individualverkehr müsste früher abgefangen werden, da er sicher der Aufenthaltsqualität in diesem Zentrumsbereich schaden würde und eine weitere Verbesserung der Zentrumsqualitäten für die Zukunft verunmöglichen würde.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das geplante neue Parkhaus Pfingstweid soll die Aufhebung zahlreicher weisser Strassenparkplätze in dessen Umfeld, insbesondere unter der Hardbrücke und zugunsten des Fussverkehrs ermöglichen.



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	vgl. Dokument per Post (Abgabe digital auf Wunsch)
Begründung	vgl. Dokument per Post (Abgabe digital auf Wunsch)
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	Siehe Würdigung/Hinweis Einwendungen Nummer 1954 und 1955 sowie Einwendungen Nr. 1405 ff. zum kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	KEINE aufklassierung der Rieter-, Waffenplatz- und Mutschellenstrasse zu Sammelstrassen.
Begründung	Eine aufklassierung verhindert/erschwert wirkungsvolle Massnahmen um den Durchzugsverkehr (ca. Hälfte des Verkehrsaufkommens von 8000 Fzg/Tag) fernzuhalten und so (ev. in Verbindung mit Geschwindigkeitsbegrenzung) die gesetzlichen Lärmgrenzwerte einzuhalten. Die (vielen) Anwohner haben ein Recht auf die Einhaltung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Hinweis / Würdigung
Begründung	Die Interessen der Gemeinde Fällanden werden durch die aufliegende Richtplanvorlage nicht beeinträchtigt. Es werden keine Einwendungen erhoben. Die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr wird somit zustimmend zur Kenntnis genommen.
Entscheid	Kennntnisnahme
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5 Strassennetz MIV
Antrag	<p>1. Wir stellen den Antrag dass zur Erhaltung der Heutigen Qualität des Quartiers eine Einfahrt von der Wehntalerstrasse geplant werden muss.</p> <p>2. Im weiteren sollen die Baustellenzufahrten nicht über die Quartierstrassen geführt werden sondern von der Wehntalerstrasse her.</p>
Begründung	<p>In Bödenstrasse 8046 Zürich Unbefriedigende Zufahrt zu Unterniveaugaragen und Baustellenzufahrten während der Bauzeit und der Verdichtung.</p> <p>Die gegenwärtige Siedlungsentwicklung weist ja eine wesentlich stärkere und deutlichere Charakterveränderung auf als die früheren. Diese Entwicklung macht uns besonders sorgen im Bezug auf die Wohnqualität und Sicherheit auf der Quartierstrasse für Fussgänger und Radfahrende im Quartier.</p> <p>Die In Bödenstrasse gilt im Kommunalen Richtplan als Strasse mit erhöhter Aufenthaltsqualität im weiteren ist die In Bödenstrasse eine wichtige Veloroute zwischen Oerlikon und dem Bahnhof Affoltern. Diese sichere Route für Fahrradfahrende ist in der letzten Zeit sehr beliebt und gilt zur Zeit noch als sichere Verbindung zwischen Oerlikon und Affoltern.</p> <p>Leider nimmt der Verkehr in dieser Sackgasse durch Zubringer der Kinderkrippen und den Fahrzeugen aus den Tiefgaragen immer mehr zu und Fahrradfahrende kommen beim kreuzen mit dem aufkommenden Autoverkehr oft in Bedrängnis.</p> <p>Für uns ist unverständlich dass bei der Zufahrtsplanung in die Unterniveaugaragen der Zugang über die Quartierstrasse der In Böden mit erhöhter Aufenthaltsqualität und hohem Fahrradaufkommen geführt wird.</p> <p>Bereits die realisierte der Tiefgarage mit der Einfahrt im Haus 45 in der In Böden zwischen der Einfangstrasse und Riedenhaldensteig hat zu beachtlichem Mehrverkehr geführt. Unverständlich ist daher dass nun weitere Unterniveaugaragen mit 150 Autos und 21 Autoabstellplätzen mit der Einfahrt von der In Böden realisiert werden sollen.</p> <p>Im weiteren wird die In Bödenstrasse von vielen Autofahrern zwischen Glaubtenstrasse Nord und Neuwiesenstrasse als Schleichweg benutzt um der Ampel und dem Verkehr auf der Wehntalerstrasse auszuweichen, dies sollte mit zusätzlichen Massnahmen verhindert werden. (zB. Strasse mit Zubringer Einschränkung)</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments





Stellungnahme

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



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<p>Die Aufklassierung der Rieter-, Waffenplatz- und Mutschellenstrasse zu Sammelstrassen ist eine unsinnige Idee, zumal es sich hier um Strassen mit Wohnhäusern daran handelt. Die Anwohner würden dann mit noch mehr Strassenlärm belastet und die Gefährdung von Schülern auf ihrem Schulweg erhöht.</p> <p>Die Verkehrsbelastung ist bereits heute höher als vorgesehen. Im Hinblick auf die Mobilität der Zukunft müsste eher auf mehr Platz für (Elektro-)Velos gesetzt und die Strassen insgesamt beruhigt werden.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	7.3 Karteneinträge
Antrag	Die von der Stadt Zürich versprochene vollständige Verlegung der Bus- und Postautowenderoute von der Freyastrasse in die Baumgartnerstrasse/Bahnhof Wiedikon mit auch einer Neugestaltung der Velowege soll verbindlich aufgenommen werden
Begründung	<p>Auf Initiative der Anwohner der Freyastrasse und mit Unterstützung des Quartiervereins versprach der damalige Stadtrat F. Leutenegger, ein konkretes Projekt auszuarbeiten und für die Jahre 2020/21 umzusetzen. Heute befahren ca. 5 Postauto- und 3 Buslinien die enge und zur Hälfte als Einbahnstrasse signalisierte Freyastrasse als Buswendestrasse,, obwohl die eigentlich dafür vorgesehene und vor ca 30 Jahren auch ausgebaute Baumgartnerstrasse dafür vorgesehen gewesen wäre. Weil es für die Busse einfacher ist, die dazu völlig ungeeignete Freyastrasse zu benutzen, sind der Lärm und die Abgase für die Anwohner kaum mehr tragbar. Zudem ist die Freyastrasse ständige Durchfahrtstrasse für die Feuerwehr sowie bei Tramumleitungen auch für bestimmte Tramlinien, insbesondere während der Stosszeiten herrscht ein ständiges Verkehrschaos. Auch die Velofahrer sind bei diesem Verkehrsregime gefährdet.</p> <p>StRat Leutenegger hat das neue Projekt auch in der Presse bereits vorgestellt. Vorgesehen ist eine vollständige Konzentration aller Buslinien auf der Baumgartnerstrasse, mit einer neuen Wendeschleife Seite Zweierstrasse. Nur gerade noch eine Buslinie soll die Freyastrasse befahren, weil der Chauffeur zu bestimmten Zeiten eine Fahrpause einschalten muss.</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Buswendeanlage am Bahnhof Wiedikon ist von regionaler Bedeutung und somit nicht Gegenstand des kommunalen, sondern des regionalen Richtplans.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Nachfahrverbot ab 22:00 Uhr im Bereich Rieter- /Waffenplatz-/Mutschellenstrasse. Da wir in einem bevölkerungsreichen Quartier leben
Begründung	Da wir in einem bevölkerungsreichen Quartier leben wäre es wenigstens in den Nachtstunden etwas ruhiger. Am Wochenende vor allem in den Nachtstunden entwickelt sich die Rieterstrasse zu einer wahren Rennstrecke (Ausgangsgesellschaft) auf dem Nachhauseweg! Für die Anwohner ist das eine Zumutung! Diese Automobilisten benützen die Rieterstrasse nur als Abkürzung obwohl man auch die Allmendstrasse benützen könnte. Mit freundlichen Grüßen T. Antoniazzi
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung. Ein generelles Nachfahrverbot ab 22 Uhr würde diesbezüglich aber den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs zuwiderlaufen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Antrag auf Tempo 30
Begründung	<p>Die Waffenplatzstrasse ist extrem laut . Leider können getunte, lärmige Autos nicht verboten, die Fahrer*Innen nicht angehalten werden ihre Soundsysteme am Rotlicht auf Zimmerlautstärke zu stellen . Aber man kann durch Tempo 30 über die ganze Strecke, insbesondere den Abreiblärm, dann bei vielen Fahrzeugen auch den Motorenlärm reduzieren .</p> <p>Was nützen Schallschutzfenster in der warmen Jahreshälfte ? Deshalb stelle ich den Antrag :</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Allgemeine Tempobeschränkung auf Tempo 30, und</li><li>2. Einen Flüsterbelag in Planung zu nehmen .</li></ol>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Konkrete betrieblich-regulatorische Massnahmen auf einzelnen Strassenabschnitten sind nicht Bestandteil des Richtplans. Die Klassierung der Waffenplatzstrasse als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Es seien keine Veränderungen bei der Klassierung der Mutschellenstrasse und der Bellariastrasse vorzunehmen.
Begründung	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Bitte behandeln Sie diese Einwendung unter der zutreffenden Kategorie.</p> <p>Im bestehenden Richtplan ist die Mutschellenstrasse auf dem Streckenabschnitt Höhe Abendweg bis Höhe Aspweg nicht als Sammelstrasse deklariert. Desgleichen ist im bestehenden Richtplan ein Teil der Bellariastrasse als Sammelstrasse deklariert. Beides macht Sinn, da nämlich so der Verkehr über drei Achsen aus dem Quartier heraus und auf die nächsten Hauptverkehrsstrassen geleitet werden kann (je nach Norden oder Süden via Mutschellenstrasse bzw. nach Nordosten über die Bellariastrasse).</p> <p>Neu soll die Bellariastrasse keine Sammelstrasse mehr sein, die Mutschellenstrasse hingegen durchgehend.</p> <p>Das hat zur Folge, dass auf dem bisher nicht klassierten Streckenteil der Mutschellenstrasse kein Durchschnittstempo von rund 30 km/h und auch keine weitergehenden verkehrsberuhigenden Massnahmen (Barriere) mehr möglich wären.</p> <p>Solche wären aber dringend notwendig, weil die Mutschellenstrasse schon heute nicht nur als Sammelstrasse genutzt, sondern als Transitstrasse vom Durchgangsverkehr missbraucht wird. Anders ist das hohe Verkehrsaufkommen von rund 8000 PWE pro Tag (2014) nicht zu erklären.</p> <p>Nur schon wegen der heute schon grossen und auch künftig noch stark wachsende Zahl von Kindern rund um die Schule Manegg ist es geboten, die Mutschellenstrasse von jedem weiteren Zusatzverkehr zu bewahren.</p> <p>Solchen könnte sie auch gar nicht aufnehmen. Schon heute stauen sich zu den Stosszeiten bekanntermassen regelmässig die Fahrzeuge des privaten und des öffentlichen Verkehrs. Eine parallele Linienführung ist aufgrund der Platzverhältnisse ebensowenig möglich wie eine separate Führung des Radverkehrs.</p> <p>Ich bitte Sie höflich, bei der definitiven Festsetzung die bisherigen Sammelstrassen im Quartier Wollishofen zu belassen bzw. die oben genannten Strassen nicht umzuklassieren und jedenfalls den unklassierten Streckenabschnitt nicht aufzuklassieren.</p> <p>Mit den besten Grüssen, Corinne Zellweger-Gutknecht</p>



Entscheid nicht berücksichtigt

Stellungnahme

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

Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	Zu viel Durchgangsverkehr Schulwege! Kindergarten Rieterstrasse Schulhäuser Manegg, Gabler Kinderhorte, etc. Wollen wir wirklich noch mehr Schwyzer, Zuger, Luzerner, Obwaldner, Nidwaldner und Aargauer durch unser Quartier fahren lassen? Wem nützt das?
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Waffenplatz-, Rieter- und Mutschellenstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Die Strassen sind bereits mit dem vorhandenen Verkehr zu eng für alle Verkehrsteilnehmer. Motorradfahrer weichen auf Velowege aus und Velofahrer auf Trottoirs.</li><li>- Es gibt viele Schulen und Kindergärten entlang diesen Strassen. Die Schulwege sind jetzt schon gefährlich genug. Eine Verkehrsberuhigung in diesen Wohnstrassen wäre eher angezeigt als eine -erhöhung.</li><li>- Jeden Morgen gibt es stadteinwärts Stau.</li><li>- Fussgängerstreifen werden heute schon vielfach nicht wahrgenommen. Das gilt vor allem bei hohem Verkehrsaufkommen. Eventuell würde eine Erhöhung der Fussgängerstreifen oder ein Warnblinklicht während der Schulzeiten helfen.</li><li>- Es gibt genügend grosse Strassen in der Umgebung, welche nicht unmittelbar durch ein Wohnquartier führen: z.B. Seestrasse, Allmendstrasse, Alfred-Escherstrasse, Mythenquai.</li><li>- Es braucht nicht noch mehr Verkehrslärm</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrasse!
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Erschwert notwendige Verkehrsberuhigungen</li><li>- Ohnehin zuviel Durchgangsverkehr</li><li>- Fehlende Veloinfrastrukturen auf Velo- und Hauptroute</li><li>- Sichere Schulwege</li><li>- Vermehrter Strassenlärm im Wohnquartier</li><li>- Neue Sammelstrassen unnötig; bestehende benützen</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung</li><li>- ohnehin zuviel Verkehr</li><li>- vermehrter Strassenlärm im Wohnquartier</li><li>- fehlende Veloinfrastrukturen auf Velo- und Hauptroute</li><li>- gefährlichere Schulwege</li><li>- neue Sammelstr. unnötig; bestehende benützen</li><li>- erhöhte Gefahr für die vielen Katzen im grünen Wohnquartier</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Ich beantrage, die Waffenplatzstrasse, sowie auch die Rieter- und Mutschellenstrasse, nicht als Sammelstrasse aufzuwerten.
Begründung	<p>Die Verkehrsbelastung und die damit einhergehende Lärmbelastung an den genannten Strassen ist schon jetzt deutlich zu hoch für ein Wohnquartier. Eine weitere Erhöhung des Verkehrsaufkommens würde insbesondere zu den Stosszeiten zu noch mehr Stau führen, was bedeutet, dass auch der Bus noch länger und öfter im Stau stehen würde. Es ist eindeutig der Durchgangsverkehr, der diese Überbelastung verursacht, nicht die QuartierbewohnerInnen. Es handelt sich bei den genannten Strassen um Wohnquartiere mit vielen Familien. Für die Sicherheit insbesondere der Kinder sind dringend verkehrsberuhigende Massnahmen nötig. Diese werden mit einer Aufklassierung zu einer Sammelstrasse verunmöglicht.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<p>Auf den genannten Strassen hat es bereits seit langem viel zu viel Durchgangsverkehr. Seit vielen, vielen Jahren sagt die Stadt uns Anwohnern, dass sie Massnahmen erarbeiten will, damit der Durchgangsverkehr gesenkt werden kann. Eine Aufklassierung der Strassen würde aber genau dies, und somit die von uns Anwohnern so lang ersehnte Verkehrsberuhigung und weniger Strassenlärm erschweren oder gar verunmöglichen.</p> <p>Die genannten Strassen sind eng, z.T. sehr eng, und somit auch nicht geeignet als Sammelstrassen.</p> <p>Wir hoffen sehr, dass die Stadt auf die Aufklassierung verzichtet. Alles andere würde uns sehr enttäuschen und verärgern!</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.2 Ziele
Antrag	.....und wege) sind Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen vorzusehen. Ergänzung:Wohngebiete mit wenig Gewerbe werden zusammenhängende Begegnungszonen eingerichtet wie z.B. Gebiet Entlisberg
Begründung	<p>In Wohngebieten werden auf Wunsch der Anwohner Begegnungszonen eingerichtet. Es entsteht ein Flickteppich mit verschiedenen Tempi in Wohnzonen (einmal zwanzig 100 Meter weiter wieder 30) Führt zu Akzeptanzprobleme und Einhaltung der vorgegebenen Tempolimit. Auch für das Verhalten der Kinder (Verkehrsschulung) nicht einfach. Zusätzlich sind Abstimmungen für Einführung von Begegnungszonen abzuschaffen, da sie nur zu unnötigen Auseinandersetzungen untern den Anwohner führen. Übrigens haben Kinder nach UNO-Konvention folgende Rechte: Artikel 6: Überleben und Entwicklung Alle Kinder haben ein Recht auf Leben. Es ist Aufgabe meiner Regierung, sicherzustellen, dass alle Kinder überleben und sich gesund entwickeln. Ich habe das Recht, in einer sicheren und glücklichen Umgebung zu leben. Bei den Begegnungszonen gibt es für die Kinder mehr Bewegungsfreiheit und wieder Möglichkeit auf der Strasse zu spielen.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine funktionsfähige Begegnungszone ist das Vorhandensein des Bedürfnisses, die Strasse für Spiel und Aufenthalt zu nutzen. In einem durch rege Nutzung besetzten Strassenraum etabliert sich das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme rasch und die Verkehrsregeln werden generell respektiert. Im Gegensatz dazu ist eine zusammenhängende Einrichtung bzw. Signalisation von Begegnungszonen keine geeignete Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Der Richtplan unterstützt grundsätzlich das Einführen weiterer Begegnungszonen, die konkrete Ausgestaltung bedingt hingegen eine jeweilige Einzelfallbetrachtung. Die Vorgabe von zusammenhängenden Zonen im Richtplan würde die nachgeschaltete Planung unnötigerweise einschränken.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.3 Karteneinträge
Antrag	Das Quartier Rütihof in Zürich-Höngg ist der Zone «Geringe Dichte (AZ 50-135%)» zuzuweisen.
Begründung	<p>Nach der kürzlich erfolgten Aufzoning legt die Bau- und Zonenordnung fest, dass das Baugebiet etwa je zur Hälfte der Wohnzone «3 Geschosse» und der Wohnzone «4 Geschosse» zugewiesen wird.</p> <p>Die Ausnützung in der Regelbauweise beträgt für die WZ 3G etwa 60% und die WZ 4G etwa 80 %, im Mittel rund 70%. Die im Richtplan eingetragene Zone «Mittlere Dichte (AZ 100-170)» ist für das Quartier Rütihof in extremem Masse zu hoch. Sie widerspricht insbesondere auch den im Jahre 2018 in einem Mitwirkungsverfahren erarbeiteten Grundsätzen. Die AZ von 100-170% durchzusetzen, würde erfordern, die bestehenden Bauten zum grossen Teil abzureissen. Soll das die Anweisung an die Behörden sein?</p>
Entscheid	
Stellungnahme	Die Einwendung richtet sich an die Bau- und Zonenordnung und nicht den kommunalen Richtplan Verkehr. Siehe auch Einwendung Nummer 1676 im kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	<p>Keine Aufklassierung von Brunau-, Mutschellen und Rieterstrasse zur kommunalen Sammelstrasse. (Keine Quartierparkhäuser =&gt; Einwendung 1215) (Konsequente priorisierung der im Richtplan festgesetzten Velowegen gegenüber Strassenparkplätzen = Einwendung 1216)</p>
Begründung	<p>Schutz der Bevölkerung vor übermässigen Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Lärmgrenzwerte werden teilweise massiv überschritten und die Stadt ist ihrem Auftrag, die Bevölkerung zu schützen nicht nachgekommen. Sicherheit von Kindern und älteren Leuten (an den Strassen gibt es Schulen, Kindergarten, Krippen und Altersheime) Mit Mythenquai, Allmendstrasse &amp; Sihlautobahn (und auch Seestrasse) gibt es genügend Alternativen, um Wollishofen an das Stadtzentrum anzubinden, die besser geeignet (kein Wohnquartier, weit weniger Anwohnende) sind. Weil die Verkehrsmenge deutlich über dem Niveau einer Sammelstrasse liegt, braucht es zusätzliche Massnahmen wie T30 oder besser einen Fahrverbot für Auto, Motorrad &amp; Mofa mit Ausnahme für Bus und Velo auf der Höhe des Rieterplatzes in der Waffenplatz- und Rieterstrasse. Der Durchgangs- und Schleichverkehr durch das Wohnquartier widerspricht den Verkehrszielen der Stadt! Quartierparkhäuser induzieren Mehrverkehr und führen lokal zu einer höheren Verkehrsbelastung. Es gibt genügend leerstehende Parkplätze auf Privatgrund, welche aufgrund der Blauen Zone-Parkplätze nicht kostendeckend vermietet werden können. Auch in den öffentlichen Parkhäusern ist die Auslastung vielerorts bereits heute zu tief. Die Stadt hat mit der Städte-Initiative und dem Gegenvorschlag zur Velo-Initiative den klaren Auftrag des Volkes erhalten, um den Autoverkehr zu reduzieren und den ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Deshalb sind konsequent Parkplätze aufzuheben, wo sie Velowege, normgerechte Trottoirs, separate Busspuren oder Baumalleen etc. verhindern. Die Planung darf nicht immer auf Kosten der Breite der Velowege oder Trottoirs gehen. Es müssen auch MIV-Spuren abgebaut (z.B. Abzweigspuren) oder verschmälert werden (und Tempo reduziert werden).</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet. Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den</p>





Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Rieterstrasse, Mutschellenstrasse, Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<p>Aufgrund ihrer Führung und geringen Fahrbahnbreite sind unsere Strassen als Sammelstrassen völlig ungeeignet. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich auch: diese Strassen erfüllen keineswegs eine Sammelfunktion für die angrenzenden Wohngebiete.</p> <p>Schon heute verkehren auf unseren Strassen mit 8000 Fahrzeugen pro Tag dennoch doppelt so viele Autos als zulässig wären. Trotzdem sind keinerlei Bemühungen ersichtlich, den Durchgangsverkehr fern zu halten, der ungefähr die Hälfte des gesamten Aufkommens ausmacht.</p> <p>Damit steht dieser Plan nicht zuletzt auch im Widerspruch zum übergeordneten regionalen Richtplan Verkehr. Dieser weist unsere Strassen als Velo-Haupttroute aus. Die dafür erforderlichen Verbesserungen der Verkehrsführung stehen allerdings noch aus: Wenig Autoverkehr, deutlich breitere Velostreifen und eine priorisierte Veloführung bei Engpässen sind Merkmale einer solchen Veloroute.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Eh schon viel zu viel Verkehr in diesen Strassen</li><li>- Weniger Lärm, überschreitet jetzt schon Grenzwerte</li><li>- Sichere Schulwege</li><li>- Gefährdung der vielen Velofahrer</li><li>- Verkehrsberuhigung wäre wichtiger</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassifizierung der Rieter-, Waffenplatz- und Mutschellenstrasse als kommunale Sammelstrasse.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Verkehr hat jetzt schon erheblich zugenommen, Sammelstrassenklassifizierung erschwert notwendige Verkehrsberuhigung</li><li>- Strassen sind zu eng und unübersichtlich um als Sammelstrasse zu fungieren</li><li>- Es gibt bereits massiven Durchgangsverkehr</li><li>- Erheblicher Strassenverkehrslärm, sowohl auf Rieter- wie auch auf Mutschellenstrasse</li><li>- Bereits heute prekäre Verkehrslage zu Stosszeiten dadurch erhöhte Gefahren auf dem Schulweg</li><li>- Verschärfung der bereits heute massiven Behinderungen im öffentlichen Verkehr (Linie 72)</li><li>- Fehlende Veloinfrastruktur</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	<p>Sehr geehrte Damen und Herren.</p> <p>Seit über vierzig Jahren kenne ich die Situation der Strassenverbindung zwischen Morgental und Waffenplatz als Pendler, Besucher von Freunden und seit 2002 als Mieter einer Wohnung hier und weiss, dass die Anwohnerschaft über all diese Zeit unter dem Verkehr geächtzt und gelitten hat. Immer wieder gab es Anläufe seitens des Quartiers für eine Verkehrsberuhigung, welche bis heute ohne Erfolg blieben.</p> <p>Leider blieb diese Strecke auch von einem 30km/h-Versuch ausgeschlossen. Warum, weiss ich nicht. Die Bedenken der VBZ werden es hoffentlich nicht gewesen sein. Die Pläne der Stadt weisen nun sogar als Pardonoxon in die andere Richtung: es soll mithilfe einer Sammelstrasse nochmals deutlich mehr Verkehr angezogen werden. Wenn es nicht die blanke Wahrheit wäre, könnte man dieses Vorhaben in das Reich der Realsatire schicken.</p> <p>Es bleibt uns Betroffenen nichts anderes übrig, als das Amt für Städtebau zu bitten, diese Pläne nochmals zu überarbeiten. Unsere Argumente, welche für eine Beruhigung (eben zum Beispiel 30 km/h - Zone) sprechen, kennen Sie. Ich hoffe sehr, die Bedenken können Sie zu einem Einlenken umstimmen. Ich und hunderte von betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern werden es Ihnen danken.</p> <p>Mit freundlichen Grüssen Fritz Helfenstein</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung von Rieter-, Waffenplatz- und Mutschellenstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	<p>Alle drei Strassen sind sehr dicht bewohnt, aufgrund der ansässigen Genossenschaften leben vor allem Familien hier. Schon jetzt macht uns der Verkehr durch Lärm und die Unsicherheit auf den Strassen schwer zu schaffen, mein Mann wurde gerade letzte Woche auf dem Velo von einem zu nah vorbeifahrenden Auto gestreift und wäre beinahe verunfallt. Sogas geschieht hier regelmässig.</p> <p>An der Waffenplatz-, der Rieter- und der verbindenden Hügelstrasse befinden sich drei Kindergärten und ein Schulhort, ganz zu schweigen davon, dass die Strassen Schulweg sind zu den Schulhäusern Gabler und Manegg. Die Situation hier wird unerträglich und gefährlich, wenn noch mehr Verkehr durch dieses dicht belebte Wohngebiet geführt wird, die schmalen Strassen sind auch in keinster Weise dafür geeignet! Dass die Waffenplatzstrasse doch eigentlich als Hauptveloroute geführt wird, spricht ja auch dagegen. Bei Stau (und den gibt es schon jetzt jeden Werktag) haben Velofahrer keine Möglichkeit mehr, voranzukommen, weil die Autos aufgrund von Unachtsamkeit und der schmalen Strassen die Velowege blockieren. Bitte erhalten Sie uns unsere Lebensqualität und belasten Sie uns und unsere Kinder nicht noch stärker mit Verkehr!</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse sollen weiterhin als gewöhnliche Gemeindestrassen gelten
Begründung	<p>Es ist für mich nicht nachvollziehbar, warum mehr Verkehr durch diese Strassen geleitet werden soll. Es gibt als Einfahrtsstrassen in die Stadt bereits die Autobahn und die Seestrasse. Wir wollen in unserem Quartier diesen zusätzlichen Verkehr nicht. Beachten Sie, wie viele Kinder die Rieter- und Mutschellenstrasse für ihren Kindergarten- und Schulweg benutzen. Ich kann auch nicht verstehen, wieso die Stadt ihre Steuergelder für bauliche Lärmsanierungen verschwenden will, damit Auswärtige schneller in die Stadt fahren können.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4.2 Ziele
Antrag	Die Ziele sind mit „ökologisch wertvolle Strassenbäume“ zu ergänzen.
Begründung	Es ist wichtig, dass Bäume nicht nur die Funktion des Schattenspendens wahrnehmen, sondern auch ökologisch wertvoll z.B. für Kleintiere sind.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Im Zusammenhang mit dem Verkehr und insbesondere dem Fussverkehr stehen Orientierung, Ausgleich zur zunehmenden baulichen Verdichtung und Schattenspenden im Vordergrund.





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4.3 Massnahmen
Antrag	Die Massnahmen seien verbindlich zu formulieren.
Begründung	Wenn eine Massnahme ist, dass Grundlagen aufeinander abgestimmt werden, dann besteht grosser Handlungsbedarf. Dies sollte selbstverständlich sein und nicht als Ziel definiert sein. Ziele sollten verbindlich sein (Bsp. 4 Ein erarbeitetes Konzept soll umgesetzt werden. Ansonsten gehört das Konzept entsorgt. Ein Konzept nach Möglichkeit umsetzen ist zu schwammig für einen Richtplan.)
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Stufe Richtplanung ist den Konzepten übergeordnet. Auf dieser Stufe fehlen häufig Detailkenntnisse, um die Umsetzung von Konzepten verbindlich fordern zu können. Beim Thema Stadtachsen, einer komplexen Aufgabenstellung mit unterschiedlichen Zuständigkeiten, ist die vorsichtige Formulierung daher sinnvoll.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4.3 Massnahmen
Antrag	Ziel 3, soll den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden.
Begründung	Laut ständiger Gerichtspraxis reicht ein Richtplaneintrag nicht mehr zur Festsetzung von Baulinien aus. Von daher müsste das Ziel sinngemäss lauten, dass die Projekte innerhalb von XX Jahren soweit geplant sind, damit Baulinien gesichert werden können
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Festsetzung einer Zeitspanne für die Planung von Verkehrsprojekten wird nicht als zweckmässig erachtet. Verkehrsprojekte sind vielen sich ändernden Gegebenheiten unterworfen. Die Planung und die damit verbundene Festsetzung von Baulinien sollen daher erst dann erfolgen, wenn ein aktuelles Bedürfnis besteht oder die Realisierung beziehungsweise der Ausbau der Verkehrsanlage gefährdet erscheint. Dabei ist selbstverständlich auf eine rechtskonforme Baulinienfestsetzung zu achten.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Ziel 1, ist dahingehend anzupassen, dass der Historische Parkplatzkompromiss weiterentwickelt werden kann.
Begründung	Der Stadtrat soll einen Vorschlag für einen weiterentwickelten Parkplatzkompromiss erarbeiten. Dabei soll insbesondere über das Gebiet diskutiert werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Der Historische Kompromiss hat bis anhin gut funktioniert und ist ein breit akzeptiertes Regelwerk im Umgang mit den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Innenstadt. Deshalb soll er auch in Zukunft als zielführendes, etabliertes und erfolgreiches Instrument erhalten bleiben. Das Gebiet wird als zweckmässig erachtet, insbesondere eine Ausdehnung auf Wohnquartiere wäre nicht zielführend.</p> <p>Eine zahlenmässige Anpassung des öffentlich zugänglichen Parkplatzangebots im Bereich des Historischen Kompromisses aufgrund der verkehrlichen und gesellschaftlichen Veränderungen seit 1990 erscheint hingegen angebracht. So zeigt sich beispielsweise das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark verbessert (u.a. Ausbau der S-Bahn, Eröffnung Durchgangsbahnhof), was zu Mondsplitveränderung zu Gunsten des Umweltverbunds geführt hat. Hinzu kommen neue verkehrspolitische Vorgaben wie etwa Art. 2 quinquies Gemeindeordnung (Städteinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs). Daher soll der Parkplatzbestand zukünftig 10% unter dem Stand von 1990 liegen. Mit dieser massvollen Anpassung wird ausreichend Spielraum für die weitere Aufwertung und Erweiterung von Fuss-, Velo - und Grünflächen in der Innenstadt geschaffen. Gleichzeitig wird das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot auf einem angemessenen Stand erhalten.</p> <p>Damit der Historische Kompromiss neuen Mobilitätsbedürfnissen (beispielsweise Car-Sharing) und dem gesellschaftlichen Wandel (beispielsweise verlängerte Ladenöffnungszeiten) zukünftig besser Rechnung trägt, wird zudem die Umschreibung der bilanzbildenden Parkplätze vereinfacht. Diese Änderung wird bilanzneutral fortgeschrieben, damit die Vergleichbarkeit zum Ausgangswert 1990 gegeben bleibt.</p> <p>Der Richtplantext wurde entsprechend angepasst (Kapitel 6.2, Ziel 1).</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplangentextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Ziel 3 (Quartierparkhäuser) sei zu streichen.
Begründung	Die Quartierparkhäuser sind eine nette Idee, aber nicht realistisch. Dort wo ein Quartierparkhaus zur Befreiung der Strasse von der Parkierung interessant wäre, fehlt sowohl der Platz, als auch die städtebauliche Daseinsberechtigung. Dort wo Quartierparkhäuser erstellbar wären, sind sie nicht interessant (vgl. Erfahrungen aus Basel Stadt).
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkierungsanlagen, die auch bereits bestehen können, ist stadtweit eine Chance, um die Strassenräume von der Strassenparkierung zu entlasten. Das Thema soll daher in der Richtplanung verankert sein.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Ziel 5 soll nicht die Förderung, sondern der Erhalt des Taxiverkehrs sein
Begründung	Mit den neuen Möglichkeiten (Digitalisierung) ist eine Förderung der altmodischen Taxiabstellplätzen nicht mehr angebracht, sondern höchstens der Erhalt bestehender. Ein "gutes" negativ Beispiel sind die neuen Taxiabstellplätze, welche das TAZ beim Bhf Oerlikon erstellen lies.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.4 Massnahmen
Antrag	Die Massnahme 4 sei zu streichen.
Begründung	Mit den neuen Möglichkeiten (Digitalisierung) ist eine Förderung der altmodischen Taxiabstellplätzen nicht mehr angebracht.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Formulierung zielt nicht auf eine Förderung des Taxiverkehrs, sondern auf den Status quo, nämlich auf den Erhalt der vorhandenen Taxistandplätze. Die Bezeichnung des Ziels wurde auf «angemessenes Angebot an Taxistandplätzen erhalten» angepasst und der Text entsprechend neu formuliert.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	7 Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr
Antrag	Auf das Kapitel inkl. Karte sei zu verzichten.
Begründung	Der grösste Teil dieser Festlegungen ist regional oder kantonal geregelt. Geplante kommunale Buslinien scheitern nicht an der Raumsicherung, sondern an der Finanzierung und muss bei Strassenbauprojekten auch nicht umgesetzt werden. Dies insbesondere, wenn die Planung keinen Zeithorizont enthält. Auch §31 PBG verlangt keine kommunale öV-Planung.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Einträge von Quartierbusstrecken, Buswendeanlagen und Anlagen für den Reisebusverkehr im kommunalen Richtplan dienen der Raumsicherung und sind daher beizubehalten.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.3 Karteneinträge
Antrag	Bei den Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität ist auf ein angemessenes Temporegime zu achten.
Begründung	Gerade bei Fussverbindungen ist die Anforderung einer entschleunigten Umgebung ausschlaggebend für eine erhöhte Aufenthaltsqualität.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Definition von Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität sollte nicht überbestimmt sein. Die Vorgabe, solche nur entlang von T30-Strecken anordnen zu können, schränkt den Spielraum unnötig ein. Ebenso muss in der konkreten Umsetzung einzelfallweise geprüft werden, ob entlang einer solchen Verbindung die Verkehrsgeschwindigkeit reduziert werden kann. Eine solche Festlegung kann nicht auf Stufe Richtplan getroffen werden. Zudem sind die beantragten Begriffe «angemessen» und «entschleunigt» so, dass schlussendlich doch nicht klar ist, was genau damit gemeint ist.





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9.4 Massnahmen
Antrag	Die Massnahmen sind dahingehend anzupassen, dass in Fussgängerbereichen nicht Zweiradabstellplätze zur Verfügung gestellt werden, sondern Velo- und Motorradabstellplätze.
Begründung	Fussgängerbereiche kommen i.d.R. dort vor, wo ein hoher Nutzungsdruck des begrenzten Raums besteht. Dabei sollen die Flächen für das jeweilige Bedürfnis ideal ausgestaltet sein. Dies kann mit Mischabstellplätzen nicht erreicht werden. Daher sollen diese, wie im Postulat 2017/305 gefordert, getrennt werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Das Kapitel 9.4 beinhaltet ausschliesslich Bestimmungen zum Veloverkehr. Im Kapitel 6 Parkierung wird die Massnahme ergänzt, dass die Stadt ein Konzept zur Parkierung von Zweirädern mit dem Ziel erarbeitet, die Fussgängerflächen zu entlasten. Dieses Konzept deckt unter anderem die Parkierung von Velos und Motorrädern ab.



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Es ist bei allen Kapiteln, nicht nur beim Veloverkehr, ein Zeithorizont zu bestimmen.
Begründung	Eine Planung ist nur dann richtig aufgeleitet, wenn auch ein Zeitplan dazu existiert. Gleich wie beim regionalen Richtplan, und hier beim Kapitel Velo, sollen alle Planungen mit einem Zeithorizont versehen werden.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Für die Eintragungen im Fussverkehr wird ebenfalls ein Zeithorizont angegeben.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	2.2 Planerische Grundlagen
Antrag	Es sei der übergeordneten Regionalplanung zu beantragen, die Verbindungsstrasse längs dem Bahnareal von der Bahnunterführung Seebacherstrasse in Affoltern bis zur ehemals geplanten unterirdischen Birchstrasse ersatzlos zu streichen.
Begründung	<p>Im Quartierplan Nr. 470 Seebacherstrasse ist das formelle Verfahren rechtskräftig abgeschlossen. Im Siedlungsrichtplan ist eine bauliche Verdichtung vorgesehen. Gemäss dem derzeit aufliegenden Plan "Fussverkehr" ist längs dem Bahnareal ein neuer Fussweg mit "erhöhter Aufenthaltsqualität" geplant. Die gemäss regionalem Richtplan geplante Verbindungsstrasse widerspricht den Zielen des Richtplanes Siedlung sowie dem Ziel der "erhöhten Aufenthaltsqualität". Die Verbindungsstrasse längs der Bahn betrifft sowohl die Erholungszone im westlichen Teil des Gebietes als auch das geplante Wohngebiet. Die Verbindungsstrasse war seinerzeit Bestandteil des Konzeptes "unterirdische Birchstrasse", an welche heute niemand mehr ernsthaft glaubt. Die Planänderung im regionalen Richtplan kann nicht im kommunalen Richtplan erfolgen, aber der Antrag zur Streichung der übergeordneten Festlegung kann auf Grund der kommunalen Planung angebeehrt werden.</p> <p>Der Antrag erfolgt im Auftrag der privaten Grundeigentümer im Gebiet des Quartierplanes Nr. 470 Seebacherstrasse.</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	<p>Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans sind in die Karten und in den Bericht integriert. Sie sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben.</p> <p>Diese Einwendung kann nur im Rahmen einer Revision bzw. Teilrevision des regionalen Richtplans eingebracht werden und kann nicht Gegenstand des vorliegen-den Verfahrens bilden.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Der schräg durch das Quartierplangebiet als gegeben eingetragene Veloweg auf dem heutigen Flurweg sei zu streichen.
Begründung	Gemäss rechtskräftigem Quartierplan gilt dieser Weg als aufgehoben. Es handelte sich um einen reinen Flurweg der anstossenden "Flurwegberechtigten". Für die Öffentlichkeit besteht/bestand auf diesem Flurweg gemäss Landwirtschaftsgesetz nur ein allgemeines Fusswegrecht, aber kein Fahrrecht.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Der im Auflageplan als gegeben eingetragene, schräg durch das Quartierplangebiet verlaufende Flurweg-Fussweg wurde durch den Quartierplan rechtskräftig aufgehoben. Er wird neu von der Seebacherstrasse längs dem Schulareal Richtung SBB-Linie geführt und ist dort als "geplant" einzutragen.
Begründung	Nicht nachgeführter Eintrag
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Die Fussverbindung mit "erhöhter Aufenthaltsqualität" entlang des Gleisfeldes in Seebach sei zu streichen, sofern die im regionalen Verkehrsrichtplan dort geplante Verbindungsstrasse weiterhin verbleibt.
Begründung	Verbindungsstrasse und Fussweg mit "erhöhter Aufenthaltsqualität" sind zwei Zielsetzungen, welche sich kaum miteinander vertragen bzw. sich zuwiderlaufen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Es ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen, eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität entlang von Verbindungsstrassen zu planen, sondern eine Frage der Ausgestaltung der Fussverbindung im Einzelfall, so dass die angestrebte Qualität realisiert werden kann. Die Fussverbindung entlang des Gleiskörpers liegt in einem Gebiet, dass baulich verdichtet wird. In der Umgebung gibt es Freiräume mit allgemeiner Erholungsfunktion, eine Volksschule und Sportanlagen, so dass es sinnvoll ist, dort die Fussverbindung mit "erhöhter Aufenthaltsqualität" als Teil eines durchgängigen Netzes anzubieten.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	7 Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr
Antrag	Damit trotz erwarteter Bevölkerungszunahme eine stadtverträglichen Mobilität möglich wird, ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs stärker voranzutreiben und verbessert mit der baulichen Entwicklung zu koordinieren. Insbesondere mangelt es in Zürich an talquerende Bus- und Tramlinien. Buslinien wie z.B. die 33 sind bis zum Triemli als Tramlinien auszubauen. Eine neue Buslinie ist über die Duttweilerbrücke einzuplanen.
Begründung	Die Strassen von Zürich sind bereits heute vielfach durch den Individualverkehr verstopft. Damit das im kommunalen Richtplan erwartete Bevölkerungswachstum bewältigt werden kann, wird ein stärkerer Ausbau des öffentlichen Verkehrs benötigt. Insbesondere die talquerenden Buslinien 32, 33 und 72 erreichen in Stosszeiten ihre Kapazitätsgrenzen und weisen über grosse Verspätungen auf (20 Minuten und mehr). Das geplante Rosengartenram sollte bis zu Triemli geführt werden und dadurch die stadtquerenden Verbindungen gestärkt werden.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Einwendungen betreffen den Tram- und Trolleybusverkehr und sind somit nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans, sondern des regionalen Richtplans.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Die Strasse respektive Veloroute 'In Böden' muss unbedingt geprüft werden auf die Verkehrsbelastung sowie Verkehrssicherheit der Radfahrer und Fussgänger.
Begründung	<p>Mit den zusätzlichen Überbauungen und künftig geplanten Bauten an der Strasse 'In Böden' kamen und kommen viele (über hundert) Parkplätze in Garagen mit entsprechendem Mehrverkehr hinzu. Die Sackgasse mit den diversen öffentlichen Institutionen (Musikschule, Kindertagesstätten, Hort und Morgentisch) generiert viel Zubringerverkehr im Quartier.</p> <p>Die neu proklamierte Veloroute ist nicht wirklich die sichere und keine hindernisfreie Route wie man sich diese als Radfahrer vorstellt. (Keine Radwegmarkierungen, harte Ecken, Mischstrecke mit Fussgängern). Das Verkehrsregime muss dringend überdacht und an die Verhältnisse angepasst werden.</p> <p>Vorschlag die Sackgasse 'In Böden' auf Höhe 'Einfangstrasse' für den MIV mittels rot/weisser Pfosten trennen. Die Durchfahrt für Radfahrer auf der Veloroute ist gewährleistet und dank weniger Verkehr sicherer. Neue Zu- und Wegfahrten erstellen, entweder direkt in die 'Wehntalerstrasse' über den Riedenhaldensteig oder wie früher die 'In Böden' durchlaufen lassen, in Richtung 'Jonas Furrer Strasse'. (Siehe Skizze PDF - sollte dies nicht 'anhängbar' sein, bitte per Mail bestellen )</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Anpassungen des Verkehrsregimes entsprechend nicht der Stufe Richtplanung, sondern werden im Rahmen von Strassenbauprojekten definiert. Der Antrag ist nicht Gegenstand dieses Planungsinstruments.





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	(Keine Aufklassierung von Brunau-, Mutschellen und Rieterstrasse zur kommunalen Sammelstrasse. => Einwendung 1049) Keine Quartierparkhäuser (Konsequente priorisierung der im Richtplan festgesetzten Velowegen gegenüber Strassenparkplätzen => Einwendung 1216)
Begründung	<p>Schutz der Bevölkerung vor übermässigen Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Lärmgrenzwerte werden teilweise massiv überschritten und die Stadt ist ihrem Auftrag, die Bevölkerung zu schützen nicht nachgekommen.</p> <p>Sicherheit von Kindern und älteren Leuten (an den Strassen gibt es Schulen, Kindergarten, Krippen und Altersheime)</p> <p>Mit Mythenquai, Allmendstrasse &amp; Sihlautobahn (und auch Seestrasse) gibt es genügend Alternativen, um Wollishofen an das Stadtzentrum anzubinden, die besser geeignet (kein Wohnquartier, weit weniger Anwohnende) sind.</p> <p>Weil die Verkehrsmenge deutlich über dem Niveau einer Sammelstrasse liegt, braucht es zusätzliche Massnahmen wie T30 oder besser einen Fahrverbot für Auto, Motorrad &amp; Mofa mit Ausnahme für Bus und Velo auf der Höhe des Rieterplatzes in der Waffenplatz- und Rieterstrasse. Der Durchgangs- und Schleichverkehr durch das Wohnquartier widerspricht den Verkehrszielen der Stadt!</p> <p>Quartierparkhäuser induzieren Mehrverkehr und führen lokal zu einer höheren Verkehrsbelastung.</p> <p>Es gibt genügend leerstehende Parkplätze auf Privatgrund, welche aufgrund der Blauen Zone-Parkplätze nicht kostendeckend vermietet werden können. Auch in den öffentlichen Parkhäusern ist die Auslastung vielerorts bereits heute zu tief.</p> <p>Die Stadt hat mit der Städte-Initiative und dem Gegenvorschlag zur Velo-Initiative den klaren Auftrag des Volkes erhalten, um den Autoverkehr zu reduzieren und den ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Deshalb sind konsequent Parkplätze aufzuheben, wo sie Velowege, normgerechte Trottoirs, separate Busspuren oder Baumalleen etc. verhindern. Die Planung darf nicht immer auf Kosten der Breite der Velowege oder Trottoirs gehen. Es müssen auch MIV-Spuren abgebaut (z.B. Abzweigspuren) oder verschmälert werden (und Tempo reduziert werden).</p>
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkieranlagen, die auch bereits bestehen können, ist stadtweit eine Chance, um die Strassenräume von der Strassenparkierung zu entlasten. Das Thema soll daher in der Richtplanung verankert sein.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9 Veloverkehr
Antrag	(Keine Aufklassierung von Brunau-, Mutschellen und Rieterstrasse zur kommunalen Sammelstrasse. => Einwendung 1049) (Keine Quartierparkhäuser => Einwendung 1215) Konsequente Priorisierung der im Richtplan festgesetzten Velowege gegenüber Strassenparkplätzen
Begründung	<p>Schutz der Bevölkerung vor übermässigen Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Lärmgrenzwerte werden teilweise massiv überschritten und die Stadt ist ihrem Auftrag, die Bevölkerung zu schützen nicht nachgekommen.</p> <p>Sicherheit von Kindern und älteren Leuten (an den Strassen gibt es Schulen, Kindergarten, Krippen und Altersheime)</p> <p>Mit Mythenquai, Allmendstrasse &amp; Sihlautobahn (und auch Seestrasse) gibt es genügend Alternativen, um Wollishofen an das Stadtzentrum anzubinden, die besser geeignet (kein Wohnquartier, weit weniger Anwohnende) sind.</p> <p>Weil die Verkehrsmenge deutlich über dem Niveau einer Sammelstrasse liegt, braucht es zusätzliche Massnahmen wie T30 oder besser einen Fahrverbot für Auto, Motorrad &amp; Mofa mit Ausnahme für Bus und Velo auf der Höhe des Rieterplatzes in der Waffenplatz- und Rieterstrasse. Der Durchgangs- und Schleichverkehr durch das Wohnquartier widerspricht den Verkehrszielen der Stadt!</p> <p>Quartierparkhäuser induzieren Mehrverkehr und führen lokal zu einer höheren Verkehrsbelastung.</p> <p>Es gibt genügend leerstehende Parkplätze auf Privatgrund, welche aufgrund der Blauen Zone-Parkplätze nicht kostendeckend vermietet werden können. Auch in den öffentlichen Parkhäusern ist die Auslastung vielerorts bereits heute zu tief.</p> <p>Die Stadt hat mit der Städte-Initiative und dem Gegenvorschlag zur Velo-Initiative den klaren Auftrag des Volkes erhalten, um den Autoverkehr zu reduzieren und den ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Deshalb sind konsequent Parkplätze aufzuheben, wo sie Velowege, normgerechte Trottoirs, separate Busspuren oder Baumalleen etc. verhindern. Die Planung darf nicht immer auf Kosten der Breite der Velowege oder Trottoirs gehen. Es müssen auch MIV-Spuren abgebaut (z.B. Abzweigspuren) oder verschmälert werden (und Tempo reduziert werden).</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Im kommunalen Richtplan Verkehr werden die flächenrelevanten Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten im öffentlichen Raum eingetragen. Soweit bereits ausreichende Informationen vorhanden sind, wird auch zwischen den einzelnen Verkehrsarten koordiniert, sollten nicht alle Anforderungen auf der zur Verfügung stehenden Fläche umgesetzt werden können. Oft kann diese Frage aber erst auf Stufe der einzelnen Strassenbauprojekte mit den detaillierten Kenntnissen der Situation vor Ort entschieden werden. Eine generelle Priorisierung einer Verkehrsart würde der erforderlichen Interessenabwägung



nicht Rechnung tragen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Waffenplatzstrasse und Rieterstrasse sind nicht als Sammelstrassen zu klassieren
Begründung	<p>Die Strassen sind relativ schmal, insbesondere wenn man si mit anderen Sammelstrassen vergleicht. Sie dienen nicht nur dem MIV sondern auch für Velo und Fussgänger und als lokales Zentrum des Quartiers. Die Strassen sind durch den "Schleichverkehr" von der Autobahnabfahrt Brunau in die Innenstadt heute sehr stark befahren. Vielen Fahrern scheint es dabei egal/nicht bewusst zu sein, dass es eine Wohnstrasse mit Läden und Kindergärten ist. Die Geschwindigkeit und das Fahrverhalten sind häufig nicht angepasst. Hier braucht es dringend Massnahmen diese Situation zu entschärfen. Ebenfalls braucht es noch Massnahme um die sichere Durchgängigkeit für Velofahrer zu erhöhen (insbesonder vor der Einmündung Bederstrasse). Die Klassierung als Sammelstrasse für den MIV würde diesen wichtigen Anliegen der schwächeren Verkehrsteilnehmer entgegenlaufen.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Der vorgelegte 'Kommunale Siedlungsrichtplan' ist mit 100'000 zusätzlichen Einwohnern zu gross, zudem ist er zu einseitig auf einzelne Quartiere verteilt. Die Vorlage ist undemokratisch und somit zurückzuweisen.
Begründung	<p>Generell sollte der städtischen Bevölkerung die Möglichkeit gegeben werden über solche grundsätzliche Ausbaupläne der Stadt demokratisch abzustimmen. Über 100'000 Bewohner mehr in den kommenden 20 Jahren ist zu viel für den städtebaulichen Charakter der Stadt Zürich. Vor allem in den bereits heute dicht bebauten und einem hohen Anteil an Mehrfamilienhäusern belegten Quartieren. Dass die sogenannten Fachleute in Interviews behaupten, dass am Zürichberg nicht verdichtet und Mehrstöckig gebaut werden könne und deshalb keine Zonen im Richtplan vorgesehen sind, ist fadenscheinig und lässt mich am baulichen Fachwissen zweifeln...</p> <p>Bereits heute hinkt die Stadt mit den baulichen Grundaufträgen dem bereits erfolgtem Wachstum meilenweit hinterher. Zum Beispiel in Zürich-Affoltern lässt der öffentliche Verkehr sehr zu wünschen übrig. Das Tram wartet seit Jahren auf die Realisation.</p> <p>Die Buslinie erhält noch immer nicht die dringend benötigte Sofortmassnahme eines separierten Busstreifens auf der Wehntalerstrasse. Die Kindergärten und Schulhäuser werden mit Containerbauten notdürftig ausgebaut und das auf Kosten der Spielfläche der Kinder.</p> <p>Grünflächen und Parks (z.B. Park Ifang') werden trotz erstellten Projekten immer wieder vertagt. Zudem dürfte auch bekannt sein, dass Zürich Nord die geforderten Einsatzzeiten von Feuerwehr und Sanität zurzeit nicht garantieren kann.</p> <p>Bei solchen vorherrschenden unzulänglichen Zuständen der öffentlichen Infrastruktur sollten eigentlich jegliche privaten Ausbaupläne per sofort gestoppt werden, bis die städtisch Infrastruktur wieder im Lot ist.</p>
Entscheid	
Stellungnahme	Diese Einwendung ist gegenstandslos für den kommunalen Richtplan Verkehr. Sie wird für den kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen beantwortet.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Bestehende Fussverbindung vom Hönggerberg zum Gubrist sowie Fussverbindung mit Aufenthaltsqualität entlang des Waidrandes nördlich des Quartiers Rütihof: Die Überlappung der Festlegung ist zu prüfen und ggf. zu bereinigen.
Begründung	Beide Festlegungen finden ihre Fortsetzung in je einem Weg von regionaler Bedeutung im Furttal. Beim nördlichen Weg überlappen sich auf dem Plan Fussverkehr der Stadt Zürich eine kommunale und eine regionale Festlegung über einen weiten Streckenablauf.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Der Wanderweg entlang des südlichen Ufers des Katzensees, welcher im regionalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich festgelegt ist, ist mit einer kommunalen Festlegung einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität zu überlagern.
Begründung	Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlage der Stadt Zürich definiert im Kapitel Freiräume auch Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Der Vorstand der ZPF begrüsst, dass im Sinne des Ziels „Vernetzen und Verbinden von Freiräumen“ nördlich und südlich der Katzenseen je eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität vorgesehen ist. Die Festlegung der südlichen Verbindung deckt sich mit dem Ziel der ZPF, den bestehenden Wanderweg entlang der Wehntalerstrasse abseits der Strasse neu zu führen. Für den Vorstand der ZPF ist jedoch unverständlich, warum die regionale Festlegung eines Wanderwegs entlang des südlichen Ufers des Katzensees nicht mit der kommunalen Festlegung einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität überlagert werden kann.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie                      Allgemeine Einwendungen

Antrag                         Hinweis / Würdigung

Begründung                   -

Entscheid                    Kenntnisnahme

Stellungnahme





Kategorie                    Allgemeine Einwendungen

Antrag                        Würdigung

Begründung                 -

Entscheid                  Kenntnisnahme

Stellungnahme



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Auf den Parzellen AL8662 und AL8194 sei anstelle einer bestehenden regionalen Veloroute eine geplante Veloroute einzutragen.
Begründung	<p>Die UBS Business Solutions AG ist Eigentümerin der Parzellen AL8662 und AL81 94. Im Verkehrsrichtplan 2004 ist im nördlichen Teil der Parzelle AL8662 und auf Parzelle AL81 94 eine geplante regionale Veloroute eingetragen. Im Entwurf des Verkehrsrichtplans 2018 ist neu vorgesehen, dass diese regionale Veloroute als bestehend eingetragen ist. Dieser Karteneintrag ist sachverhaltswidrig. Bei den Parzellen AL8662 und AL81 94 handelt es sich um Privatgrund der UBS Business Solutions AG, welche entsprechend signalisiert sind (vgl. Fotografien 1 und 2). Auf den Parzellen verläuft heute keine Veloroute bzw. die Parzellen werden nicht als Veloroute verwendet. Es bestehen auch keine Dienstbarkeiten oder obligatorische Vereinbarungen, welche es der Stadt Zürich bzw. der Öffentlichkeit erlauben würden, das Grundstück der UBS Business Solutions AG als Veloroute zu nutzen. Demzufolge kann auf den Parzellen AL8662 und AL81 94 keine bestehende Veloroute eingetragen werden. Die UBS AG kann aber in Aussicht stellen, dass sie eine räumliche Sicherung und phasengerechte Realisierung einer kommunalen Veloroute auf ihren Grundstücken im Rahmen der laufenden Arealentwicklungsplanung als denkbar erachtet.</p>
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Auf der Parzelle AL8361 sei anstelle einer bestehenden kommunalen Veloroute eine geplante Veloroute einzutragen.
Begründung	<p>Die UBS AG ist Eigentümerin der Parzelle AL8361. Im Verkehrsrichtplan 2004 ist im nördlichen Teil der Parzelle AL8361 eine geplante kommunale Veloroute eingetragen. Im Entwurf des Verkehrsrichtplans 2018 ist neu vorgesehen, dass diese kommunale Veloroute als bestehend eingetragen ist. Dieser Karteneintrag ist sachverhaltswidrig. Wie den beiliegenden Fotografien entnommen werden kann, ist der Zugang zur Fläche, welche als bestehende kommunale Veloroute ausgeschieden ist, durch eine Barriere abgesperrt (Fotografie 1).</p> <p>Ferner ist signalisiert, dass es sich beim UBS-Areal auf der Parzelle AL8361 um Privatgrund handelt (Fotografie 2). Schliesslich bestehen auch keine Dienstbarkeiten oder obligatorische Vereinbarungen, welche es der Stadt Zürich bzw. der Öffentlichkeit erlauben würden, das Grundstück der UBS AG als Veloroute zu nutzen. Demzufolge kann auf der Parzelle AL8361 keine bestehende Veloroute eingetragen werden. Die UBS AG kann aber in Aussicht stellen, dass sie eine räumliche Sicherung und phasengerechte Realisierung einer kommunalen Veloroute auf ihrem Grundstück im Rahmen der laufenden Arealentwicklungsplanung als denkbar erachtet.</p>
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr
Antrag	Die geplante Festlegung der Luftseilbahnverbindung "Stettbach- Zoo Zürich, welche z.T. über das Gebiet der Stadt Dübendorf führt, ist aus der Karte zu streichen.
Begründung	Die Stadt Dübendorf hat bereits mehrmals und zuletzt im Rahmen der Stellungnahme zum überarbeiteten kantonalen Gestaltungsplan "Seilbahn Stettbach — Zoo Zürich" bekräftigt, dass sie das Projekt einer Luftseilbahnverbindung zwischen dem Bahnhof Stettbach und dem Zoo Zürich ablehnt. Aus Sicht der Stadt Dübendorf stehen dem Bau und Betrieb der Seilbahn Stettbach — Zoo Zürich wesentliche öffentliche Interessen, namentlich der Raum- und Verkehrsplanung sowie des Natur- und Landschaftsschutzes entgegen. Konsequenterweise wehrt sich die Stadt Dübendorf auch gegen einen Eintrag der Luftseilbahn auf Stufe Richtplan.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Bei der Luftseilbahnverbindung "Stettbach - Zoo Zürich" handelt es sich um eine übergeordnete Festlegung, die nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans ist und nur zur Information und besseren Einordnung der kommunalen Eintragungen dargestellt wurde. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr kann diese Einwendung nicht entgegengenommen werden.



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Der kommunale Verkehrsrichtplan sei so zu überarbeiten, dass er mit der Verfassung des Kantons Zürich (Art. 102 Abs. 2bis) übereinstimmt.
Begründung	Gemäss Art. 102 Abs. 2 bis KV ist die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zu erhalten. Der Verkehrsrichtplan setzt sich damit nicht auseinander. Der Verkehrsrichtplan kann nicht beliebige Beschränkungsmassnahmen vorsehen (siehe Antrag 2). Die Ziele und Massnahmen sind vielmehr mit Art. 102 Abs. 2 bis KV in Übereinstimmung zu bringen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die einwendende Gemeinde bezieht sich wohl auf Art. 104 Abs. 2bis Kantonsverfassung (KV), der als Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative am 24.9.2017 vom Volk angenommen wurde. Abs. 2bis lautet: "Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen." Das Ziel, dass 80% aller Wege mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder dem Velo zurückgelegt werden, wurde aus dem regionalen Richtplan zitiert. Die Massnahmen des kommunalen Richtplans beziehen sich ins-besondere auf die kommunalen Strassen. Die Einwendung macht keine konkreten Angaben darüber, wo die Vorgaben aus der Kantonsverfassung nicht eingehalten wären.



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Das Ziel „Mittelfristig sollen mindestens 80% aller Wege mit Quelle und/oder Ziel auf Stadtgebiet mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder dem Velo zurückgelegt werden“ sei auf seine Realisierungsmöglichkeit zu überprüfen und mit Kantonsverfassung in Übereinstimmung zu bringen.
Begründung	<p>Mit dem anvisierten starken Bevölkerungs- und Arbeitsplatz-Wachstum wird sich das gesamte Verkehrsaufkommen erhöhen. Es stellt sich die Frage, ob das anvisierte Ziel überhaupt erreichbar ist.</p> <p>Plausible Aussagen über die dazu tatsächlich notwendigen Massnahmen fehlen. So ist nicht nachvollziehbar, wie Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt dazu gebracht werden sollen, den Schwerpunkt ihrer Interaktionen auf ihr Wohnquartier zu beschränken. Auch ist es wenig wahrscheinlich, dass Arbeitsplatz und Wohnung geographisch in absehbarer Zeit wieder zusammenrücken werden.</p> <p>Bereits die Erwerbstätigkeit beider Partner/innen bei Paaren/Familien und die heutige berufliche Spezialisierung verhindert mit einer erheblichen Wahrscheinlichkeit, dass Wohn- und Arbeitsort regelmässig zusammenfallen. Heute gilt: je mehr Arbeitsplätze, desto mehr Pendler.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die kommunalen Richtpläne tragen mit verschiedenen Massnahmen dazu bei, dass der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegten Wege steigen wird. Insbesondere trägt die Verdichtung selbst dazu bei, denn gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Bundesamt für Statistik, entscheiden sich Menschen in dichten Gebieten häufiger für diese Verkehrsmittel. Die Stärkung der Quartierzentren sowie die Eintragung von Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität werden ebenfalls dazu beitragen.



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Es sei auszuführen, wie das Ziel, den Transitverkehr vom Stadtgebiet fernzuhalten und über das "umliegende Nationalstrassennetz" zu führen, für den Verkehr aus der Region rechtes Zürichseeufer umgesetzt werden kann.
Begründung	Das Ziel, den Transitverkehr aus der Region rechtes Zürichseeufer vom Stadtgebiet fernzuhalten und über das "Nationalstrassennetz" zu führen, kann ausschliesslich dann realisiert werden, wenn der sog. Stadttunnel mit Ostast (direkter Anschluss der Forchstrasse an das Nationalstrassennetz mittels Tunnel ab Ortsgrenze Zollikon/Zumikon gemäss kantonalem Verkehrsrichtplan) realisiert ist. Der Gemeinderat erwartet, dass sich der Verkehrsrichtplan positiv zum Stadttunnel mit Ostast äussert, wenn er das genannte Ziel verfolgt.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Das erwähnte Ziel aus Kapitel 4.2 lit. c, es sei "der Transitverkehr vom Stadtgebiet fernzuhalten und über das umliegende Nationalstrassennetz zu führen", ist eine regionale Festsetzung. Der kommunale Richtplan ist an die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans gebunden. Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Richtplans sind in die Karten und in den Bericht integriert. Die übergeordneten Festlegungen sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und daher nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4 Gesamtstrategie Verkehr
Antrag	Es sei im Richtplantext (Verkehrsplan) festzuhalten, dass Verkehrs- und Parkplatzbeschränkungen mit den Nachbargemeinden abzustimmen seien.
Begründung	Es würde einem der wichtigsten Grundsätze des schweizerischen Planungsrechts, der Pflicht zur Abstimmung der Planungen (Art. 2 Abs. 1 RPG), widersprechen, wenn die Stadt Zürich zu Lasten ihrer Nachbargemeinden Verkehrs- und Parkplatzbeschränkungen erlässt. So kann es kein Ziel sein, die Parkplätze in der Stadt in die benachbarten Gemeinden zu verlagern. Ebenso wenig ist es unter dem Aspekt von Art. 2 Abs. 1 RPG zulässig, durch innerstädtische Restriktionen den Verkehr in Wohnquartiere der benachbarten Gemeinden zu drängen.
Entscheidung	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der kommunale Verkehrsrichtplan behandelt naturgemäss die kommunalen Aspekte der Verkehrsplanung. Die Planung und Projektierung von kommunalen Strassen obliegt denn auch den jeweiligen Gemeinden; Nachbargemeinden werden dann angehört, wenn ihre Interessen berührt werden. Dies ist im Strassengesetz (StrG, 722.1) geregelt und bedarf keiner Ergänzung im Richtplan. Kommunale Verkehrsmassnahmen wie z.B. Parkplatzbeschränkungen liegen in der Autonomie der einzelnen Gemeinden, diese bedürfen grundsätzlich keiner Abstimmung mit den Nachbargemeinden. Die übergeordneten Festlegungen mit Abstimmungsbedürfnis sind Bestandteil der kantonalen und regionalen Richtplanung und nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8 Fussverkehr
Antrag	Für Fusswege mit besonderer Aufenthaltsqualität sind Qualitätsanforderungen zu definieren. Zusätzlich ist ein Umsetzungsplan zu erstellen.
Begründung	Die Fusswege mit besonderer Aufenthaltsqualität stellen ein wichtiges neues Freiraumelement dar. Deren Qualität ist zu definieren und sie sind schnellstmöglich zu realisieren.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Qualitätsanforderungen für Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität sind bewusst nicht auf Stufe Richtplanung definiert worden. Was nötig ist, um die geforderte erhöhte Aufenthaltsqualität zu erreichen, ist ortsabhängig und sollte im Rahmen von Strassenbauprojekten mit detaillierten Kenntnissen vor Ort definiert werden können. An eine Brücke über den Fluss werden andere Qualitätsanforderungen gestellt als beispielsweise an einen Weg entlang einer viel befahrenen Strasse.</p> <p>Die Umsetzungsplanung wurde bereits gestartet, ist aber nicht Bestandteil der Richtplanung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.2 Ziele
Antrag	Das Kapitel 5.2. des Richtplans Verkehr ist unter den Zielen mit einem 4. Punkt zu ergänzen: Entsiegelung: Wenn immer möglich ist die Oberfläche von Strassen, Wegen, Plätzen und Parkplätzen im öffentlichen Raum unversiegelt zu gestalten.
Begründung	Oft ist die Versiegelung von Verkehrsflächen von der Funktion her nicht zwingend notwendig. Um insbesondere der Aufheizung im kompakten Stadtkörper in Zeiten der Klimaerwärmung entgegenzuwirken, sind die Verkehrsflächen, wo immer möglich, unversiegelt zu gestalten und möglichst zu begrünen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Stufe Richtplanung ist für diese Zielformulierung zu hoch. Sie sollte aber im Masterplan Stadtklima Berücksichtigung finden, wo detaillierter auf die Zusammenhänge mit dem Klimaschutz eingegangen werden kann.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	<p>Kapitel 6, Ziele: Umformulierung (2) Kompensation Blaue Zone. «Die Parkplätze der Blauen Zone sind gemäss PBG lediglich in einer Übergangsphase zu erhalten, bis ausreichend Parkplätze auf privatem Grund bereitgestellt werden können. Dazu sind einerseits Parkplätze der Blauen Zone nur noch denjenigen Personen zur Verfügung zu stellen, denen die jeweiligen Liegenschaftsverwaltungen auf privatem Grund keinen Parkplatz anbieten können. Andererseits sollen im Zuge der laufenden Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen die entsprechende Zahl von Blaue-Zone-Parkplätzen kompensatorisch aufgehoben werden. Die Strassenräume sollen so von der Parkierung entlastet und anderen Nutzungen zugeführt werden.»</p>
Begründung	<p>Parkplätze der Blauen Zone stellen eine Übergangslösung dar, die im Rahmen der baulichen Entwicklung wieder aufgehoben werden müssen. Aktuell wird mit diesen Parkplätzen aber öffentlicher Raum für billige Fahrzeugabstellplätze zweckentfremdet. Vielerorts stünden nämlich genügend Parkplätze auf privatem Grund zur Verfügung. Mit der Aufhebung von Parkplätzen der Blauen Zone kann der knappe öffentliche Raum qualitativ aufgewertet und vielerorts bestehende Defizite können kompensiert werden.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Die Zielformulierung zur Kompensation der Blauen Zone (Ziel 2 im Abschnitt 6.2.) gibt die Richtung vor. Die vorgeschlagene Präzisierung zur Einschränkung der Abgabe von Blaue Zone Parkplätzen an bestimmte Personen, welche eine Änderung der entsprechenden Verordnung erfordern würde, gehört nicht auf die Stufe Richtplanung. Die Zielformulierung zur Kompensation der Blaue Zone Parkplätze wird im Übrigen so angepasst, dass die Entlastung der Strassenräume von der Parkierung in den Vordergrund rückt.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Im Verkehrsplan ist im Kapitel 6.2. Ziele der Absatz (1) und im Kapitel 6.4 Massnahmen der Absatz (1), betreffend den Historischen Kompromiss, ersatzlos zu streichen.
Begründung	Im Rahmen einer Neuaushandlung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt haben garantierte Flächen für Parkplätze nichts zu suchen.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Der sogenannte "Historische Kompromiss" hat zum Ziel, durch die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkhäuser zusätzliche Flächen für den Fussverkehr und den Aufenthalt zu schaffen und das stadträumliche Erscheinungsbild attraktiver zu machen. Seit dem erwähnten Beschluss sind im Rahmen des Historischen Kompromisses rund 1000 Strassenparkplätze aufgehoben und in unterirdische Parkieranlagen verlagert worden und hat damit die Aufwertung verschiedenster Strassenabschnitte und Plätze ermöglicht. Dazu zählen etwa der Rennweg, der Sechseläutenplatz oder der Münsterhof. Als Ersatz für diese aufgehobenen Parkplätze sind u. a. die Parkhäuser City und Opéra gebaut worden. Der Historische Kompromiss hat bis anhin gut funktioniert und ist ein breit akzeptiertes Regelwerk im Umgang mit den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Innenstadt. Deshalb soll er auch in Zukunft als zielführendes, etabliertes und erfolgreiches Instrument erhalten bleiben. Eine zahlenmässige Anpassung des öffentlich zugänglichen Parkplatzangebots im Bereich des Historischen Kompromisses aufgrund der verkehrlichen und gesellschaftlichen Veränderungen seit 1990 erscheint hingegen angebracht. So zeigt sich beispielsweise das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark verbessert (u.a. Ausbau der S-Bahn, Eröffnung Durchgangsbahnhof), was zu Modalsplitveränderung zu Gunsten des Umweltverbands geführt hat. Hinzu kommen neue verkehrspolitische Vorgaben wie etwa Art. 2 quinquies Gemeindeordnung (Städteinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs). Daher soll der Parkplatzbestand zukünftig 10% unter dem Stand von 1990 liegen. Mit dieser massvollen Anpassung wird ausreichend Spielraum für die weitere Aufwertung und Erweiterung von Fuss-, Velo - und Grünflächen in der Innenstadt geschaffen. Gleichzeitig wird das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot auf einem angemessenem Stand erhalten. Damit der Historische Kompromiss neuen Mobilitätsbedürfnissen (beispielsweise Car-Sharing) und dem gesellschaftlichen Wandel (beispielsweise verlängerte Ladenöffnungszeiten) zukünftig besser Rechnung trägt, wird zudem die Umschreibung der bilanzbildenden Parkplätze vereinfacht. Diese Änderung wird bilanzneutral fortgeschrieben, damit die Vergleichbarkeit zum Ausgangswert 1990 gegeben bleibt. Der Richtplantext wurde entsprechend angepasst (Kapitel 6.2, Ziel 1).</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Im Verkehrsplan ist im Kapitel 6.2 Ziele Absatz (3) und im Kapitel 6.4 Massnahmen der Absatz (5), betreffend Quartierparkhäuser, ersatzlos zu streichen.
Begründung	Der Anteil der Autofahrenden in der Stadt Zürich geht ständig zurück. Gleichzeitig können viele private Liegenschaftenbesitzende ihre Pflichtparkplätze nicht vermieten. Es ist deshalb nicht sinnvoll, dass sich die Stadt Zürich weiterhin für Quartierparkhäuser einsetzt.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkieranlagen, die auch bereits bestehen können, ist stadtweit eine Chance, um die Strassenräume von der Strassenparkierung zu entlasten. Das Thema soll daher in der Richtplanung verankert sein.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.3 Karteneinträge
Antrag	Im Kapitel 6.3 Karteneinträge ist das Parkhaus Pfingstweid ersatzlos zu streichen.
Begründung	Das Parkhaus wird heute schon nicht mehr bestimmungsgemäss genutzt. Im Rahmen der baulichen Entwicklung hat ein Parkhaus an diesem Ort sowieso keine Existenzberechtigung mehr.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das geplante neue Parkhaus Pfingstweid soll die Aufhebung zahlreicher weisser Strassenparkplätze in dessen Umfeld, insbesondere unter der Hardbrücke und zugunsten des Fussverkehrs ermöglichen.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.4 Massnahmen
Antrag	Für die Umsetzung der Sammelstrassen als Tempo-30-Strecken und übrigen kommunalen Strassen als Tempo 30 Zonen oder Begegnungszonen ist eine Umsetzungsstrategie im Richtplan zu definieren.
Begründung	Die flächendeckende Lärmsanierung mit kreisweisem Vorgehen hat bisher nicht die erwünschte und bundesrechtlich vorgegebene Lärmsanierung gebracht. Hier sind verbindliche Umsetzungsziele vorzusehen, damit nach 30-jährigem Nichtstun endlich Fortschritte erzielt werden können.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die geforderte Umsetzungsstrategie gehört nicht in den Richtplan. Dieser definiert Ziele, die Umsetzung erfolgt nachgelagert.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4 Gesamtstrategie Verkehr
Antrag	In einem separaten Kapitel ist die erwünschte Entwicklung der Arbeitsplätze abgestimmt auf die Verkehrskapazitäten des Umweltverbundes und weiterer Infrastrukturen herzuleiten, zu begründen und in einer Karte räumlich zu verorten.
Begründung	Während relativ klare Ziele einer vom Kanton getriebenen Bevölkerungsentwicklung dargestellt werden, fehlen die Herleitungen bei der Zahl der Arbeitsplätze vollständig. Hier gilt es deshalb eine auf die Verkehrskapazitäten und weitere Infrastrukturen abgestimmte Planung zu konkretisieren und räumlich zu verorten.
Entscheid	
Stellungnahme	Die Einwendung wurde in der Zusammenstellung der Einwendungen aus der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen unter der Einwendungsnummer 1557 beantwortet.





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.3 Karteneinträge
Antrag	Es sei auf die „neue Fussverbindung“ Burgreben (B40) als Neu- oder Ausbau zu verzichten, da diese Fusswegverbindung bereits besteht.
Begründung	siehe Originalbrief
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	An der bereits im Richtplan 2004 eingetragenen Fussverbindung vom Botanischen Garten zur Lenggstrasse wird festgehalten. Sie ist zudem im regionalen Richtplan festgesetzt, welcher hier nicht zur Debatte steht. Der kommunale Richtplan konkretisiert diese Verbindung lediglich im Sinne der ökologischen und landschaftlichen Verträglichkeit.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.3 Karteneinträge
Antrag	Es sei auf die Verlängerung des Hambergersteigs (A40) zu verzichten.
Begründung	siehe Originalbrief
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	An der bereits im kommunalen Verkehrsplan von 2004 eingetragenen Fussverbindung wird festgehalten. Die Verbindung vom See zum Burghölzlihügel ist wichtig, da sie den im regionalen Richtplan festgelegten Aussichtspunkt erschliesst. Der Abschnitt wird neu als "Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität" eingetragen. Die Aufenthaltsqualität wäre allein schon durch die Aussichtslage gegeben. Die Fussverbindung wurde als direkte gerade Linie zwischen dem Ende des Hambergersteigs und dem Aussichtspunkt eingetragen, da über den genauen Verlauf erst durch eine Interessensabwägung (öffentliches Interesse, bauliche Machbarkeit, Interessen der Eigentümer, Bewirtschafter und Quartierbevölkerung, Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes etc.) im Rahmen eines Bauprojektes mit detaillierter Analyse der Situation vor Ort entschieden werden kann. Die Richtplanung ist dafür die falsche Ebene.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9 Veloverkehr
Antrag	Das Kapitel 9. Veloverkehr ist wie folgt zu ergänzen: Unter 9.1, 9.2 und 9.3 (Karteneinträge) sind die Komfortrouuten um die zur Realisierung der "sicheren und kurzfristig umsetzbaren Velorouten" fehlenden Abschnitte zu ergänzen. Es ist eine Themenkarte "sichere und kurzfristig umsetzbare Velorouten" im Richtplan abzubilden.
Begründung	siehe Originalbrief
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die geforderten Beziehungen sind bereits mit dem vorliegenden Netz abgedeckt. Die Einführung einer weiteren Hierarchieebene entspricht nicht den gängigen Einteilungen und wird nicht als zweckmässig erachtet.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9 Veloverkehr
Antrag	Das Kapitel 9. Veloverkehr ist wie folgt zu ergänzen: Punkt 9.4 ersetzen durch: Fokussiert und prioritär realisiert die Stadt Zürich bis 2022 auf dem kommunalen Strassen und Wegenetz mit kleinen Massnahmen (Velofurten, velofreundliche Trottoirüberfahrten, auf Velo abgestimmte Lichtsignalsteuerungen, Ausstattung, Signaletik, wenn rechtlich möglich Signalisation „Velostrassen“, etc.) durchgängig sichere Velorouten gemäss der Themenkarte „sichere und kurzfristig umsetzbare Velorouten“.
Begründung	siehe Originalbrief
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die aktuelle Förderstrategie für den Veloverkehr ist im Masterplan Velo der Stadt Zürich abgebildet. Die Aufnahme einer parallelen Förderstrategie in den Richtplan wird nicht als zweckmässig erachtet.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.3 Karteneinträge
Antrag	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wie ich aus dem Richtplan Fussgängerverkehr entnommen habe, ist nach wie vor ein Wanderweg vom Hammersteig über den Nebelbach quer durch den sehr steilen, terrassierten Weinberg geplant. Ich bitte sie dringlich, all diese möglichen Wegverbindungen durch den Rebberg herauszunehmen.</p>
Begründung	<p>Ich als Bewirtschafter und Pächter dieses Weinberges reibe mir verwundert die Augen. Vor etlichen Jahren wurde ein ähnliches Projekt ,nach eingehender Prüfung vor Ort durch eine Gemeinderatsdelegation abgelehnt. Vor Ort wurde klar, dass es etliche schwer lösbare Konflikte, zwischen den Bewirtschafter eines Weingartens und Personen, die sich in Ihrer Freizeit im Rebberg vergnügen, geben würde. Sämtliche Wege, die der Wanderweg queren würde, sind Bewirtschaftungswege, d.H. es wird gemäht gespritzt, geerntet ,es werden zum Teil Vogelschutznetze gespannt um die Ernte zu schützen.</p> <p>Würde man einen so steilen Rebberg als Fussgänger queren wollen, bräuchte es eine Treppe quer durch den Hang. Aus Sicherheitstechnischen Gründen bräuchte diese Treppe ein Geländer. Eine Trockenmauer an dieser Stelle wurde vom Amt für Freiraumplanung der Stadt Zürich aus Landschaftsschutz Gründen abgelehnt. Ich kann mir nicht vorstellen dass das selbe Amt, einer Treppe mit Geländer, zustimmen würde. Vor etwa zwei Jahren wurde eine neue Wanderweg -Verbindung eröffnet, Sie verbindet die Lenggstrasse über den Burghölzlihügel mit der Wynegg und darauf mit der Hammerstrasse. Diese Verbindung war ein Ergebnis, dass sich aus der Begutachtung der Situation vor Ort, durch die Gemeinderatsdelegation und den Bewirtschafter ergab.</p> <p>Dieses Beispiel ist exemplarisch wie eine Wegführung möglich ist. In meiner bald 20 Jährigen Tätigkeit an diesem Ort, habe ich, bei meinen vielen Führungen durch den Weinberg, die Feststellung gemacht, dass die meisten Leute es sehr wohl respektieren, dass ein Weinberg einen gewissen Schutz braucht und nicht in eine weitere Freizeit Konsumzone umgewandelt wird.</p>
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>An der bereits im kommunalen Verkehrsplan von 2004 eingetragenen Fussverbindung wird festgehalten. Die Verbindung vom See zum Burghölzlihügel ist wichtig, da sie den im regionalen Richtplan festgelegten Aussichtspunkt erschliesst. Der Abschnitt wird neu als "Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität" eingetragen. Die Aufenthaltsqualität wäre allein</p>



schon durch die Aussichtslage gegeben. Die Fussverbindung wurde als direkte gerade Linie zwischen dem Ende des Hambergersteigs und dem Aussichtspunkt eingetragen, da über den genauen Verlauf erst durch eine Interessensabwägung (öffentliches Interesse, bauliche Machbarkeit, Interessen der Eigentümer, Bewirtschafter und Quartierbevölkerung, Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes etc.) im Rahmen eines Bauprojektes mit detaillierter Analyse der Situation vor Ort entschieden werden kann. Die Richtplanung ist dafür die falsche Ebene.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Der Gemeinderat Regensdorf beantragt, dass der regional festgesetzte Fussweg um den Katzensee im kommunalen Verkehrsplan der Stadt Zürich mit der Festlegung « Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität» überlagert wird.
Begründung	<p>Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlage der Stadt Zürich definiert im Kapitel Freiräume auch Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Es ist zu begrüssen, dass im Sinne des Ziels „Vernetzen und Verbinden von Freiräumen“ nördlich und südlich der Katzenseen je eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität vorgesehen ist (Themenkarte Seite 60 Richtplantext Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen). Die Festlegung der südlichen Verbindung deckt sich mit dem Ziel der Gemeinde Regensdorf und der Zürcher Planungsgruppe Furtal, den bestehenden Wanderweg entlang der Wehntalerstrasse abseits der Strasse neu zu führen. Es ist jedoch — auch bezüglich der Kohärenz der Richtpläne Verkehr sowie Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlage - nicht nachvollziehbar, warum die regionale Festlegung eines Wanderwegs entlang des südlichen Ufers des Katzensees nicht mit der kommunalen Festlegung einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität überlagert wird.</p>
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.3 Karteneinträge
Antrag	<p>Der Eintrag im Kommunalen Richtplan Verkehr „Fussgängerverkehr“ im Bereich Fortsetzung Hambergersteig über Südstrasse, Wiese, Bach steil hinauf den Rebberg entzwei schneidend bis unterhalb des Waldrandes ist endgültig zu eliminieren. Ebenfalls die getüpfelten Abzweigungen parallel zum Waldrand.</p>
Begründung	siehe Originalbrief
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>An der bereits im kommunalen Verkehrsplan von 2004 eingetragenen Fussverbindung wird festgehalten. Die Verbindung vom See zum Burghölzlihügel ist wichtig, da sie den im regionalen Richtplan festgelegten Aussichtspunkt erschliesst. Der Abschnitt wird neu als "Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität" eingetragen, da die Aufenthaltsqualität schon durch die Aussichtslage gegeben ist. Die Fussverbindung wurde als direkte gerade Linie zwischen dem Ende des Hambergersteigs und dem Aussichtspunkt eingetragen, da über den genauen Verlauf erst durch eine Interessensabwägung im Rahmen eines Bauprojektes entschieden werden kann. Die Richtplanung ist dafür die falsche Ebene.</p> <p>Die geplante Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität parallel zum Waldrand entspricht der Eintragung eines Fusswegs im regionalen Richtplan, der dem kommunalen Richtplan übergeordnet ist. Der kommunale Richtplan konkretisiert die regionale Eintragung indem sie die erhöhte Aufenthaltsqualität fordert.</p>





Kategorie                      Allgemeine Einwendungen

Antrag                         Würdigung

Begründung                   -

Entscheid                    Kenntnisnahme

Stellungnahme



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4 Gesamtstrategie Verkehr
Antrag	<p>Bereits heute zwingen sich massive Pendlerströme von der Autobahnausfahrt Wollishofen entlang der Stadtgrenze (Zwängiweg/Hornhaldenstrasse) durch das Gemeindegebiet Kilchberg. Die betroffenen Wohngebiete sind nicht für dieses enorme Verkehrsaufkommen konzipiert und leiden dementsprechend stark unter dieser Verkehrsbelastung. Mit der Entwicklung des Gebietes Lätten durch die Stadt Adliswil im Grenzgebiet zur Stadt Zürich und der Gemeinde Kilchberg ist weiterer massiver motorisierter Verkehr zu erwarten.</p> <p>Aus diesen Gründen haben wir grosse Bedenken bezüglich der Verkehrsentwicklung im Raum Zwängiweg/Hornhaldenstrasse. Die vielen Versuche, zusammen mit der Stadt Zürich die für die Gemeinde Kilchberg unhaltbare Situation zu verbessern, blieben erfolglos (Kontaktperson: Frau Julie Stempfel). Die Anliegen der Gemeinde Kilchberg werden von der Stadt Zürich nicht ernst genommen. Wir regen dringen an, ein überregionales Verkehrskonzept mit der Gemeinde Kilchberg zu erarbeiten. Die aktuelle Situation im Raum Zwängiweg/Hornhaldenstrasse ist unhaltbar und kann nicht mehr geduldet werden.</p>
Begründung	-
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Der kommunale Verkehrsrichtplan behandelt naturgemäss die kommunalen Aspekte der Verkehrsplanung. Die Planung und Projektierung von kommunalen Strassen obliegt denn auch den jeweiligen Gemeinden; Nachbargemeinden werden dann angehört, wenn ihre Interessen berührt werden. Dies ist im Strassengesetz (StrG, 722.1) geregelt und bedarf keiner Ergänzung im Richtplan. Die übergeordneten Festlegungen mit Abstimmungsbedürfnis sind Bestandteil der kantonalen und regionalen Richtplanung und nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.</p> <p>Die Stadt Zürich ist selbstverständlich bereit, die aufgezeigte Verkehrsproblematik zusammen mit der Gemeinde Kilchberg zu erläutern und gegebenenfalls Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zu ergreifen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	<p>Das Ziel 2 unter 6.2 ist wie folgt zu umschreiben: "Kompensation private-öffentliche Parkplätze Die Anzahl Parkplätze für die Nutzungen (Wohnungen, Arbeiten, öffentliche Nutzungen) hat gesamthaft den Anforderungen gemäss Parkplatzverordnung zu entsprechen. Parallel zur Erstellung von Pflichtparkplätzen bei Ersatzneubauten auf Privatgrund ist die entsprechende Anzahl öffentlicher Parkplätze (namentlich Blaue-Zone-Parkplätze) aufzuheben. Die Strassenräume können dadurch von der Parkierung entlastet und anderen Funktionen zugeführt werden."</p>
Begründung	siehe Originalbrief
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Die Zielformulierung zur Kompensation der Blauen Zone wird so angepasst, dass die Entlastung der Strassenräume von der Parkierung in den Vordergrund rückt. Es bezieht sich aber ausschliesslich auf die Kompensation Blauer-Zone-Parkplätze im öffentlichen Raum, die im Zusammenhang mit der Nutzung Wohnen stehen. Die Parkplatzverordnung regelt die Anzahl Pflichtparkplätze auf privatem Grund. Die kompensatorische Aufhebung weisser Strassenparkplätze erfolgt seit langem in der Innenstadt (Historischer Parkplatz-Kompromiss) und soll mittels Quartierparkhäusern neu auch in Quartierzentren möglich werden (Ziel 3).</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.3 Karteneinträge
Antrag	<p>Auf die neue Fussverbindung Burgreben (B40), Abschnitt Botanischer Garten bis Lenggstrasse, sei zu verzichten.</p> <p>Der kommunale Richtplan übernimmt damit 1:1 eine übergeordnete Festlegung im Regionalen Richtplan (Nr. 36, S. 129). Dem Regionalen Richtplan lässt sich keine sachlich gerechtfertigte Zielsetzung für die in der Karte eingezeichnete Wegführung durch die Tennisplätze hindurch entnehmen (B41). Die bloss übergeordnete Festlegung, welche nur einer ungefähren Festlegung entspricht, lässt zu, dass die kommunalen Planungsbehörden davon abweichen, wenn bessere Lösungen in Frage kommen. Die übergeordnete Richtplanung ist nicht unbesehen zu übernehmen.</p>
Begründung	siehe Originalbrief
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Beim Fussweg vom Botanischen Garten bis zur Lenggstrasse handelt es sich um einen Eintrag aus dem regionalen Richtplan, der im kommunalen Richtplan zusätzlich dargestellt wurde, um eine Übersicht über das gesamte Fussverbindungsnetz zu ermöglichen. Die kommunale Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität (B40) bezieht sich nur auf den Abschnitt oberhalb des Rebhügels und konkretisiert die regionale Festlegung hinsichtlich der Aufenthaltsqualität. Regionale Festlegungen sind für den kommunalen Richtplan verbindliche Vorgaben und nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans.</p> <p>Der Richtplan macht noch keine Aussagen über den konkreten zukünftigen Verlauf der eingetragenen Fussverbindung. Er ist nicht parzellenscharf und auch nicht eigentümerverschrieben. Der zukünftige Verlauf kann erst auf Stufe Bauprojekt mit detaillierter Kenntnis der Situation vor Ort und nach durchgeführter Interessenabwägung definiert werden.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>• erschwert notwendige Verkehrsberuhigung</li><li>• ohnehin zu viel Durchgangsverkehr</li><li>• fehlende Veloinfrastruktur auf Velo-Hauptroute</li><li>• sichere Schulwege</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Bitte verzichten Sie auf die Klassifizierung der Mutschellen-, Rieter und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung Fehlende Veloinfrastruktur auf Velo Hautroute Mehrere Schulen und Schulwege sind direkt abhängig von den genannten Strassen und erfordern 30er Zonen, nicht noch mehr schnellen und schweren Verkehr Die genannten Strassen sind für Sammelstrassen ungeeignet weil zu eng, zu viele Kinder, zu unübersichtlich
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Parkierung (1) Historischer Parkplatzkompromiss.  Dieser Abschnitt muss ersatzlos gestrichen werden.
Begründung	Der historische Stadtteil muss aus umwelt- und klimatischen und historischen Gründen vom Autoverkehr befreit werden. Historische Stadtteile wurden nie für den Autoverkehr gebaut. Die Innenstadt ist gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar werden und für das Gewerbe gibt es Spezialregelung.  Welcher unwirtlicher Zustand vor dem Stadthaus mit all der Blechkarosserie.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Der sogenannte "Historische Kompromiss" hat zum Ziel, durch die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkhäuser zusätzliche Flächen für den Fussverkehr und den Aufenthalt zu schaffen und das stadträumliche Erscheinungsbild attraktiver zu machen. Seit dem erwähnten Beschluss sind im Rahmen des Historischen Kompromisses rund 1000 Strassenparkplätze aufgehoben und in unterirdische Parkieranlagen verlagert worden und hat damit die Aufwertung verschiedenster Strassenabschnitte und Plätze ermöglicht. Dazu zählen etwa der Rennweg, der Sechseläutenplatz oder der Münsterhof. Als Ersatz für diese aufgehobenen Parkplätze sind u. a. die Parkhäuser City und Opéra gebaut worden. Der Historische Kompromiss hat bis anhin gut funktioniert und ist ein breit akzeptiertes Regelwerk im Umgang mit den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Innenstadt. Deshalb soll er auch in Zukunft als zielführendes, etabliertes und erfolgreiches Instrument erhalten bleiben. Eine zahlenmässige Anpassung des öffentlich zugänglichen Parkplatzangebots im Bereich des Historischen Kompromisses aufgrund der verkehrlichen und gesellschaftlichen Veränderungen seit 1990 erscheint hingegen angebracht. So zeigt sich beispielsweise das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark verbessert (u.a. Ausbau der S-Bahn, Eröffnung Durchgangsbahnhof), was zu Modalsplitveränderung zu Gunsten des Umweltverbunds geführt hat. Hinzu kommen neue verkehrspolitische Vorgaben wie etwa Art. 2 quinquies Gemeindeordnung (Städteinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs). Daher soll der Parkplatzbestand zukünftig 10% unter dem Stand von 1990 liegen. Mit dieser massvollen Anpassung wird ausreichend Spielraum für die weitere Aufwertung und Erweiterung von Fuss-, Velo - und Grünflächen in der Innenstadt geschaffen. Gleichzeitig wird das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot auf einem angemessenem Stand erhalten. Damit der Historische Kompromiss neuen Mobilitätsbedürfnissen (beispielsweise Car-Sharing) und dem gesellschaftlichen Wandel (beispielsweise verlängerte Ladenöffnungszeiten) zukünftig besser Rechnung trägt, wird zudem die Umschreibung der bilanzbildenden Parkplätze vereinfacht. Diese Änderung wird bilanzneutral fortgeschrieben, damit die Vergleichbarkeit



zum Ausgangswert 1990 gegeben bleibt.  
Der Richtplantext wurde entsprechend angepasst (Kapitel 6.2, Ziel 1).





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Seite 23 Punkt 2 Kompensation Blaue Zone  Streichen: sofern Bedarf für andere Nutzungen besteht.  Die frei gewordenen Flächen werden für Grünraum (Bäume) Velowege, Begegnungszone, etc. genutzt
Begründung	Der historische Stadtteil muss aus umwelt- und klimatischen und historischen Gründen vom Autoverkehr befreit werden. Historische Stadtteile wurden nie für den Autoverkehr gebaut. Die Innenstadt ist gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar werden und für das Gewerbe gibt es Spezialregelung.  Welcher unwirtschaftlicher Zustand vor dem Stadthaus mit all der Blechkarosserie.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Ziel 2 zur Kompensation Blaue Zone besagt genau das Beantragte: Die Parkplätze werden kompensatorisch aufgehoben, um Platz zu gewinnen für Umgestaltungen, Begrünungen etc. Der Richtplantext wird nicht angepasst.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.4 Massnahmen
Antrag	"Seite 26 6.4 Massnahmen Punkt 1-5 Ersatzlos streichen"
Begründung	Umsetzung Masterplan 2025 auf 2020  Klimaveränderungen fordern ein rasches Handeln und da hat es leider kein Platz mehr für neue Quartierparkplätze (oberirdisch oder unterirdisch).
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Eine pauschale Streichung aller Massnahmen zur Parkierung wäre nicht sinnvoll, dies umso mehr als diese zu mehr Spielräumen im Strassenraum, d.h. zu mehr Klimaschutzmassnahmen wie Beschattung etc. führen würden.



Kategorie Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes

Kapitel 8.2 Ziele

Antrag S. 34 8.2 Ziele a) b) c)

Textergänzung: Insbesondere werden Massnahmen zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmern (Kinder, betagte und behinderte Personen) geplant und umgesetzt. Grundsätzlich sollten bei Schulen, Kindergärten, Bahnhöfen, Spitälern, öffentlichen Plätzen und Wohnquartieren flächendeckend Begegnungszonen eingerichtet werden.

Begründung Mit dieser Massnahme bekommt der schwächere Verkehrsteilnehmer gegenüber dem motorisierten Verkehr mehr Gewicht. Auch die Haftung bei einem Verkehrsunfall liegt nicht beim schwächeren Verkehrsteilnehmer. Es muss ein allgemeines Umdenken im Bereich Verkehr stattfinden.

Entscheid Nicht Gegenstand des Planungsinstruments

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



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9.4 Massnahmen
Antrag	S. 58 Massnahmen  Ergänzung zu Punkt 2:  Für sichere Velorouten müssen auch Parkplätze aufgehoben werden können Diese werden nicht kompensiert werden
Begründung	Die Stadt hat nicht Platz genug für alle Bedürfnisse. Das Velo und die Fussgänger brauchen im Vergleich zum motorisierten Verkehr wenig Platz. Für die Entlastung der Fussgängerbereiche muss für einen sicheren Veloverkehr mehr Strassenraum zur Verfügung gestellt werden.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Im kommunalen Richtplan Verkehr werden die flächenrelevanten Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten im öffentlichen Raum eingetragen. Soweit bereits ausreichende Informationen vorhanden sind, wird auch zwischen den einzelnen Verkehrsarten koordiniert, sollten nicht alle Anforderungen auf der zur Verfügung stehenden Fläche umgesetzt werden können. Oft kann diese Frage aber erst auf Stufe der einzelnen Strassenbauprojekte mit den detaillierten Kenntnissen der Situation vor Ort entschieden werden. Eine generelle Priorisierung einer Verkehrsart würde der erforderlichen Interessenabwägung nicht Rechnung tragen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Neue geplante Veloroute Kreis 2: Ab Seestrasse via Haumesserstrasse-.Renngerstrasse-Albisstrasse-Renggerstrasse-Zellerstrasse-Hoffnungstrasse-Einmündung Kilchbergstr.
Begründung	Diese Komfortroute ist vor allem für gemütliche Velofahrer und Familien mit Kinder gedacht. Mit dieser Route kann ein Teil der See-Albisstrasse mit sehr viel Autoverkehr und schmalen Strassenabschnitten umfahren werden. Auch die Steigung Renngerstrasse/Zellerstrasse ist für nicht so Trainierte verträglich und kann den steilen Anstieg via Kilchbergsteig ersetzen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr
Antrag	Fabrikstrasse und Gerstenstrasse zwischen Limmatstrasse und Sihlquai als Dienst- und Umleitungsrouten aufnehmen
Begründung	Diese Fahrroute wird bei Umleitungen von den VBZ benötigt.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	KEINE Umklassierung zu einer Sammelstrasse
Begründung	<p>Die Mutschellenstrasse, Waffenplatzstrasse und Rieterstrasse sind viel zu stark befahren und können die morgendlich anrollende Verkehrsmenge heute schon nicht "abfertigen/ schlucken", sprich: es gibt jeden Morgen grosse Rückstaus, die die direkt Anwohnenden Abgas-und Lärmtechnisch an den Rand bringen.</p> <p>Als Mutter eines Sohnes, der im 2. Kg (!! ) täglich mehrmals die Mutschellenstrasse (auf Höhe Staubstrasse) alleine queren musste, weiss ich, wie gefährlich dies für die Kinder ist. Denn die Autofahrer sind frühmorgens -im Wissen um den sicheren Rückstau weiter vorne auf der Strasse- sehr gestresst und oft rücksichtslos im Umgang mit den schwächsten Verkehrsteilnehmer. Leider sind sie immer wieder nicht gewillt, abzubremesen/anzuhalten, geschweige denn angepasst an all die Schulkinder zu fahren. Wir haben mehrmals sehr gefährliche Situationen auf dem Fussgängerstreifen (!!!) erlebt.</p> <p>Ich bitte daher eindringlichst und zur Sicherheit aller Schulkinder der Schulen Manegg und Gabler, dass die genannten Strassen beruhigt und nicht noch zur Sammelstrassen umklassiert werden!</p> <p>Freundliche Grüsse</p> <p>Camilla Steimle</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-</p>



regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr
Antrag	Die Tramlinie durch die Rauti- und Altstetterstrasse ist aus dem Plan zu streichen.
Begründung	Anlässlich der heftigen Diskussionen im Quartier zur Tramumleitung der Linie 2 wurde klar, dass die Altstetterstrasse beruhigt werden soll. Eine Tramlinie durch die Rauti- und Altstetterstrasse hat keinen Platz im Bereich untere Altstetterstrasse / Bhf Altstetten. Auf einen Richtplaneintrag ist somit zu verzichten.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Bei den Tramlinien handelt es sich um übergeordnete Festlegungen, die nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans sind, sondern nur zur Information und besseren Einordnung der kommunalen Eintragungen in das ÖV-Gesamtnetz dargestellt wurden. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr können aber keine Einwendungen zu übergeordneten Festlegungen entgegengenommen werden.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 8.1: Geplante Fussverbindungen
Antrag	Die Verlängerung des Hambergersteigs (A40, neue Fussverbindung) ist ersatzlos aus dem kommunalen Richtplan Verkehr zu streichen.
Begründung	siehe Originalbrief
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	An der bereits im kommunalen Verkehrsplan von 2004 eingetragenen Fussverbindung wird festgehalten. Die Verbindung vom See zum Burghölzlihügel ist wichtig, da sie den im regionalen Richtplan festgelegten Aussichtspunkt erschliesst. Der Abschnitt wird neu als "Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität" eingetragen. Die Aufenthaltsqualität wäre allein schon durch die Aussichtslage gegeben. Die Fussverbindung wurde als direkte gerade Linie zwischen dem Ende des Hambergersteigs und dem Aussichtspunkt eingetragen, da über den genauen Verlauf erst durch eine Interessensabwägung (öffentliches Interesse, bauliche Machbarkeit, Interessen der Eigentümer, Bewirtschafter und Quartierbevölkerung, Aspekte des Umwelt- und Naturschutzes etc.) im Rahmen eines Bauprojektes mit detaillierter Analyse der Situation vor Ort entschieden werden kann. Die Richtplanung ist dafür die falsche Ebene.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 8.1: Geplante Fussverbindungen
Antrag	Die beiden geplanten Fusswegverbindungen A77 und B76 (unklarer Eintrag) im Gebiet Ettenfeld-Seebach bzw. des geplanten Arianeparks seien ausserhalb des Grundstücks Kat.-Nr. SE6749 zu führen.
Begründung	siehe Originalbrief
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Aus Sicht der Richtplanung ist es sinnvoll, den Arianepark in das Netz der Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität zu integrieren. Der Richtplan ist je-doch weder parzellenscharf noch eigentümerverbindlich. Der genaue Verlauf der zukünftigen Fusswege kann nur im Rahmen von Bauprojekten nach erfolgter Interessensabwägung und detaillierter Kenntnis der Situation vor Ort festgelegt werden.</p> <p>Die Fussverbindung B77 (neu als Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität für einen Abschnitt der ehemaligen Fussverbindung A77) wird mit einem langfristigen Realisierungshorizont eingetragen, so dass sie realisiert werden kann, wenn eine Nutzungsänderung des Industrieareals eintreten sollte.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	Tab. 8.1: Geplante Fussverbindungen
Antrag	Die geplante Fusswegverbindung A50 zwischen der Flüelastrasse und der Flurstrasse sei über das Grundstück Kat.-Nr. AL8195 und/oder AL8194 und nicht über AL 7775 (mit Wegrecht zugunsten des Grundstücks Kat.-Nr. AL 8097 der Stiftung PWG belastet) zu führen.
Begründung	siehe Originalbrief
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Das Anliegen der Richtplanung ist es, zusätzliche Fussverbindungen als Verbindungen zwischen der Flurstrasse und der Flüelastrasse zu schaffen (A50 und A51), da in diesem Gebiet bereits grössere Wohnüberbauungen realisiert wurden und weitere folgen werden. Somit nimmt die Bedeutung des Fussverkehrs zu. Die Einträge im Richtplan sind aber nicht parzellenscharf. Die genaue Wegführung wird im Rahmen von Strassenbauprojekten nach erfolgter Interessensabwägung festgelegt.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.4 Massnahmen
Antrag	<p>In Ziffer 6.2 (2) und 6.4 (2) des Richtplans Verkehr wird hingewiesen, dass zur Vermeidung von Leerständen im Zuge der laufenden Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen die entsprechende Zahl von Blaue-Zone-Parkplätzen kompensatorisch aufgehoben werden sollen, sofern Bedarf für andere Nutzungen besteht (Bäume, Velostreifen, Fussgängerflächen etc.). Zusammenfassend ist festzuhalten, dass unter keinen Umständen weitere Blaue-Zone-Parkplätze abgebaut werden dürfen.</p>
Begründung	<p>Der HEV Zürich ist nicht damit einverstanden, Blaue-Zone-Parkplätze aufzuheben, wenn Wohn-Ersatzneubauten mit Pflichtparkplätzen erstellt werden. In der Stadt Zürich bestehen bereits heute deutlich zu wenig Blaue-Zone-Parkplätze. Diese sind zu erhalten und auszubauen. Dies insbesondere deshalb, weil sich nicht alle Bewohner von Liegenschaften einen privaten Parkplatz leisten können. Hinzu kommt, dass in den Liegenschaften nicht genügend Besucher-Parkplätze vorgesehen sind, weshalb auch für diese Blaue-Zone-Parkplätze vorhanden sein müssen. Dies gilt im Übrigen auch für das Gewerbe: Dieses ist darauf angewiesen, dass im Umfeld genügend Parkplätze vorhanden sind. Im Falle eines Abbaus weiterer Blaue-Zone-Parkplätze wird diesem Bedürfnis nicht Rechnung getragen.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Gemäss PBG und PPV haben private Nutzungen ihren PP-Bedarf auf Privatgrund abzudecken. Ein Anspruch auf Strassenparkplätze besteht nicht. Die im Zuge von Ersatzneubauten entstehenden Pflichtparkplätze sollen kompensatorisch im Strassenraum aufgehoben werden. Damit wird Platz frei für andere Nutzungen wie Güterumschlagplätze, Alleen oder Veloinfrastruktur. Gleichzeitig können damit Leerstände in teuren, privaten Garagen vermieden werden.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.4 Massnahmen
Antrag	Der HEV Zürich lehnt es ab, weitere Tempo-30-Zonen vorzusehen. Die Haus- und Grundstückseigentümer sind auf einen flüssigen Individualverkehr angewiesen. Tempo 50-Zonen sind deshalb auszubauen und es ist auf Hindernisse auf öffentlichen Strassen zu verzichten. Vor diesem Hintergrund sind die Ziffern 5.2 (2) sowie 5.4 (2) des Richtplans Verkehr ersatzlos zu streichen.
Begründung	-
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der regionale Richtplan gibt vor, dass "sensible Siedlungsgebiete (Wohnen, Erholung) mittels Temporeduktionen und Fernhalten des ortsfremden Autoverkehrs vor den negativen Auswirkungen der Mobilität zu schützen sind". Die Stadt unterstützt diesen übergeordneten Grundsatz ausdrücklich. Daher legt sie grossen Wert darauf, dass insbesondere das kommunale Strassennetz auf das Umfeld abgestimmt ist und folglich auf ein Tieftempokonzept auszurichten ist.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4.2 Ziele
Antrag	Der HEV Zürich weist darauf hin, dass Haus- und Grundeigentümer sowie deren Besucher auch auf den MIV angewiesen sind und der MIV deshalb nicht weiter zu reduzieren ist.
Begründung	Für die Haus- und Grundeigentümer und deren Besucher ist es bereits heute sehr schwierig, mit ihrem motorisierten Fahrzeug zu ihren Liegenschaften zu gelangen. Dies vor dem Hintergrund, dass die Stadt Zürich keine Möglichkeit auslässt, den MIV zu reduzieren. Auch im regionalen Richtplan Verkehr wird darauf hingewiesen, dass ein hoher Anteil an öffentlichem Fuss- und Veloverkehr sowie eine «geringe Lärm- und Luftbelastung» erreicht werden soll. Zudem wird darauf hingewiesen, dass mittelfristig «mindestens 80 Prozent aller Wege mit Quelle und/oder Ziel auf Stadtgebiet mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt» wird (vgl. hierzu Ziffer 4.2 (a) des Richtplans Verkehr). Daraus ist das Ziel abzuleiten, den MIV weiter zu reduzieren.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Der kommunale Richtplan Verkehr definiert Ziele, Massnahmen und Eintragungen zur Erschliessung der Quartiere. Für den MIV werden Sammelstrassen eingetragen, die innerhalb von den Quartieren den MIV sammeln und dem übergeordneten Strassennetz zuführen bzw. für den Weg zurück sorgen. Es besteht zudem eine Erschliessungspflicht der Stadt, die nicht Gegenstand der Richtplanung ist. Soweit übergeordnete Planungsinstrumente wie beispielsweise der regionale Richtplan eine Reduktion des MIV anstreben, so ist der kommunale Richtplan an diese Vorgaben gebunden.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	9.4 Massnahmen
Antrag	In Ziffer 9.4 (4) des Richtplans Verkehr ist vorgesehen, genügend öffentlich zugängliche Veloabstellplätze anzubieten. Für den HEV Zürich ist entscheidend, dass neue Veloabstellplätze unter keinen Umständen zu einem weiteren Abbau von Auto-Parkplätzen führt. Wie bereits in Ziffer 3 ausgeführt, bestehen in der Stadt Zürich zu wenig Parkplätze. Ein weiterer Abbau wird deshalb nicht akzeptiert.
Begründung	-
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Im kommunalen Richtplan Verkehr werden die flächenrelevanten Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten im öffentlichen Raum eingetragen. Soweit bereits ausreichende Informationen vorhanden sind, wird auch zwischen den einzelnen Verkehrsarten koordiniert, sollten nicht alle Anforderungen auf der zur Verfügung stehenden Fläche umgesetzt werden können. Oft kann diese Frage aber erst auf Stufe der einzelnen Strassenbauprojekte mit den detaillierten Kenntnissen der Situation vor Ort entschieden werden. Eine generelle Priorisierung einer Verkehrsart würde der erforderlichen Interessenabwägung nicht Rechnung tragen.





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5 Strassennetz MIV
Antrag	Der Hirschengraben-Auf der Mauer ist als autofreie Strasse (neue Kategorie im Verkehrsplan) zu bezeichnen. In diese Kategorie gehört auch das Limmatquai und die Bahnhofstrasse.
Begründung	Gemäss den nachfolgend wiedergegebenen Zielsetzungen zum MIV (vgl. Verkehrsplan, siehe Originalbrief) ist der Hirschengraben und Auf der Mauer frei von Autoverkehr zu halten (nur Zubringerdienst und allenfalls Parkplätze Anwohner Blaue Zone'). Dieses System funktioniert analog am Limmatquai. Die beiden Strassen sind auch Schulweg zum Schulhaus Hirschengraben. Das neu eingeführte Tempo 30-Regime ist mutlos, war doch schon vorher das Geschwindigkeitsniveau tiefer (vertikale Versätze, Fussgängerquerungen, Parkierungsmanöver).
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der kommunale Richtplan bezeichnet die kommunalen Sammelstrassen, die die Groberschliessung des Stadtgebiets für den MIV in Ergänzung zum regionalen und kantonalen Strassennetz sicherstellen. Der kommunale Richtplan hat gemäss übergeordneten Vorgaben nur die kommunalen Sammelstrassen zu bezeichnen. Die Einführung einer neuen Kategorie "autofreie Strasse" ist nicht vorgesehen und wird auch nicht als zweckmässig erachtet.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Auf die Ziele und Massnahmen zum historischen Parkplatzkompromiss ist zu verzichten. Vielmehr sind angesichts der Überlastung der Strassen die Parkplätze auf öffentlichem Grund zu minimieren.
Begründung	Der historische Parkplatzkompromiss ist nicht im kommunalen Richtplan festzulegen. Bei der Parkplatzfrage geht es um ein Abwägen der verschiedenen Ziele (z.B. Freiraum für die Bewohner). Da die Stadtmitte bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist gibt es keinen Grund am statischen Festhalten eines ursprünglichen Zustandes (vor Einführung S-Bahn). Wir gehen zudem davon aus, dass mit dem Opernhaus-Parking genügend Parkplätze erstellt wurden, um den Abbau am Hirschengraben zu kompensieren.
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Der sogenannte "Historische Kompromiss" hat zum Ziel, durch die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkhäuser zusätzliche Flächen für den Fussverkehr und den Aufenthalt zu schaffen und das stadträumliche Erscheinungsbild attraktiver zu machen. Seit dem erwähnten Beschluss sind im Rahmen des Historischen Kompromisses rund 1000 Strassenparkplätze aufgehoben und in unterirdische Parkieranlagen verlagert worden und hat damit die Aufwertung verschiedenster Strassenabschnitte und Plätze ermöglicht. Dazu zählen etwa der Rennweg, der Sechseläutenplatz oder der Münsterhof. Als Ersatz für diese aufgehobenen Parkplätze sind u. a. die Parkhäuser City und Opéra gebaut worden. Der Historische Kompromiss hat bis anhin gut funktioniert und ist ein breit akzeptiertes Regelwerk im Umgang mit den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Innenstadt. Deshalb soll er auch in Zukunft als zielführendes, etabliertes und erfolgreiches Instrument erhalten bleiben.</p> <p>Eine zahlenmässige Anpassung des öffentlich zugänglichen Parkplatzangebots im Bereich des Historischen Kompromisses aufgrund der verkehrlichen und gesellschaftlichen Veränderungen seit 1990 erscheint hingegen angebracht. So zeigt sich beispielsweise das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark verbessert (u.a. Ausbau der S-Bahn, Eröffnung Durchgangsbahnhof), was zu Modalsplitveränderung zu Gunsten des Umweltverbands geführt hat. Hinzu kommen neue verkehrspolitische Vorgaben wie etwa Art. 2 quinquies Gemeindeordnung (Städteinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs). Daher soll der Parkplatzbestand zukünftig 10% unter dem Stand von 1990 liegen. Mit dieser massvollen Anpassung wird ausreichend Spielraum für die weitere Aufwertung und Erweiterung von Fuss-, Velo - und Grünflächen in der Innenstadt geschaffen. Gleichzeitig wird das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot auf einem angemessenem Stand erhalten.</p> <p>Damit der Historische Kompromiss neuen Mobilitätsbedürfnissen (beispielsweise Car-Sharing) und dem gesellschaftlichen Wandel (beispielsweise verlängerte Ladenöffnungszeiten) zukünftig besser Rechnung</p>



trägt, wird zudem die Umschreibung der bilanzbildenden Parkplätze vereinfacht. Diese Änderung wird bilanzneutral fortgeschrieben, damit die Vergleichbarkeit zum Ausgangswert 1990 gegeben bleibt.  
Der Richtplanteil wurde entsprechend angepasst (Kapitel 6.2, Ziel 1).



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Der Hirschengraben ist als Fussweg mit erhöhter Aufenthaltsqualität festzulegen.
Begründung	Der Hirschengraben ist eine wichtige Fusswegverbindung ins Hochschulquartier, aber auch der quartierinterne Schulweg. Das Ziel grosszügige Zirkulations- und Aufenthaltsflächen (Kapitel 8.2 c)) ist nur erreichbar, wenn der Hirschengraben und Auf der Mauer verkehrsfrei (nur Anwohner) gestaltet werden.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Oberhalb des Hirschengrabens ist eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität eingetragen (Künstlergasse - Park - oberhalb neuem Kunsthaus). Entlang des Hirschengrabens gibt es erst dann Spielraum für den Eintrag einer Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität, wenn dort die Parkplätze aufgehoben werden können (vergleiche Thema historischer Parkplatzkompromiss).



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Die Verbindung Hirschengraben-Auf der Mauer ist als kommunale Veloroute zu bezeichnen.
Begründung	Eine durchgehende hangparallele Route (Höhendifferenz 1- gleich wie Seilergraben) wäre eine ideale Ausweichroute zur Route Seilergraben-Weinbergstrasse.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der Abschnitt ist hinsichtlich Netzdichte nicht notwendig und wird nicht aufgenommen.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Auf die Festlegung des Fussweges Polysteig ist zu verzichten. Als prioritäre Fusswegverbindung ist die Route Leonhardstrasse (Verzicht auf Parkplätze) - Walcheplatz - HB aufzuwerten.
Begründung	Der Fussweg in der Falllinie mag auf dem Plan eine nahe liegende Idee zur Verbesserung der Erschliessung des Hochschulquartiers sein. Wer die Situation vor Ort kennt, sieht jedoch, dass der Weg nicht realisierbar ist, ohne die wertvolle Vegetation zu zerstören. Durch eine Rodung würde der im Richtplan neu festgelegte Vernetzungskorridor in der innerstädtischen Grünoase zunichte gemacht. Die Richtplan Themen Stadtnatur (Baumschutz gemäss BZO, Fledermausstandorte usw.) und Stadtklima sind in der Abwägung höher zu gewichten, auch weil die Verbindung über das Central aus verkehrstechnischer Sicht schwierig ist. Nicht ernst genommen werden kann die 70er-Jahr-Idee einer Rolltreppe.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der geplante Polysteig ist eine Festlegung im regionalen Richtplan. Der kommunale Richtplan ist an diese übergeordnete Festlegungen gebunden. Die vorgeschlagene Alternative via Leonhardstrasse stellt zudem einen erheblichen Umweg dar, während es sich bei der Verbindung HB - Central – Hochschulgebiet via Polysteig um die direkte Verbindung handelt. In welcher Form diese Verbindung realisiert wird, ist noch offen, aber sie ist unverzichtbar für die verbesserte Erschliessung.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.4 Massnahmen
Antrag	Unter 5.4 ist als weitere Massnahme einzuführen: Die Stadt setzt sich an geeigneten Standorten mit dem Einbau lärmarmen Strassenbeläge und Temporeduktionen für die Reduktion der Lärmbelastung entlang der Strassen ein und schafft damit die Voraussetzungen für eine effiziente und stadträumlich attraktive Verdichtung mit Wohnbauten.
Begründung	Der Zielkonflikt zwischen Lärmschutz und innerer Verdichtung spitzt sich zunehmend zu. Die Immissionsgrenzwerte für Wohnnutzungen werden nicht nur an Hauptverkehrsstrassen, sondern auch entlang von Verbindungs- und Sammelstrassen regelmässig überschritten. Dies behindert und verteuert die Verdichtung mit qualitativ hochstehenden Wohnbauten und erschwert zudem die Gestaltung von stadträumlich angemessenen Nutzungsdispositionen und attraktiven Strassenfassaden. In vielen Fällen wären mit einer Kombination von Temporeduktionen (30 statt 50) und dem Einbau lärmarmen Strassenbeläge entscheidende Grenzwertreduktionen möglich. Temporeduktionen könnten auch abhängig von der Tageszeit sein, z.B. nur zur Schlafenszeit geringere Geschwindigkeit und somit geringere Lärmbelastung.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Lärmschutz ist ein wichtiges Thema und ist bei der Strassenprojektierung aufgrund des übergeordneten Lärmschutzrechts zwingend zu berücksichtigen. Ein diesbezügliches Ziel ist zudem bereits im regionalen Richtplan definiert (vgl. 4.1.1 lit. e: Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt). Konkrete Um-setzungsmassnahmen wie lärmarme Strassenbeläge sind aber nicht Gegenstand des Richtplans sondern bedingen eine einzelfallweise Überprüfung auf Stufe der Strassenprojektierung.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	<p>Das Ziel 2 unter 6.2 ist wie folgt zu umschreiben: "Kompensation private - öffentliche Parkplätze Die Anzahl Parkplätze für die Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, öffentliche Nutzungen) hat gesamthaft den Anforderungen gemäss Parkplatzverordnung zu entsprechen. Parallel zur Erstellung von Pflichtparkplätzen bei Ersatzneubauten auf Privatgrund sollten die entsprechende Anzahl öffentlicher Parkplätze (namentlich Blaue-Zone-Parkplätze) aufgehoben werden. Die Strassenräume können dadurch von der Parkierung entlastet und anderen Funktionen zugeführt werden."</p>
Begründung	<p>Der historische Parkplatzkompromiss war ein Mittel zur Lösung der politischen Verkampfungen zum Thema Parkierung Ende des 20. Jahrhunderts. Der Eintrag zur Parkierung im kommunalen Richtplan sollte eigentlich die verkehrsplanerischen Ziele der heutigen Zeit widerspiegeln, namentlich die Reduktion des Autoverkehrs. In den letzten Jahren ist die Innenstadt von allen Kantonsteilen durch die S-Bahn besser erschlossen worden und der Bestandesschutz lässt sich planerisch nicht rechtfertigen. Politisch ist die Aufrechterhaltung des historischen Parkplatzkompromisses aber vertretbar. Während die Zielsetzung zur "Kompensation Blaue Zone" allgemein formuliert ist, ist die Massnahme dazu erfreulicherweise knapp und präzise. Im Grundsatz geht es darum, dass insgesamt nicht mehr private und öffentliche Parkplätze vorhanden sind, als dies die Parkplatzverordnung zulässt. Die grössere Gestaltungsfreiheit der Strassenräume ist ein wichtiger Effekt.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Die Zielformulierung zur Kompensation der Blauen Zone wird so angepasst, dass die Entlastung der Strassenräume von der Parkierung in den Vordergrund rückt.</p> <p>Es bezieht sich aber ausschliesslich auf die Kompensation Blauer-Zone-Parkplätze im öffentlichen Raum, die im Zusammenhang mit der Nutzung Wohnen stehen. Die Parkplatzverordnung regelt die Anzahl Pflichtparkplätze auf privatem Grund.</p> <p>Die kompensatorische Aufhebung weisser Strassenparkplätze erfolgt seit langem in der Innenstadt (Historischer Parkplatz-Kompromiss) und soll mittels Quartierparkhäusern neu auch in Quartierzentren möglich werden (Ziel 3).</p>





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	Der Titel des Ziels 5 unter 6.2 ist wie folgt abzuändern: "Adäquate Standorte für Taxi- und Sharing-Services im öffentlichen Raum"
Begründung	<p>Die Überprüfung der Parkplatzverordnung (beschrieben im Kapitel 3.7 Richtplan SLÖBA) erachten wir als wirksame Massnahme. Der Taxiverkehr wird sich in Zukunft stark diversifizieren. Taxi- und Sharing-Services stellen eine gute Ergänzung des multimodalen Verkehrs- und Dienstleistungsangebotes dar und insbesondere Taxi-Services helfen bei der Verringerung der Nachfrage nach Parkplätzen an wichtigen Umsteigeplätzen des öffentlichen Verkehrs. Es muss bewusst entschieden werden, welche Flächen für dieses Angebot zur Verfügung stehen und insbesondere bei Umsteigepunkten bis wo solche Fahrzeuge fahren dürfen. Eine Beschränkung auf die heutigen Taxis ist unwahrscheinlich. Wenn die Zahl dieser Fahrzeuge nicht mehr eingrenzbar ist, stellt sich die Zurverfügungstellung von "attraktiven Standorten" aber wesentlich schwieriger dar. Adäquate Standorte für solche Services sind ebenso bewusst einzuplanen wie der Umgang mit diversen Sharing-Services, durch die Trotinetts, Velos, Mofas etc., die auf dem öffentlichen Raum abgestellt werden.</p>
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Bezeichnung des Ziels wurde auf "Angemessenes Angebot an Taxistandplätzen erhalten" angepasst und der Text entsprechend neu formuliert. Für Sharing-Services braucht es keine spezifischen Standorte im öffentlichen Raum (freefloating bzw. auf Privatgrund).



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.2 Ziele
Antrag	Das Ziel c) unter 8.2 ist wie folgt zu ergänzen: In den Fussgängerbereichen beträgt die Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h und es sind grosszügige Flächen für den Fussverkehr auszugestalten.
Begründung	Die Verdichtung des Netzes und die Ausscheidung von Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität begrünnen wir ebenso wie die Festlegung von Fussgängerbereichen in Quartierzentren. Es erschliesst sich uns aber nicht, wie diese Fussgängerbereiche dann in den konkreten Projekten zu berücksichtigen sind. Die Verbindlichkeit dieser Festsetzung scheint dadurch sehr schwach. Die jetzt im Text enthaltenen Gestaltungsansätze sind vollständig unverbindlich dargestellt. Sie lassen alle Möglichkeiten offen, was zu Umbauten von Fussgängerbereichen führen kann, welche Verschlechterungen mit sich bringen. Dies zeigen während der letzten Jahre realisierte Strassenprojekte, wie z.B. die Birmensdorferstrasse in Wiedikon. Es wurden die Fussgängerflächen reduziert und die Verhältnisse für den Fussverkehr verschlechtert.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Ziele wurden aus dem regionalen Richtplan zitiert, da sie auch für die kommunale Ebene von Bedeutung sind. Auf diese Weise lassen sich die für den Fussverkehr wichtigen Ziele umfassend und verständlich beschreiben. Einwendungen können aber nur zu den kommunalen Festlegungen berücksichtigt werden.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Im Plan ist auf die Unterscheidung "allgemeiner" und "Erholungs-"Radverkehr zu verzichten.
Begründung	<p>Eine Einordnung des Verkehrsmittels Velo in eine integrierte Verkehrsplanung fehlt zum Auftakt der Betrachtung. Dies erscheint uns für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr jedoch wesentlich bedeutender als die Diskussion verschiedener Infrastrukturelemente. Im Richtplan muss nicht die Qualität der Verbindungen des Veloverkehrs beurteilt werden. Auf die Unterscheidung von "allgemeinem" und "Erholungs-"Radverkehr ist daher zu verzichten.</p> <p>Teils nicht nachvollziehbar ist die Unterscheidung zwischen bestehend und geplant. Es ist nicht klar, warum manche Routen als geplant dargestellt werden, obwohl sie durch vorhandene Tempo-30-Zonen verlaufen (z.B. Minervastrasse, Freiestrasse) oder auf Strassen, die neulich mit einer durchgehenden Veloführung ausgestattet worden sind (z.B. Birmensdorferstrasse). Die Bedingungen für den Veloverkehr sollen gesamthaft verbessert werden. Dies gilt es aber im Rahmen einer integrativen Planung über alle Ansprüche an den Strassenraum hin abzuwägen. Eine einseitige Manifestierung von Flächenanspruch für den Veloverkehr ohne eine Einbettung in eine gesamthafte Betrachtung des Stadtraumes ist nicht zielführend.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Einwendung bezieht sich auf die alte Darstellung und ist somit gegenstandslos. Auf eine Unterscheidung zwischen "allgemeiner" und "Erholungs-" Radverkehr wird bereits verzichtet.



Kategorie                      Allgemeine Einwendungen

Antrag                         Würdigung

Begründung                   -

Entscheid                    Kenntnisnahme

Stellungnahme



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	In der Legende ist unter den übergeordneten Festlegungen die Signatur «bestehende Umgestaltung Strassenraum» zu streichen.
Begründung	Es wird darauf hingewiesen, dass im regionalen Richtplan lediglich geplante Festlegungen «Umgestaltung Strassenraum» enthalten sind. Im vorliegenden Richtplankarte sind aber bestehende und geplante übergeordnete Festlegungen «Umgestaltung Strassenraum» aufgeführt.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Fussverkehr
Antrag	Es wird festgestellt, dass unter der kommunalen Festlegung «Fussgängerbereich» für die bestehende und die geplante Festlegung die gleiche Signatur verwendet wird. Für die beiden kommunalen Festlegungen «bestehender Fussgängerbereich» und «geplanter Fussgängerbereich» sind unterschiedliche Signaturen zu verwenden.
Begründung	-
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Legende im kommunalen Richtplan wird korrigiert. Es gibt nur «bestehende Fussgängerbereiche», da heute alle Fussgängerbereiche existieren und begehbar sind. Es besteht für die einzelnen Fussgängerbereiche jedoch ein mehr oder weniger grosses Aufwertungspotenzial.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Die übergeordnete Festlegung «bei Ersatz aufzuhebender Radweg» wird in vorliegender Legende nicht korrekt wiedergegeben. Die Festlegungen der übergeordneten sind unverändert und vollständig wiederzugeben.
Begründung	-
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Veloverkehr
Antrag	Die Signaturen der übergeordneten Parkieranlagen stimmen in Karte und Legende nicht überein und sind aufeinander abzugleichen.
Begründung	-
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Die übergeordneten Festlegungen «Abklassierung/Rückbau bei Ersatz» sind zu ergänzen (Hauptverkehrsstrasse bzw. Verbindungsstrasse) und analog der Namensgebung in der übergeordneten Richtplanung wiederzugeben.
Begründung	-
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	Signaturen: - Abklassierung Hauptverkehrsstrasse/Rückbau bei Ersatz - Abklassierung Verbindungsstrasse/Rückbau bei Ersatz



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	7.2 Ziele
Antrag	<p>Das in Kap. 7.2 erwähnte Ziel Nr. 2 «Ersatzstandort für Reisebus-Terminal» wird wie folgt umschrieben: «Sollte der bestehende Standort am Sihlquai für den Reisebusverkehr mittel- bis langfristig ersetzt werden müssen, ist ein Ersatzstandort auf dem Stadtgebiet festzulegen, der sehr gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs und möglichst optimal an das übergeordnete Strassennetz angebunden ist. Für Stadtrundfahrten und Kurzhalte von Reisebussen sind weiterhin ausreichend Vorfahrten im Bereich des Hauptbahnhofs vorzusehen.»</p>
Begründung	<p>Zu diesem Ziel und dem kommunalen Richtplaneintrag «geplanter Reisebus-Terminal» (Tab. 7.4, Eintrag Nr. CI [Altstetten, Aargauerstrasse]) haben wir folgenden Hinweis: Aufgrund des erwarteten weiteren Wachstums des Fernbus-Verkehrs wird zu gegebener Zeit zu prüfen sein, ob der Carparkplatz Sihlquai (Bus-Station Zürich) künftigen Anforderungen mittel- bis langfristig genügt. Auf dieser Basis wird zu entscheiden sein, inwieweit der betreffende kantonale Richtplaneintrag angepasst werden muss.</p>
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.3 Karteneinträge
Antrag	Mit dem Eintrag Nr. A21 «Limmatsteg oberer Letten» (Tab. 8.1) wird die Querung der Limmat als Verlängerung der Negrellistegs (Querung des Gleisfelds) festgelegt. Hinsichtlich des nachfolgenden Planungs- und Projektierungsverfahrens weisen wir darauf hin, dass durch den Limmatsteg die Hochwassersicherheit nicht eingeschränkt werden darf.
Begründung	-
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	<p>Geehrte Damen und Herren Stadtplaner.</p> <p>Es kann nicht Ihr Ernst sein, die Strassen im Wohnquartier wie Rieter-, Waffenplatz- und Mutschellenstrasse zu irgendwelchen Sammelstrassen aufzuklassieren. Viele Menschen gehen hier noch zu Fuss auf den Trottoirs, hier befinden sich Kindergärten und Schulen. Waren nicht eigentlich 30er-Zonen vorgesehen? Eben.</p>
Begründung	-
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6 Parkierung MIV
Antrag	Der HEV Zürich begrüsst, dass die Beibehaltung des Historischen Parkplatzkompromisses in Ziffer 6.2 und 6.4 (1) explizit vorgesehen ist.
Begründung	<p>Für den HEV Zürich ist klar, dass dieser Kompromiss viel zu einem einvernehmlichen Zusammenleben beigetragen hat und dies soll auch in Zukunft so bleiben. Es ist wichtig, dass sowohl Haus- und Grundstückseigentümer als auch Besucher und Kunden weiterhin die Möglichkeit haben, mit dem privaten Fahrzeug an den Zielort zu gelangen und dort eine Parkierungsmöglichkeit zu haben. Hierfür setzt sich der HEV Zürich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln ein.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Der Historische Kompromiss hat bis anhin gut funktioniert und ist ein breit akzeptiertes Regelwerk im Umgang mit den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Innenstadt. Deshalb soll er auch in Zukunft als zielführendes, etabliertes und erfolgreiches Instrument erhalten bleiben. Das Gebiet wird als zweckmässig erachtet, insbesondere eine Ausdehnung auf Wohnquartiere wäre nicht zielführend.</p> <p>Eine zahlenmässige Anpassung des öffentlich zugänglichen Parkplatzangebots im Bereich des Historischen Kompromisses aufgrund der verkehrlichen und gesellschaftlichen Veränderungen seit 1990 erscheint hingegen angebracht. So zeigt sich beispielsweise das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark verbessert (u.a. Ausbau der S-Bahn, Eröffnung Durchgangsbahnhof), was zur Modalsplitveränderung zu Gunsten des Umweltverbunds geführt hat. Hinzu kommen neue verkehrspolitische Vorgaben wie etwa Art. 2quinquies Gemeindeordnung (Städteinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs). Daher soll der Parkplatzbestand zukünftig 10% unter dem Stand von 1990 liegen. Mit dieser massvollen Anpassung wird ausreichend Spielraum für die weitere Aufwertung und Erweiterung von Fuss-, Velo- und Grünflächen in der Innenstadt geschaffen. Gleichzeitig wird das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot auf einem angemessenen Stand erhalten.</p> <p>Damit der Historische Kompromiss neuen Mobilitätsbedürfnissen (beispielsweise Car-Sharing) und dem gesellschaftlichen Wandel (beispielsweise verlängerte Ladenöffnungszeiten) zukünftig besser Rechnung trägt, wird zudem die Umschreibung der bilanzbildenden Parkplätze vereinfacht. Diese Änderung wird bilanzneutral fortgeschrieben, damit die Vergleichbarkeit zum Ausgangswert 1990 gegeben bleibt.</p> <p>Der Richtplantext wurde entsprechend angepasst (Kapitel 6.2, Ziel 1).</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<p>"– seit 20 Jahren nimmt der Verkehr kontinuierlich zu</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– in den Morgen- und Abendstunden ist es unmöglich die Fenster zu öffnen, ohne dabei grossen Lärm und Benzingestank in die Wohn- und Schlafräume einzulassen</li><li>– die Kreuzung Brunau-, Mutschellen-, Waffenplatzstrasse ist eine sehr gefährliche Kreuzung für alle: Privatfahrzeuge, Bus und Menschen - insbesondere Kinder!</li><li>– Die Fahrzeuge auf der Mutschellenstrasse treffen mit zu hoher Geschwindigkeit auf die Kreuzung mit der Brunaustrasse. Da kommt es zu sehr heiklen Situationen: z.B – wenn ein Fahrzeug in die 30 Zone einmünden möchte, während Personen auf dem Trottoir gehen, oder viele AutomobilistInnen missachten den Vortritt des Buses, weshalb es zu bösen Bremsmanövern und Personenschäden im Bus gekommen ist.</li><li>– alle erwähnten Strassen haben einen zu schmalen und ungenügend gesicherten Radstreifen"</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Ich habe gehört dass die Mutschellen / Rieter / Waffenplatzstrasse zu einer Sammelstrasse aufgewertet werden soll. Ich bin dagegen. Als ich mich weiter informieren wollte, habe ich festgestellt, dass die Richtplan Webseite ( <a href="http://www.stadtzuerich.ch/richtplan">www.stadtzuerich.ch/richtplan</a> ) nicht funktioniert.
Begründung	"Die Quartierstrassen sollen den Anwohnern dienen und nicht als umfahrung von Staus in der Brunau oder am See. Halten Sie bitte die Autopendler aus den Quartieren raus. Des weiteren fehlen ihrem Formular noch ein paar Labels ???erfassen.title???, bitte verbessern Sie die qualität ihres Internetauftritts. <a href="https://www.stadtzuerich.ch/appl/esafs/einwendung/einwendung.xhtml?form=Kommunaler_Richtplan_SLOEBA_Internet">https://www.stadtzuerich.ch/appl/esafs/einwendung/einwendung.xhtml?form=Kommunaler_Richtplan_SLOEBA_Internet</a> "
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet. Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	"Bereits zu viel Durchgangsverkehr Anwohner leiden bereits unter Lärmbelastung Sammelstrassen ungeeignet (zu eng!) Verkehrssicherheit für Kinder! Erschwert dringend notwendige Verkehrsberuhigung"
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-Rieter und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	Diese Strassen sind vornehmlich Wohnstrassen mit Jungen- und Alten Menschen und Familien mit Kindern
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>-Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung</li><li>-Ohnehin zu viel Durchgangsverkehr</li><li>-Sichere Schulwege</li><li>-Fehlende Veloinfrastruktur auf Velo- Hauptroute</li><li>-Weniger Strassenlärm</li><li>-Sammelstrassen ungeeignet (zu eng, unübersichtlich)</li><li>-Neue Sammelstrassen unnötig "</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Vericht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<p>"Ausgerechnet zum Zeitpunkt der Kontroverse ob auf diesen Strassen Tempo 30 eingeführt werden soll (&gt;siehe Postulat v.Pawel Siberring betr. Prüfung Pilotprojekt Tempo 30, Gemeinderatssitzung vom 28.6.18) soll diese Aufklassierung zu Sammelstrassen stattfinden!!!!</p> <p>Als direkter Anwohner Mutschellenstrasse.49 bin ich vom Verkehrslärm geplagt, eine Verkehrsberuhigung ist dringend angebracht (&gt;Tempo 30) und eine Aufklassierung läuft diesen Bemühungen diametral entgegen. Anders als diese Aufklassierung sollte die Schleichwege ab Autobahn in unser Quartier von der Brunaustrasse radikal unterbunden werden um das Verkehrsaufkommen zu drosseln. Was wir brauchen auf diesen Strassen ist weniger Verkehr und mehr Sicherheit für Schulwege und eine gute Veloinfrastruktur auf diesen Strassen"</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrasse
Begründung	<p>Sehr geehrte Damen und Herren Wir haben uns lange dafür eingesetzt, dass u.a. der Abschnitt Mutschellenstrasse (wir wohnen in der Nr. 97) wie auch das Gebiet um das Morgental zur 30er-Zone gemacht wird. Nun erfahren wir von der Klassierung der Mutschellenstrasse, was uns doch sehr erstaunt. Die Mutschellenstrasse ist jetzt schon sehr stark befahren und eines der Gründe, warum die Stadt keine 30er Zone machen will, war, dass es den Busbetrieb (Linie 72 und 66) verlangsamt. Mit der Klassierung wird doch mehr Verkehr entstehen, was ist dann mit dem ÖV? Die Busse stehen jetzt schon während den Stosszeiten am Morgen an und sind jetzt schon verspätet. Zudem verstehe ich nicht, wieso der Verkehr nicht auf eine "siedlungsärmere" Parallelstrasse wie die Seestrasse oder das Mythenquai umgeleitet wird. Da wohnen weit weniger Menschen, die davon beeinträchtigt werden. Oder aber Massnahmen ergreift, um den Autobahnverkehr bis zur Brunau oder weiter zu verbessern. Die Mutschellenstrasse wird heute schon als Umfahrung der Autobahnausfahrt Brunau genutzt. Die Situation jetzt ist schon belastend genug und ich finde es keinen Zufall, dass mein 4-jähriger Sohn jeweils immer morgens zwischen 6 und 7 Uhr aufwacht, genau dann, wenn der Stossverkehr beginnt. Ich will mir nicht ausdenken, wie es sein wird, wenn der Verkehr noch mehr zunimmt. Bezüglich Kinder muss ich ja nicht erwähnen, dass es ein kinderreiches Gebiet ist mit Schulen. Somit wird auch deren Schulweg stärker gefährdet. - Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung. - Fehlende Veloinfrastruktur auf Velo Hauptroute. - Mehrere Schulen und Schulwege sind direkt abhängig von den genannten Strassen und erfordern 30er Zonen, nicht noch mehr schnellen und schweren Verkehr. - Die genannten Strassen sind für Sammelstrassen ungeeignet weil zu eng, zu viele Kinder, zu unübersichtlich. Ich danke im Voraus, dass Sie diese Punkte in Betracht ziehen. Mit freundlichen Grüssen Giovanni Peduto</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-</p>



regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrasse
Begründung	<p>Guten Tag</p> <p>Wie Sie sicher wissen ist die Mutschellenstrasse für die Kindergärten und Schulhäuser im Quartier Wollishofen (insb. Manegg und dazugehörige Kindergärten aber auch Gabler und andere) die wichtigste Zugangsachse. Das Quartier wächst mit vielen neuen Überbauungen stark und es ziehen viele Familien mit Kindern zu.</p> <p>Angesichts dessen ist der Verkehr jetzt schon viel zu intensiv und sollte - wie neu im Abschnitt vor der Migros Morgental - mit einer Zone 30 beruhigt werden. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens würde das Risiko für Unfälle unnötig erhöhen, was kaum im Sinne der Stadt sein kann.</p> <p>Der Verkehr in die Stadt hat über die Seestrasse, den Mythenquai und die Allmendstrasse bei weitem genügend Ausweichmöglichkeiten, die auch für ein höheres Verkehrsaufkommen viel geeigneter sind.</p> <p>Der 72er Bus hätte durch eine Beruhigung der Achse Mutschellen- und Waffenplatzstrasse zudem weniger viel Verkehr (insb. zwischen Brunau/Mutschellenstr. und Waffeplatz staut es morgens bereits extrem) und würde insgesamt den Fahrplan besser einhalten und die Verspätungen mindern können.</p> <p>Vor all dem ist es für mich schwer nachvollziehbar, dass es zwischen Stadt und Kanton weiterhin solche Diskussionen über die Verkehrsflüsse auf der Mutschellenstrasse gibt.</p> <p>Die einzig sinnvolle Strategie aus Sicht aller relevanten Parteien ist eine Reduktion des Verkehrsaufkommens auf den drei Strassen mit einer durchgängigen Zone 30.</p> <p>Freundliche Grüsse Xavier Alonso</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten



Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	<p>"Diese Strassen führen durch Wohnquartiere und sind nicht geeignet noch mehr Verkehr aufzunehmen. Wir brauchen als Anwohner hier langsameren und weniger lauten Verkehr. Tempo 30?</p> <p>Diese Strassen sind auch sehr eng und es hat keinen Platz für gute Velostreifen, was ua für Kinder sehr gefährlich ist.</p> <p>Zudem hat es Schulhäuser und Kindergärten an der Strasse.</p> <p>Bestehende Sammelstrassen nutzen! Nicht neue generieren.</p> <p>Zudem gibt es mehr Verspätungen für die VBZ, wenn die Strassen verstopft sind durch Privatverkehr."</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Bitte verzichten Sie auf die Klassifizierung der Mutschellen-, Rieter und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	"-Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung. - Fehlende Veloinfrastruktur auf Velo Hauptroute. - Mehrere Schulen und Schulwege sind direkt abhängig von den genannten Strassen und erfordern 30er Zonen, nicht noch mehr schnellen und schweren Verkehr. - Die g"
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Bitte verzichten Sie auf die Klassifizierung der Mutschellen-, Rieter und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	-Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung. -Fehlende Veloinfrastruktur auf Velo Hauptroute. - Mehrere Schulen und Schulwege sind direkt abhängig von den genannten Strassen und erfordern 30er Zonen, nicht noch mehr schnellen und schweren Verkehr. - Die gena
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Es sei die Mutschellenstrasse durchgehend in eine 30-er-Zone umzuwandeln! Bitte unterlasst es, noch mehr Verkehr in diese Zone zu pumpen (Stichwort "Sammelstrasse"). Wir haben endgültig genug davon!!!
Begründung	Die Mutschellenstrasse liegt mittendrin in einem Wohnquartier und ist umgeben von Genossenschaften und natürlich verdichteten Bauten (alte Häuser). Es ist aufgrund der Wichtigkeit für die Menschen (auch Velofahrer!) unmöglich, diese Quartierstrasse in eine Sammelstrasse umzuwandeln. Dadurch wird die Lebensqualität an dieser bereits jetzt vielbefahrenen Strasse vollends zerstört. Wollt ihr das, nur um dem Kanton zu genügen?? Wir haben gehofft auf Wolff und auch auf Rykart, bald die 30er-Zone zu erhalten. Und was kommt jetzt: Sammelstrasse. Diese Politik hat keine Richtung und kein Ziel. Es ist zermürend, wenn ca. 45% Autos von Personen, welche nicht in Zürich wohnen, täglich vorbeidonnern. Da es sich um reiche Innerschweizer und SeeanwohnerInnen handelt, bevorzugt mit starken und getunten Motoren. Bitte nicht, lasst uns leben und nicht nur überleben!!!! Danke
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Konkrete betrieblich-regulatorische Massnahmen auf einzelnen Strassenabschnitten sind nicht Bestandteil des Richtplans. Die Klassierung der Waffenplatzstrasse als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klarierung der Mutschellen-, Dieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	"- Ohnehin zu viel Durchgangsverkehr - Weniger Strassenlärm - Sammelstrassen ungeeignet (zu eng und unübersichtlich) - Es hat in der Nähe schon 2 Sammelstrassen, die genutzt werden können. - Es ist eher eine Beruhigung des Verkehrs nötig"
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mustschell-, Rieter, und Waffenplatzstrasse als kommunale als Sammelnstrassen.
Begründung	"- Sichere Schulenweg - weniger Strassenlärm - weniger Stau für dem Bus"
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr
Antrag	Zürich.Kantonaler Gestaltungsplan Seilbahn Mythenquai- Zürichhorn (ZüriBahn)-Öffentliche Auflage und Anhörung nach 7PBG
Begründung	"Einmaliges, wichtiges Erholungsgebiet und Naturraum in der Stadt wird beeinträchtigt (Blatterwiese, Landiwiese und Strandbad Mythenquai) Zusätzliche Verkehrsbelastung ohnehin schon stark belasteter Quartiere Landschaftsbild wird gestört / Alpenpanorama Sonderbehandlung für ZKB (es gelten andere Massstäbe als für sonstige Eingriffe im Uferbereich) Akzeptanz durch betroffene Bevölkerung ist zweifelhaft Diese Seilbahn ist kein Verkehrsmittel, sondern eine Touristenattraktion Der versprochene Abbau nach 5 Jahren ist ungewiss Photographieverbot wird umgangen, Privatsphäre der Badegäste ist gefährdet DATENSCHUTZ?!!!! Bäume im Uferbereich sind gefährdet Betriebszwischenfälle könnten Schifffahrt beeinträchtigen"
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Bei der Luftseilbahn über den Zürichsee handelt es sich um eine übergeordnete Festlegung, die nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans ist und nur zur Information und besseren Einordnung der kommunalen Eintragungen dargestellt wurde. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr kann diese Einwendung nicht entgegengenommen werden.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Waffenplatzstr und Mutschellenstr sollen keine Sammelstr werden
Begründung	Diese schmalen einweg Strassen sind Wohngebiet und jetzt schon mit übermässigem Lärm durch den ausweichenden Durchgangs Verkehr überlastet. Es wäre jetzt schon eine Verkehrsberuhigung dringend nötig. Dies würde durch den Status als Sammelstr erschwehrt.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verhinderung der Mutschellenstrasse zur Umklassierung zu einer Sammelstrasse
Begründung	<p>"Sehr geehrte Damen und Herren Ich habe einer meiner besten Freunde bei einem Unfall auf der Mutschellenstrasse verloren. Er hatte einen Unfall, da ein Auto aus einer unübersichtlichen Situation in die Strasse gefahren ist. Die Sicherheit der Strasse ist schon jetzt nicht gegeben. Das ist nicht zu verstehen, dass die Strasse mit dieser Grösse nicht eine Quartierstrasse mit Tempo 30 ist. Das muss sofort umgesetzt werden. Eine Sammelstrasse ist demnach zu verhindern! Ich verstehe diese Planung absolut nicht. Auch gehören die vielen Kinder geschützt, die im Quartier leben! Wenn ich die Lastwagen sehe, die diese Strasse runterfahren, wird mir regelmässig schlecht. Sorgen Sie für Sicherheit in den Quartieren!"</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplandtext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Rieter-, Waffenplatz- und Mutschellenstrasse als Sammelstrasse!
Begründung	"Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung, Ohnehin zu viel Durchgangsverkehr, Ich sehe keine Sammelfunktion fürs Quartier, Konflikt mit Velo-Hauptroute, Sichere Schulwege, Abgase, Luftverschmutzung, Strassenlärm, Als Sammelstrassen ungeeignet (eng, unübersichtlich), Neue Sammelstrasse unnötig, im Widerspruch zum übergeordneten regionalen Richtplan Verkehr, im Widerspruch zu den Parteipolitischen Positionen der Rot Grünen Stadtregierung."
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	"Wir haben schon genug Durchgangsverkehr. Die Velowege sollten ausgebaut werden, im Moment ist es vor allem für die Schulkinder mehr als riskant auf der Mutschellenstrasse zuzufahren! Die betroffenen Strassen sind alles Schulwege für Kinder ab Kindergartenalter. Es gibt häufig Unfälle auf der Mutschellenstrasse, umgefahrenen Insel, etc. auch wird oft Verantwortunglos überholt, z.B. den Bus um dann auf der Gegenfahrbahn an der Insel vorbeizufahren, das ist nicht nur für Kinder extrem gefährlich. Es sollten Massnahmen zur Verkehrsberuhigung getroffen werden und nicht noch mehr Verkehrsaufkommen generiert werden."
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<p>"1. Bereits jetzt zu viel (Durchgangs-)verkehr, mit Stau Morgens und Abends in den Stosszeiten. Eine Sammelstrasse würde das Verkehrsaufkommen noch verdoppeln.</p> <p>2. Die Waffenplatzstrasse ist eng und unübersichtlich, Tempo 50 ist zu schnell und führt andauernd dazu, dass AutofahrerInnen nicht so schnell reagieren können wie sie sollten und Fussgängerstreifen überfahren. Kinder die den Kindergarten auf der gegenüberliegenden Strassenseite haben müssen von den Eltern begleitet werden, weil es zu gefährlich ist. Das ist eine unhaltbare Situation und schon zermürend lange setzen sich die AnwohnerInnen ohne Ergebnis für Tempo 30 ein. Es geht hier um die Sicherheit unserer Kinder, nicht nur auf dem Schulweg sondern auch in der Freizeit. Was wir brauchen ist endlich eine Verkehrsberuhigung und nicht das exakte Gegenteil davon!</p> <p>3. Die Lärm- und Luftverschmutzung durch das hohe Verkehrsaufkommen ist bereits jetzt ein Problem. Auf der Webseite der Stadt Zürich steht: ""Der Strassenverkehr in Zürich ist der grösste Lärmverursacher. Rund 140 000 Menschen leben in Liegenschaften, bei denen Immissionsgrenzwerte überschritten sind."" - des weiteren: ""Das Umweltschutzgesetz (USG) und die Lärmschutzverordnung (LSV) des Bundes verpflichten die Stadt Zürich, die Lärmsanierung der Strassenabschnitte, an denen die Immissionsgrenzwerte überschritten sind, durchzuführen. Frist für kommunale und überkommunale Strassen war der 31.3.2018."" und zu guter Letzt: ""Oberstes Ziel ist die Lärmvermeidung"". Sammelstrassen würden den Strassenlärm noch vervielfachen!</p> <p>4. Die Planung von Sammelstrassen steht im Widerspruch zum übergeordneten regionalen Richtplan Verkehr (Velorouten!) und auch im Widerspruch zu den Parteipolitischen Positionen der rot-grünen Regierung, die wir BürgerInnen als VertreterInnen der Stadt gewählt haben und auf deren breite Unterstützung Sie aus der Wählerschaft auch zählen kann. Machen Sie bitte etwas daraus!"</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird



grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<p>". Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung</p> <ul style="list-style-type: none"><li>. Ohnehin zu viel Durchgangsverkehr</li><li>. Hat gar keine Sammelfunktion fürs Quartier</li><li>. Konflikt mit Velo-Hauptroute</li><li>. Sichere Schul- und Kindergartenwege</li><li>. Strassenlärm</li><li>. Als Sammelstrassen ungeeignet (eng, unübersichtlich)</li><li>. Neue Sammelstrasse unnötig"</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Rieter-, Waffenplatz- und Mutschellenstrasse als kommunale Sammelstrasse
Begründung	"- Ohnehin zu viel Durchgangsverkehr - Konflikt mit Velo-Hauptroute - Sichere Schulwege - Strassenlärm - Als Sammelstrassen ungeeignet"
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Keine Sammelstrassen planen! Das Quartier ist bereits überbelastet.
Begründung	"Die Mutschellenstrasse z.B. ist bereits jetzt, vorallem in Stosszeiten, überbelastet. Bus 72 und 66 stehen. Viele kleine und grössere Kinder sind auf dem Weg in den Kindergarten und in die Primarschule. Die Strasse muss überquert werden. ES IST GEFÄHRLICH. Wollishofen ist eines der letzten gut durchgemischten und friedlichen Wohnquartiere der Stadt. Warum muss dies jetzt durch übermässigen Verkehr zerstört werden?"
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrasse
Begründung	<p>"Als Sammelstrassen sind diese Strassen komplett ungeeignet. Dies aus folgenden Gründen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Zu schmal und zu unübersichtlich</li><li>2. Diese Strassen führen durch ein Wohnquartier mit vielen Familien.</li><li>3. Schule im Quartier ist am wachsen, es gibt mehr Fussgänger und mehr Velofahrer durch die steigende Schülerzahl. Der Schulweg liegt an den genannten Strassen.</li><li>4. Der Durchgangsverkehr ist bereits jetzt zu stark und entspricht nicht der zu erwarteten Lebensqualität in diesem Wohngebiet.</li><li>5. Es soll eine Verkehrsberuhigung angestrebt werden und nicht das Gegenteil.</li><li>6. Hier soll gewohnt, gelebt und nicht gefahren werden.</li><li>7. Diese Strassen wurden nie als Sammelstrassen konzipiert. Das ist offensichtlich.</li><li>8. Die Verkehrsmenge kann bereits heute zu Stosszeiten nicht befriedigend aufgenommen werden. Die Folge, Stau und Blockierung der Buslinie.</li><li>9. Verunmöglicht die Umsetzung einer Velo-Hauptroute.</li></ol> <p>Mehr Verkehr auf diesen Strassen wäre totaler Irrsinn und ist nicht mit der Wachsenden Wohnbevölkerung in solch zentralen Stadtgebieten zu vereinbaren. Wo sollen da noch die Begegnungszonen sein? Das Quartierleben spielt sich zu einem grossen Teil um diese Strassen herum ab. Also Bitte keine Sammelstrassen! Die Menschen die hier leben definieren die Qualität einer Stadt und nicht die Anzahl Autos die durch unsere Wohnstrassen brausen."</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr</p>





fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter-, und Waffenplatzstrasse als Sammelstrasse.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ohnehin Überbelastung der Strassenverkehr</li><li>- Ungeeignet als Sammelstrasse, da zu schmal</li><li>- Sicherheit der Schulwege</li><li>- Strassenlärm und CO2 Ausstoss mit gesundheitlichen Folgen für die Bewohner, da ausschliesslich Wohnquartier.</li><li>- Konflikt mit Veloroute."</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	Erschwert massiv die dringst notwendige Verkehrsberuhigung! Seit Eröffnung des Üetlibergtunnel eine sehr grosse Zunahme des Verkehrs in den drei Strassen. Wohne seit 1981 an der Mutschellenstrasse. Bei den Fussgängerstreifen höhe Abendweg und Jugendherberge hat es sehr viele Kinder die diese als Schulweg benützen müssen. Ich habe täglich Sicht auf gefährliche Situationen. Muss zuerst ein Unfall geschehen, bevor man endlich einsieht das eine Aufklassierung alles noch verschlimmert. Ganz abgesehen für Anwohner die massive Zunahme von Abgasen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassifizierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<p>"Dieses Quartier zwischen Waffenplatz und Morgental ist vor allem ein Wohnquartier mit vielen Kindern, Familien und älteren Menschen. Es gibt wenig Restaurants oder Einkaufsmöglichkeiten, das macht es zu einem ruhigen Quartier, indem es sich gut lebt.</p> <p>Schon jetzt ist aber der Durchgangsverkehr unerträglich, da die Brunastrasse der Schleichweg der Autofahrer. Der offizielle Weg über die Saalsporthalle in die Stadt hat viel mehr Ampeln als der Weg durch das Quartier. Das führt dazu, dass selbst auf dem Trottoir oder über den Fussgängerstreifen laufen täglich zum Spiessroutenlaufen wird, weil Autofahrer rücksichtslos vordrängeln und jegliche Freundlichkeit missen lassen. Ganz zu schweigen von der Lärmbelastung.</p> <p>Ich wohne bewusst in der Stadt, um den Arbeitsweg kurz zu halten. Und auch, weil ich kein Auto haben will. Viele Menschen nehmen täglich den Bus und die Trame. Leider aber steckt der Bus oft im Stau, weil die Autos die engen Strassen verstopfen. Es ist dringend notwendig, dass diese Strasse verkehrsberuhigt werden. Eine Klassifizierung als Sammelstrassen ist da kontraproduktiv. Ausserdem sind die betroffenen Strassen eng, es sind Einbahnstrassen oder 30er Zonen."</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassifizierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	"Jetzt schon staut sich der Werktags- und Durchgangsverkehr an der Mutschellen-, Rieter- Waffenplatzstr. Jeden Morgen stehen die öffentlichen Verkehrsmittel, Bus 66 und 72, im Stau. Der Knotenpunkt Brunau-, Mutschellenstrasse ist ein gefährlicher Übergang für Velofahrer und Schüler. Als Sammelstrassen sind sie zu eng und unübersichtlich und schaffen Konflikt mit der Velohauptroute. Ich wünsche mir eine Verkehrs- und Lärmberuhigung"
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter-, und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Es herrscht ohnehin viel zu viel Durchgangsverkehr.</li><li>- Die Schulwege müssen sicher sein.</li><li>- Es darf nicht noch mehr Strassenlärm geben.</li><li>- Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung.</li><li>- Als Sammelstrassen gänzlich ungeeignet (viel zu eng, und unübersichtlich)</li></ul>
Entscheidung	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter-, und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Auf keinen Fall darf es noch mehr Strassenlärm geben.</li><li>- Es herrscht ohnehin viel zu viel Durchgangsverkehr.</li><li>- Die Schulwege müssen sicher sein.</li><li>- Eine kommunale Sammelstrasse erschwert eine notwendige Verkehrsberuhigung.</li><li>- Als Sammelstrassen gänzlich "</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Die Schliessung des Durchgangsverkehr
Begründung	Es geht um die Lebensqualität in unserem Quartier.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Eh schon viel zu viel Verkehr in diesen Strassen</li><li>- Weniger Lärm, überschreitet jetzt schon Grenzwerte</li><li>- Sichere Schulwege</li><li>- Gefährdung der vielen Velofahrer</li><li>- Verkehrsberuhigung wäre wichtiger"</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrasse.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung</li><li>- Ohnehin zu viel Durchgangsverkehr</li><li>- Hat gar keine Sammelfunktion fürs Quartier</li><li>- Als Sammelstrassen ungeeignet (unübersichtlich, zu eng)</li><li>- bereits jetzt schon Stau &amp; Schwierigkeiten für Durchkommen des Busse"</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung</li><li>- Ohnehin zu viel Durchgangsverkehr</li><li>- Hat gar keine Sammelfunktion fürs Quartier</li><li>- Konflikt mit Velo-Hauptroute</li><li>- Sichere Schulwege</li><li>- Strassenlärm</li><li>- Als Sammelstrassen ungeeignet (eng, unübersichtlich)"</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse sollen weiterhin als gewöhnliche Gemeindestrassen gelten
Begründung	<p>Es ist für mich nicht nachvollziehbar, warum mehr Verkehr durch diese Strassen geleitet werden soll. Es gibt als Einfahrtsstrassen in die Stadt bereits die Autobahn und die Seestrasse. Wir wollen in unserem Quartier diesen zusätzlichen Verkehr nicht. Beachten Sie, wie viele Kinder die Rieter- und Mutschellenstrasse für ihren Kindergarten- und Schulweg benutzen. Ich kann auch nicht verstehen, wieso die Stadt ihre Steuergelder für bauliche Lärmsanierungen verschwenden will, damit Auswärtige schneller in die Stadt fahren können.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	<p>"An unseren Strassen wohnen Tausende Menschen, viele davon Familien mit Kleinkindern. Hier befinden sich Kindergärten, Schulen und Altersheime.</p> <p>Aufgrund ihrer Führung und geringen Fahrbahnbreite sind unsere Strassen als Sammelstrassen völlig ungeeignet. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich auch: diese Strassen erfüllen keineswegs eine Sammelfunktion für die angrenzenden Wohngebiete.</p> <p>Dieser Plan steht zudem auch im Widerspruch zum übergeordneten regionalen Richtplan Verkehr. Dieser weist unsere Strassen als Velo-Hauptroute aus. Geplant sind hier eigentlich breitere Velostreifen und eine priorisierte Veloführung bei Engpässen sind Merkmale einer solchen Veloroute - ganz im Sinne der Bevölkerung und Stadtregierung, wie sich zuletzt auch bei Abstimmungen immer wieder zeigte.</p> <p>Weitere Argumente gegen die Klassifizierung genannter Strassen als Sammelstrassen:</p> <p>Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung, Ohnehin viel zu viel Durchgangsverkehr, Hat gar keine Sammelfunktion fürs Quartier, Konflikt mit Velo-Hauptroute, Sichere Schulwege, Strassenlärm, Als Sammelstrassen ungeeignet (eng, unübersichtlich).</p> <p>Zusammengefasst heisst das, wir wollen die neue Klassifizierung nicht in diesem Familienquartier und sehen auch keinen Sinn dahinter.</p> <p>Freundliche Grüsse Marc Waldis"</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird



grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>· Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung</li><li>· Ohnehin zu viel Durchgangsverkehr</li><li>· Hat gar keine Sammelfunktion fürs Quartier</li><li>· Sichere Schulwege</li><li>· Strassenlärm</li><li>· Als Sammelstrassen ungeeignet (eng, unübersichtlich)"</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung von Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	Durch dieses dicht bewohnte Quartier den Verkehr zu kanalisieren ist nicht sinnvoll, ausserdem sind hier Schulen, Horte und Kindergärten! Ausserdem sind die Strassen sehr schmal. Ich arbeite hier und kann mir nicht vorstellen, wie das mit dem Auftrag der Stadt übereinstimmen soll, die Bevölkerung vor zu viel Verkehrsbelastung zu schützen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Antrag zum Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstellen
Begründung	Sehr geehrter Stadtrat, dass Sie als Antwort auf unsere Initiative für die Einführung eines verkehrsberuhigten Bereichs eine kommunale Sammelstrasse einführen wollen, zeigt entweder Ihr soziales Unverständnis oder Ihre politische Ignoranz. Vielleicht wäre es hilfreich, wenn Sie unser Quartier an Ihren Gedankengängen teilhaben lassen, damit diese beiden Fragezeichen wenigstens aufgehoben werden. Wir sind da, wir freuen uns auf eine offene Kommunikation mit Ihnen. Freundlich, Felicitas Storck, Verlegerin
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplante
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Antrag: keine Aufklassierung der Waffenplatz-, Rieter- und Mutschellenstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	"Geehrte Damen und Herren Stadtplaner Es ist absolut nicht sinnvoll, die Strassen im Wohnquartier wie Rieter-, Waffenplatz- und Mutschellenstrasse zu Sammelstrassen aufzuklassieren. Viele Menschen gehen hier noch zu Fuss auf den Trottoirs, hier befinden sich Kindergärten, Schülerhorte und Schulen. Eigentlich waren doch 30er-Zonen vorgesehen, oder nicht?"
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	Die Rieter-, Mutschellen- und Waffenplatzstrasse sind eher enge Strassen und sind nicht gerade sehr übersichtlich, weshalb sie mir als Sammelstrassen tatsächlich ungeeignet erscheinen. Zudem gehören sie zur Velo-Hauptroute, was bei erhöhtem Verkehrsvorkommen Risiken für Velofahren birgt. Das erhöhte Verkehrsaufkommen würde ausserdem eine Gefahr für die zahlreichen Kinder bergen, die hier die Strassen überqueren müssen. Aus diesen Gründen (nebst der Lärmbelästigung und der Verunmöglichung der Verkehrsberuhigung, die jetzt teilweise schon nötig wäre!) würde ich dringend davon abraten, die oben genannten Strassen als Sammelstrassen zu missbrauchen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Rieter-, Mutschellen- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	Die Strassen sind eher eng und jetzt schon recht stark befahren, vor allem im Berufsverkehr. Selbst mit dem Velo kommt man dann oft nicht gut voran. Die Lärmbelastung durch den Verkehr ist schon heute hoch.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	"Zu viel Durchgangsverkehr im Kreis 2 Das sind Schulwege, es gibt viele Kinder, die in die Kindergärten und Primarschulen gehen. Wir wollen weniger ausserstädtischen und ausserkantonalen Verkehr!"
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	Als Eltern zweier kleiner Kinder sind wir auf sichere Kindergarten- und Schulwege angewiesen, die mit dieser Änderung gefährdet wären. Insbesondere die Waffenplatzstrasse leidet aktuell schon unter sehr hohem Durchgangsverkehr. Sinnvolle und erforderliche Verbesserungen wären auf Jahre hinweg erschwert bzw. unmöglich gemacht, so dass wir Sie höflich bitten, auf die geplante Klassierung zu verzichten. Besten Dank im Voraus.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<p>"1. Die genannten Strassen sind zu schmal für grosses Verkehrsaufkommen und bereits jetzt viel zu stark befahren</p> <p>2. Fürs Quartier haben die genannten Strassen gar keine Sammelfunktion. Vielmehr nutzen viele Pendler aus anderen Kantonen die Autobahnausfahrt Brunau via Waffenplatzstrasse als Schleichweg ins Stadtzentrum</p> <p>3. Die genannten Strassen befinden sich allesamt in Wohnquartieren mit vielen Kindern im Schulalter. Die Sicherheit der Schulwege ist durch eine solche Aufwertung zur Sammelstrasse gefährdet</p> <p>4. Als Anwohner erlebe ich an der Kreuzung Brunaustrasse/Mutschellenstrasse regelmässig brenzlige Situationen mit Fahrzeuglenkern, die waghalsig über den Gehsteig brettern und den Vortritt der Fussgänger missachten. Deswegen ist auf der Mutschellen-/Waffenplatzstrasse eher eine Verkehrsberuhigung nötig. Die Strassenführung ist zu unübersichtlich für einen derart dichten Durchgangsverkehr."</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	"Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung Ohnehin zu viel Durchgangsverkehr Hat gar keine Sammelfunktion fürs Quartier Konflikt mit Velo-Haupttroute Sichere Schulwege Strassenlärm Als Sammelstrassen ungeeignet (eng, unübersichtlich) Neue Sammelstrasse unnötig"
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Rieter-, Waffenplatz- und Mutschellenstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	"- erschwert die notwendige Verkehrsberuhigung - schon jetzt zu viel Durchgangsverkehr und Strassenlärm - Sammelstrassen ungeeignet (zu wenig Platz; unübersichtlich) - neue Sammelstrassen sind unnötig; es sollen die bestehenden besser genutzt werden"
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Die im aufliegenden kommunalen Richtplan Verkehr vorgesehene Aufklassierung von Rieter-, Waffenplatz- und Mutschellenstrasse zu sogenannten "Sammelstrassen" soll rückgängig gemacht werden; stattdessen sollen planerische Massnahmen getroffen werden, die den Autoverkehr im Quartier deutlich reduzieren.
Begründung	<p>"Rieter-, Waffenplatz- und Mutschellenstrasse werden durch den Autoverkehr schon heute übermässig belastet. Mit 8000 Fahrzeugen pro Tag verkehren hier z.Z. doppelt so viele Autos wie zulässig wären, wobei ca. die Hälfte des gesamten Aufkommens gemäss meinen Informationen Durchgangsverkehr ist. Die betroffenen Strassen befinden sich aber in einem Wohngebiet, wo viele Familien mit Kindern leben. Diverse genossenschaftliche Wohnsiedlungen, aber auch öffentliche Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten werden über diese Strassen erschlossen.</p> <p>Mit erhöhtem Verkehrsaufkommen nimmt die Belastung durch Lärm, Abgase und Unfallgefahr stetig zu. Die Luftqualität ist zu den Hauptverkehrszeiten bereits heute so schlecht, dass man oft kaum noch Luft bekommt. Durch die schluchtartigen Strassenquerschnitte können die Abgase schlecht abziehen.</p> <p>Die Aussenräume der Wohnsiedlungen können mit zunehmender Verkehrsbelastung immer weniger genutzt werden. Insbesondere für Familien mit Kindern, die darauf angewiesen sind, Aussenräume nutzen zu können, wäre die Aufklassierung unserer Strassen eine Katastrophe.</p> <p>Aufgrund ihrer Führung und geringen Fahrbahnbreite sind Rieter-, Waffenplatz- und Mutschellenstrasse als "Sammelstrassen" völlig ungeeignet. Mit dem Mythenquai und der Allmendstrasse stehen für diesen Zweck jedoch leistungsfähige Alternativen zur Verfügung, wo kaum Anwohnende betroffen sind.</p> <p>Als betroffene Anwohner ersuchen wir die kommunalen Planungsbehörden dringend, ihre Pläne zu korrigieren, den Bedürfnissen der Bewohner Rechnung zu tragen und unsere Strassen endlich vom Durchgangsverkehr zu befreien. Eine Klassierung als Sammelstrasse würde wirkungsvolle Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr auf Jahrzehnte hinaus erschweren oder gar verunmöglichen.</p> <p>Damit steht der aufliegende Richtplan Verkehr zudem im Widerspruch zum übergeordneten regionalen Richtplan Verkehr, der unsere Strassen als Velo-Hauptroute ausweist."</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt



## Stellungnahme

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

Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Kein Ausbau zur Sammelstrasse, sondern Wohnzone
Begründung	"Wohngebiet mit Kinder. Schulweg Bereits jetzt als Transitstrecke / Durchgangsverkehr genutzt. Keine weiteren Kapazitäten. Hat für das Quartier keine Sammelfunktion Der Veloweg ist bereits heute schon stark durch die Autos behindert."
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordnetem Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als gewöhnliche Gemeindestrasse belassen
Begründung	Unsere Kinder haben auf dem Schulweg bisher schon einige grenzwertige Situationen erlebt. Die Situation sollte entspannt, und nicht noch weiter zugespitzt werden. Mit dem Fahrrad ist es zur Zeit schon unangenehm diese Strecke zu fahren. Ich hatte gehofft, dass die Strassenführung fahrradfreundlicher statt autofreundlicher wird. Durchgängigere Strassen ziehen vermehrt Autos an. Pendler steigen eher wieder auf das Auto um wenn sie ohne Probleme durch die Wohnquartiere fahren können
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Keep Mutschellenstrasse, Rieterstrasse and Waffenplatzstrasse a Gemeindestrasse
Begründung	Already lots of cars in our Wohnquartier. Going by bike is already dangerous.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	"S. 23 erstellen von *. Erstellen von Quartierparkierhäusern: Stop Planung und Bau von Quartierparkhäusern"
Begründung	"Die Reduktion der durch den motorisierten Verkehr bedingten Luftschadstoff-Emissionen: Bezüglich Luftschadstoffen (PM10: 45%, NOx: 50% aus dem Verkehr) verursachte der Verkehr im Jahr 2010 in der Stadt Zürich Kosten von rund 130 Mio. Franken jährlich. Etwa drei Viertel dieses Betrages schlagen bei den Gesundheitskosten an, rund ein Viertel sind Kosten für Gebäudeschäden. Im Zusammenhang mit zusätzlichen notwendigen Maßnahmen der Klimaproblematik dürfen keine Parkplätze mehr erstellt werden. Unterirdische Parkplätze sind keine Lösung, da damit eine Bodenversiegelung stattfindet. Einbezug von privaten Parkplätzen."
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	Die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkieranlagen, die auch bereits bestehen können, ist stadtweit eine Chance, um die Strassenräume von der Strassenparkierung zu entlasten. Das Thema soll daher in der Richtplanung verankert sein.



Kategorie                    Allgemeine Einwendungen

Antrag                      Würdigung

Begründung                -

Entscheid                 Kenntnisnahme

Stellungnahme





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	<p>Die Klassierung als Sammelstrasse erschwert die dringend nötige Verkehrsberuhigung.</p> <p>Der Durchgangsverkehr sollte in einem Wohngebiet mit Kindergarten, Schulen etc unbedingt fern gehalten und nicht noch gefördert werden.</p> <p>Es fehlt eine Veloinfrastruktur auf der Velo Hauptroute, diese Strassen wurden laut regionalem Richtplan Verkehr als Velo Hauptrouten ausgewiesen.</p> <p>Es gilt die Sicherheit der Schulwege zu gewährleisten.</p> <p>Die Klassierung würde mehr Strassenlärm als bisher und nicht die angestrebte Verbesserung der Lärmsituation bringen.</p> <p>Zudem sind diese Strasse zu eng und unübersichtlich um als Sammelstrassen geeignet zu sein.</p> <p>Es ist unnötig neue Sammelstrasse zu schaffen, es wäre besser die bestehenden zu nutzen.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassifizierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrasse
Begründung	<p>Es hat bereits einen hohen Durchgangsverkehr für eine Strasse mit vielen Wohnungen. Dadurch ist die Lärmbelastung bereits jetzt schon zu hoch.</p> <p>Eine neue Klassifizierung erschwert die längst notwendige Verkehrsberuhigung; stattdessen erhöht sie die Lärmbelastung und Unfallgefahr sowie verzögert eine durchgehende und sichere Veloroute.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplankarte
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Bitte verzichten Sie auf die Klassifizierung der Mutschellen-, Rieter und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen
Begründung	<p>Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung.</p> <p>Fehlende Veloinfrastruktur auf Velo Hauptroute.</p> <p>Mehrere Schulen und Schulwege sind direkt abhängig von den genannten Strassen und erfordern 30er Zonen, nicht noch mehr schnellen und schweren Verkehr.</p> <p>Die genannten Strassen sind für Sammelstrassen ungeeignet weil zu eng, zu viele Kinder, zu unübersichtlich.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Verzicht auf Klassierung der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse als kommunale Sammelstrassen.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"><li>- zu viel Durchgangsverkehr</li><li>- gefährliche Verkehrsführung für (Familien-)Wohnquartierstrasse</li><li>- Sichere Schulwege</li><li>- weniger Autolärm</li><li>- neue Sammelstrasse unnötig, bestehende nutzen</li><li>- ungeeignet für Sammelstrassen, eng, unübersichtlich, gefährlich mit</li></ul>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	dass die Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse weiterhin als gewöhnliche Gemeindestrassen gelten
Begründung	Erschwert notwendige Verkehrsberuhigung Konflikt mit Velo-Hauptroute Als Sammelstrasse ungeeignet (zu eng, unübersichtlich)
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Mit wenigen Ausnahmen wurden im kommunalen Verkehrsplan Teil "Strassennetz MIV" grundsätzlich keine neuen Strassen (auf)klassiert. Im Unterschied zum bisherigen kommunalen Verkehrsplan wurde lediglich auf eine Unterteilung der kommunal klassierten Strassen in die drei Kategorien "Sammelstrasse", "übrige kommunale Strasse" und "durchgängige Quartierstrasse" verzichtet.</p> <p>Sammelstrassen sind Bestandteil des direkten Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes. Sie haben im Strassennetz eine örtlich begrenzte Bedeutung und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und übernehmen selbst auch die Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Liegenschaften. Die Gestaltung und der Betrieb von Sammelstrassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion: so wird beispielsweise der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im Strassenraum hohe Beachtung geschenkt und es wird grundsätzlich Tempo 30 angestrebt. Der übergeordnete quartierfremde Durchgangsverkehr soll nicht auf den Sammelstrassen sondern auf dem übergeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Nötigenfalls können folglich auch auf Sammelstrassen baulich-gestalterische sowie betrieblich-regulatorische Massnahmen ergriffen werden, um den Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Klassierung als Sammelstrasse hat diesbezüglich keine präjudizierende Wirkung.</p>



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Gegen die Aufklassierung im Brunaugiebiet
Begründung	Sehr geehrte Damen und Herren

Mehrere Jahre wohnhaft an der engen, stark befahrenen und von Kindern bespielten Waffenplatzstrasse musste ich mehrfach miterleben, wie Kinder auf dem Schulweg angefahren wurden. Wir Eltern im ganzen Bezirk Brunau haben Angst um unsere Kinder auf dem Schulweg. Seit Jahren versuchen wir eine Zone 30 durchzusetzen. Das Quartier lebt durch Familien mit Kindern.

Um die Sicherheit unserer Kinder gewährleisten zu können, stelle ich den Antrag gegen die Aufklassierung des Brunaugiebietes!

Vielen Dank für Ihr Verständnis!

Freundliche Grüsse,

Nicole Taebi

Entscheid	nicht berücksichtigt
-----------	----------------------

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



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr
Antrag	Die Tramlinie durch die Hardstrasse, zwischen Albisrieder- und Hardplatz ist aus dem Plan zu streichen.
Begründung	Eine Tramlinie durch die Hardstrasse hat keinen Platz im Bereich Badenerstrasse / Albisriederplatz. Auf einen Richtplaneintrag ist somit zu verzichten.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Bei den Tramlinien handelt es sich um übergeordnete Festlegungen, die nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans sind, sondern nur zur Information und besseren Einordnung der kommunalen Eintragungen in das ÖV-Gesamtnetz dargestellt wurden. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr können aber keine Einwendungen zu übergeordneten Festlegungen entgegengenommen werden.



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr
Antrag	Die Tramlinie durch die Feldstrasse ist aus dem Plan zu streichen.
Begründung	Eine Tramlinie durch die verkehrsberuhigte Feldstrasse hat keinen Platz und verursacht zusätzlich unerwünschte Lärmemissionen (Belästigung). Auf einen Richtplaneintrag zwischen Stauffacher- und Badenerstrasse ist somit zu verzichten.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Bei den Tramlinien handelt es sich um übergeordnete Festlegungen, die nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans sind, sondern nur zur Information und besseren Einordnung der kommunalen Eintragungen in das ÖV-Gesamtnetz dargestellt wurden. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr können aber keine Einwendungen zu übergeordneten Festlegungen entgegengenommen werden.





Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplantext
Kartenname	Richtplankarte - Öffentlicher Verkehr, Reisebusverkehr, Güterverkehr
Antrag	Die Tramlinie durch die Seebahnstrasse ist aus dem Plan zu streichen.
Begründung	Eine Tramlinie durch die Seebahnstrasse hat kein wirkliches Einzugsgebiet und beansprucht den bereits knappen Platz im Bereich des Seebahnabschnitts zwischen Badener- und Birmensdorferstrasse. Auf einen Richtplaneintrag ist somit zu verzichten.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Bei den Tramlinien handelt es sich um übergeordnete Festlegungen, die nicht Gegenstand des kommunalen Richtplans sind, sondern nur zur Information und besseren Einordnung der kommunalen Eintragungen in das ÖV-Gesamtnetz dargestellt wurden. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des kommunalen Richtplans Verkehr können aber keine Einwendungen zu übergeordneten Festlegungen entgegengenommen werden.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4.2 Ziele
Antrag	Die in Punkt 4.2. formulierten Ziele müssen aus aktuellen Erkenntnissen der Klimaerwärmung und die entsprechenden Auswirkungen auf das Stadtklima klare Zielsetzung formuliert werden. 4.2.c. Der Individualverkehr muss massiv reduziert werden. Hier müssen konkrete Maßnahmen und Zahlen (quantitativ) formuliert werden. Es hat gute Ansätze und trotzdem spürt man dem Richtplan an, dass der Individualverkehr wenig zu befürchten hat!!!!!!
Begründung	Umweltbelastungen infolge des motorisierten Verkehrs, Förderung von ÖV, Velo- und Fussverkehr. Die grössten Umweltbelastungen in der Stadt Zürich werden durch den motorisierten Verkehr verursacht. Entsprechend sind in der Verkehrspolitik der Stadt Zürich umweltrelevante Ziele festgelegt: Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen, Anteil an ÖV-, Velo- und Fussverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr um 10 Prozent steigern (GO Art. 2quinquies). Gemäss Bericht 2015 zum Stadtverkehr 2025 wird die Zielerreichung dieser Ziele bis 2025 als «kritisch» oder «sehr kritisch» beurteilt. Will die Stadt diese Ziele erreichen, sind verstärkte Anstrengungen erforderlich (Bericht Masterplan S. 11)
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Ziele zur Entwicklung des MIV sind im regionalen Richtplan festgelegt und werden im kommunalen Richtplan nur zum besseren Verständnis der Thematik zitiert. Einwendungen zu diesen Zitaten können nur im Rahmen der Revision des regionalen Richtplans eingebracht werden.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6 Parkierung MIV
Antrag	Stellplätze für Reisemobile in der Stadt Zürich
Begründung	<p>Der kommunale Richtplan – mit dem Ziel der inneren Verdichtung, aber auch dem Wahren und Schaffen von Flächen für öffentliche Infrastrukturen und Freiräumen – bietet auch die Möglichkeit sich mit dem Thema der Stellplätze für Wohnmobile und Camper in der Stadt auseinanderzusetzen. Dieses Thema möchte ich sehr gerne in dem Diskurs des kommunalen Richtplans anregen. Mittlerweile gibt es in vielen Grossstädten Europas Reisemobilstellplätze – Tendenz steigend, da das Reisen mit dem autarken Camper oder dem Wohnmobil, auch bei jungen Generationen, sehr starken Zuspruch erhält und der Markt jährlich weiter wächst. Die Stellplätze, die häufig für ein, zwei Nächte von den Besuchern (meist auf der Durchreise) in Anspruch genommen werden, um sich die Stadt anzuschauen (hier sei auch der geographisch attraktive Standort Zürichs erwähnt), locken eine andere Art von Touristen in die Stadt als die Hotellerie. Stellplätze sind zudem in der Einrichtung kostengünstig. Auch der geringe Unterhalt und die Wartung sprechen für sich. Sie sind nicht zu verwechseln mit Campingplätzen, die eine andere Infrastruktur bereitstellen und mehr Fläche aufweisen müssen. Auch sind Stellplätze temporär auf derzeit nicht genutzten, städtischen Arealen oder als Teil von Landschaftsparks denkbar und könnten als Zwischennutzung zu einer Aufwertung und Belebung von Brachflächen führen (die Stellplätze in Skandinavien seien hier als Beispiel genannt). Selbstverständlich haben Camper auch die Möglichkeit auf regulären Campingplätzen zu übernachten, jedoch gibt es in Zürich nur einen, der oft ausgebucht ist, sodass ein spontaner Zwischenstopp nicht immer gewährleistet werden kann. Die anderen Campingplätze in entfernterer Umgebung sind wiederum zu weit weg, um die Art von Touristen anzusprechen, die sich für ein, zwei Tage in der Stadt aufhalten möchten.</p>
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Reisemobile können auf den Campingplatz am See abgestellt werden. Es ist nicht Aufgabe der Stadt spezielle Parkplätze mit Infrastruktur für Strom, Wasser, Abwasser etc. für den 'autarken' Reisenden zur Verfügung zu stellen.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	4.2 Ziele
Antrag	Quartierzentren und Stadtachsen: Strassenbäume werden, wo immer möglich, in durchgehende Grünstreifen gepflanzt und die Bäume durch Unterpflanzung oder technische Massnahmen vor Bodenverdichtung und Stammverletzungen geschützt.
Begründung	Um eine langzeitige Umsetzung und Ergänzung des Alleenkonzepts zu gewährleisten, sind als Basis räumliche Konditionen zu schaffen, welche eine gute Lebens- und Wachstumssituation für die Bäume ermöglichen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Zu den Strassenbäumen wurden im kommunalen Richtplan Verkehr im Kapitel 4 Gesamtstrategie Verkehr sowohl das Ziel (2) als auch die Massnahmen (5) formuliert. Detailliertere Vorgaben zur Ausgestaltung entsprechen nicht der Richtplanebene.</p> <p>Ziel (2) Strassenbäume werten den Strassenraum auf, unterstützen die Orientierung, schaffen einen Ausgleich zur zunehmenden baulichen Verdichtung und wirken der Überhitzung der Stadt entgegen.</p> <p>Massnahme (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 Alleenkonzept, sind dabei einzubeziehen.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.3 Karteneinträge
Antrag	<p>Wir beantragen, auf den im Richtplan eingezeichneten Fussweg (Verbindung zwischen Hungerbergstrasse und Holderbachweg, siehe auch Plankopie) zu verzichten.</p> <p>Auf einen Fussweg entlang des Waldrandes haben wir nichts einzuwenden. Dieser besteht zum Teil bereits als Fussweg vom Plätschweg zum Holderbachweg. Ob allerdings ein Fussweg entlang des Waldrandes, parallel (Abstand 50 Meter) zur Sonderstrasse Sinn macht — wird ernsthaft bezweifelt.</p>
Begründung	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Es besteht bereits eine Waldstrasse, die Sonderstrasse, ca. 200 m südlich am Waldrand, die eine erhöhte Aufenthaltsqualität aufweist</li><li>2) Die Sonderstrasse bietet exakt die gleiche Verbindung wie der geplante Fussweg</li><li>3) Wunderschöne Sitzbänke sind bereits an der Sonderstrasse vorhanden und unterstreichen damit die geforderte erhöhte Aufenthaltsqualität</li><li>4) Die Sonderstrasse hat eine erhöhte Lage, im Vergleich zum geplanten Fussweg und bietet damit eine grössere erhöhte Aufenthaltsqualität</li><li>5) Der geplante Fussweg zerschneidet/trennt natürlich entstandenes Gelände und vor allem wunderschöne naturgebliebene Landschaftsflächen</li><li>6) Für erholungssuchende Personen sollen keine Abkürzungen durch Fusswege geschaffen werden</li><li>7) In nächster Nähe zum geplanten störenden Fussweg, im alten Reservoir in der Mitte vom Hungerberg, befindet sich eines der grössten Quartiere geschützter Fledermäuse</li><li>8) Beim alten Reservoir in der Mitte vom Hungerberg befindet sich ein bewirtschaftetes Bienenhaus, das durch diesen geplanten Weg massiv eingeschränkt wird.</li><li>9) Die naturbelassenen Landschaftsflächen bieten dem Wildbestand beste Aufenthaltsmöglichkeiten, die durch den Fussweg gestört werden</li><li>10) Schlecht geführte Haustiere, wie Hunde werden die Wiesen verschmutzen und das weidende Vieh und die weidenden Schafe krank machen</li><li>11) Mountainbiker und Jogger werden diesen Fussweg als Abkürzung und Adventureweg sinnlos benützen und unnötig viele Bewegungen verursachen</li><li>12) Grossvögel, wie Milane und Mäusebussharde, sind an diesem Hang des Hungerbergs zuhause und werden durch diesen geplanten Fussweg gestört</li><li>13) Sowohl auf der Anhöhe vom Hungerberg als auch entlang dieser Anhöhe sind bereits genügend Wege vorhanden, um eine erhöhte Aufenthaltsqualität zu bieten</li><li>14) Den Landwirten, die den Hungerberg bewirtschaften, bringt ein solcher Fussweg nur zusätzliche Schwierigkeiten wie Verschmutzungen der Wiesen, Mehrarbeit beim Absperren der Beweidungen, Unruhe bei dem weidenden Vieh.</li></ol>
Entscheid	nicht berücksichtigt



## Stellungnahme

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



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Würdigung/Hinweis
Begründung	Öffentlicher Verkehr und Reisebusverkehr Die Verlagerung des Reisebus-Terminals vom Zentrum (HB) an den Stadtrand (Altstetten) erachten wir als richtig. Wichtig ist eine angemessene Ausstattung (Aufenthaltsräume, WC-Anlagen, Kiss&Ride-Parkplätze usw.) und ansprechende Gestaltung.
Entscheid	Kenntnisnahme
Stellungnahme	



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Würdigung/Hinweis
Begründung	Fussverkehr Die Verdichtung des Netzes und die Ausscheidung von Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität begrüßen wir.
Entscheid	Kennntnisnahme
Stellungnahme	





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	6.2 Ziele
Antrag	<p>Das Ziel 1 unter 6.2 sollte wie folgt umschrieben werden: "Historischer Parkplatzkompromiss In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl der besucher- und kundenorientierten Parkplätze auf dem Stand von 1990 bleiben. Oberirdische, allgemein zugängliche Parkplätze können aufgehoben und durch Parkieranlagen ersetzt werden." Sofern die Umsetzung tatsächlich vorangetrieben werden soll, sind weitere Parkieranlagen erforderlich, z.B. eine Parkieranlage im Altstadtbereich rechts der Limmat.</p>
Begründung	<p>Parkierung MIV (Parkierung Autoverkehr): Der historische Parkplatzkompromiss war ein Mittel zur Lösung der politischen Verkampfungen zum Thema Parkierung Ende des 20. Jahrhunderts. Der Eintrag zur Parkierung im kommunalen Richtplan sollte eigentlich die verkehrsplanerischen Ziele der heutigen Zeit widerspiegeln, namentlich die Reduktion des Autoverkehrs. In den letzten Jahren ist die Innenstadt von allen Kantonsteilen durch die S-Bahn besser erschlossen worden und der Bestandesschutz lässt sich planerisch nicht rechtfertigen. Politisch ist die Aufrechterhaltung des historischen Parkplatzkompromisses aber vertretbar. Der Stand der Parkplatzbilanz sollte öffentlich dargelegt werden. Es wäre auch eine klarere Haltung im Richtplantext wünschenswert.</p>
Entscheid	teilweise berücksichtigt
Stellungnahme	<p>Der sogenannte "Historische Kompromiss" hat zum Ziel, durch die Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkhäuser zusätzliche Flächen für den Fussverkehr und den Aufenthalt zu schaffen und das stadträumliche Erscheinungsbild attraktiver zu machen. Seit dem erwähnten Beschluss sind im Rahmen des Historischen Kompromisses rund 1000 Strassenparkplätze aufgehoben und in unterirdische Parkieranlagen verlagert worden und hat damit die Aufwertung verschiedenster Strassenabschnitte und Plätze ermöglicht. Dazu zählen etwa der Rennweg, der Sechseläutenplatz oder der Münsterhof. Als Ersatz für diese aufgehobenen Parkplätze sind u. a. die Parkhäuser City und Opéra gebaut worden. Der Historische Kompromiss hat bis anhin gut funktioniert und ist ein breit akzeptiertes Regelwerk im Umgang mit den öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Innenstadt. Deshalb soll er auch in Zukunft als zielführendes, etabliertes und erfolgreiches Instrument erhalten bleiben. Eine zahlenmässige Anpassung des öffentlich zugänglichen Parkplatzangebots im Bereich des Historischen Kompromisses aufgrund der verkehrlichen und gesellschaftlichen Veränderungen seit 1990 erscheint hingegen angebracht. So zeigt sich beispielsweise das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark verbessert (u.a. Ausbau der S-Bahn, Eröffnung Durchgangsbahnhof), was zu Modalsplitveränderung zu Gunsten des Umweltverbands geführt hat. Hinzu kommen neue verkehrspolitische Vorgaben wie etwa Art. 2 quinquies</p>



Gemeindeordnung (Städteinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs). Daher soll der Parkplatzbestand zukünftig 10% unter dem Stand von 1990 liegen. Mit dieser massvollen Anpassung wird ausreichend Spielraum für die weitere Aufwertung und Erweiterung von Fuss-, Velo - und Grünflächen in der Innenstadt geschaffen. Gleichzeitig wird das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot auf einem angemessenem Stand erhalten.

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

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



Kategorie	Einwendungen zu Richtplankarte und Abbildungen im Richtplandtext
Kartenname	Richtplankarte - Strassennetz MIV, Parkierung im öffentlichen Interesse
Antrag	Die "erhöhte Aufenthaltsqualität" sei zu streichen, sofern die im regionalen Verkehrsrichtplan dort geplante Verbindungsstrasse weiterhin verbleibt.
Begründung	Verbindungsstrasse und Fussweg mit "erhöhter Aufenthaltsqualität" sind zwei Zielsetzungen, welche sich kaum miteinander vertragen bzw. sich zuwiderlaufen.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Es ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen, eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität entlang von Verbindungsstrassen zu planen, sondern eine Frage der Ausgestaltung der Fussverbindung im Einzelfall, so dass die angestrebte Qualität realisiert werden kann. Die Fussverbindung entlang des Gleiskörpers liegt in einem Gebiet, dass baulich verdichtet wird. In der Umgebung gibt es Freiräume mit allgemeiner Erholungsfunktion, eine Volksschule und Sportanlagen, so dass es sinnvoll ist, dort die Fussverbindung mit "erhöhter Aufenthaltsqualität" als Teil eines durchgängigen Netzes anzubieten.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.3 Karteneinträge
Antrag	<p>(Die Plandarstellung ist ungenügend. Die Unterscheidung zwischen "bestehend" und "geplant" ist schwer leserlich. Pläne waren zu hoch aufgehängt.)</p> <p>Die Kreuzung Schwamendingerstrasse/Überlandstrasse ist städtebaulich aufzubessern.</p>
Begründung	Diese Strassenkreuzung ist eine graue Strassenwüste. Bäume fehlen. Die Unterführung ist auch nicht besonders angenehm. Der Weg zum Lift, der zur Haltestelle Waldgarten führt, ist schlecht beschildert (behindertengerecht?).
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	In den Kreuzungsbereich Schwamendingerstrasse/Überlandstrasse mündet auch die Regensbergstrasse, für die eine Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität mit weiterem Verlauf über die Hubenstrasse eingetragen ist (siehe Richtplan-karte Fussverkehr). Zudem ist im Dokument "Zürich 2040 – Ein räumliches Konzept für die wachsende Stadt" für dieses Gebiet ein Nachbarschaftszentrum ein-getragen. Damit sind die planerischen Grundlagen für Aufwertungsmassnahmen gegeben. Weitergehende Festlegungen auf Stufe der Richtplanung sind nicht erforderlich bzw. können auf dieser Planungsstufe nicht gemacht werden.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.4 Massnahmen
Antrag	Die Massnahme 3 unter 5.4 könnte wie folgt umschrieben werden: "Die Stadt gestaltet die kommunalen Strassen siedlungsorientiert (Temporegime, Begegnungs- und Aufenthaltsort, schmale Fahrbahnen, Pflanzung von Bäumen usw.)."
Begründung	Eine direktere Aussage wäre wünschenswert.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Die Aussage im Richtplantext ist präziser: Es geht einerseits um die siedlungsorientierte Ausrichtung von kommunalen Strassen und andererseits um die siedlungsorientierte Gestaltung. Beide Aspekte sind mit Beispielen verdeutlicht.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5.4 Massnahmen
Antrag	Im kommunalen Richtplan könnte eine Handlungsanweisung zur Prüfung dieser Massnahme (Massnahme auf überkommunalen Strassen) formuliert werden.
Begründung	Eine der wirksamsten Massnahmen zur siedlungsverträglichen Nutzung der bestehenden Kapazitäten der Strassen wäre die Erhöhung der Belegung der Personenwagen (2 Personen statt 1 Person).
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Die Massnahme bezieht sich auf überkommunale Strassen, die nicht Gegenstand der kommunalen Richtplanung sind. Zudem ist die Prüfung der Wirksamkeit einer Erhöhung der Belegung von Personenwagen von einer auf zwei Personen eine konkret formulierte Aufgabenstellung, die nicht der Ebene Richtplanung entspricht.



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	8.3 Karteneinträge
Antrag	Die Achse Panoramaweg, Borrweg, Bühlstrasse, Schlossgasse ist als wichtige Fusswegverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität und als Vernetzungskorridor (Abbildung 11: Konzeptkarte Netzwerk ökologisch wertvoller Flächen)
Begründung	Die bestehende Fusswegverbindung führt von der Schmiede Wiedikon bis zum Landschaftspark Üetliberg. Er verbindet bereits heute das Naturschutzgebiet Binz, die Freiräume beim Altersheim, bei der Kantonsschule Wiedikon, der Kollerwiese zu einem attraktiven Freiraumkontinuum.
Entscheid	berücksichtigt
Stellungnahme	



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	<p>Licht öffentlicher Raum und privater Raum In vielen Quartierstrassen 30er Zonen/Wohnstrassen soll als Massnahme gegen die Lichtverschmutzung die Strassenbeleuchtung nachts ganz ausgeschaltet werden (ausgenommen punktuelle Ausnahmen). Siehe auch Plan lumière als Vorgabe. Es gibt absolut genügend Beispielmunicipalitäten in und ausserhalb der Schweiz. Ebenso sehr viele Gemeinden im Kt. ZH. Zur Nachtruhe gehört auch die Nachtdunkelheit. So könnte zw. 1.00 und 6.00 Uhr das Licht ausgeschaltet</p>
Begründung	<p>Nachtruhe auch gleich Ruhe vor Licht. Es soll ja Nacht sein.?? Lichtverschmutzung vermeiden. Irritation Insekten und Vögel, welche als tödliche Falle enden können.</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	<p>Die Strassenbeleuchtung ist nicht Gegenstand der Richtplanung. Im Gesamtkonzept «Plan lumière» ist vorgesehen, nachts mit Ausnahme der Sicherheitsbeleuchtung auf die Strassenbeleuchtung zu verzichten. Konkrete Massnahmen zur Vermeidung von Lichtemissionen sind auf dieser Planungsstufe verankert.</p>





Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5 Strassennetz MIV
Antrag	<p>1. Bei den geplanten und künftigen Unterniveaugaragen an der In Böden in Affoltern müssen die Zufahrten über die Wehntalerstrasse geführt werden.??</p> <p>1a. Notfalls über die Riedenhaldenstrasse da die Fahrzeuge aus der Richtung vom und zum Bahnhof / Einkaufszentrum sowieso von der Riedenhaldenstrasse kommen oder wegfahren.??</p> <p>1b. Versetzen der Sackgasse mit Zu-Wegfahrt von der Jonas Furrer Strasse??</p> <p>2. Baustellenzufahrten müssen über die Wehntalerstrasse erfolgen.??</p> <p>3. Die In Böden muss aufgewertet werden.</p>
Begründung	<p>Dass in der Stadt verdichtet wird ist leider Tatsache und dass die Quartiere in Zürich Nord, insbesondere Affoltern noch stärker betroffen ist.?? Dies wird in einzelnen Quartieren und Strassenzügen mindestens zu einer Verdoppelung der Einwohner und des Strassenverkehrs führen. Dieser Umstand erschwert ein gutes Zusammenleben im Quartier. Die Auswirkungen aufgrund der bereits umgesetzten Siedlungen sind deutlich spürbar. Bei der Planung ist aus Sicherheits- und Belastungsgründen bei Bewilligungen darauf zu achten dass der Verkehr möglichst von den Hauptstrassen in die Unterniveaugaragen und Parkplätze gelenkt wird, oder mindestens die von den Autofahrern häufig genutzten Zufahrtsstrasse.?? Durch die Verdichtung gewinnen die Quartierstrassen noch mehr an Bedeutung und werden noch stärker zu Begegnungszonen und zu Fahrradstrecken.</p>
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	<p>Fragen der Feinerschliessung und Baustellenzufahrtskonzepte ("Zufahrtsplanung" etc.) sind nicht Bestandteile der Richtplanung. Die Strasse In Böden ist eine Erschliessungsstrasse und daher im kommunalen Richtplan, Teil Strassennetz MIV, nicht als Sammelstrasse klassiert. Allfällige Massnahmen wie z.B. Verkehrsberuhigungsmassnahmen können unabhängig vom kommunalen Richtplan in Betracht gezogen werden.</p>



Kategorie	Einwendungen zu einzelnen Kapiteln und Tabellen des Richtplantextes
Kapitel	5 Strassennetz MIV
Antrag	Bei den geplanten und künftigen Unterniveaugaragen an der In Böden in Affoltern müssen die Zufahrten über die Wehntalerstrasse geführt werden. Notfalls über die Riedenhaldenstrasse da die Fahrzeuge aus der Richtung vom und zum Bahnhof / Einkaufszentrum sowieso von der Riedenhaldenstrasse kommen oder wegfahren oder??Versetzen der Sackgasse mit Zu-Wegfahrt von der Jonas Furrer Strasse???. Die Baustellenzufahrten müssen über die Wehntalerstrasse erfolgen.
Begründung	Dass in der Stadt Verdichtet wird ist leider Tatsache und dass die Quartiere in Zürich Nord, insbesondere Affoltern noch stärker betroffen ist.????Dies wird in einzelnen Quartieren und Strassenzügen mindestens zu einer Verdoppelung der Einwohner und des Strassenverkehr führen. Dieser Umstand erschwert ein gutes Zusammenleben im Quartier. Die Auswirkungen aufgrund der bereits umgesetzten Siedlungen sind deutlich spürbar.??Bei der Planung ist aus Sicherheits- und Belastungsgründen bei der Bewilligung darauf zu achten dass der Verkehr möglichst von den Hauptstrassen in die Unterniveaugaragen und Parkplätze gelenkt wird, oder mindestens die von den Autofahrern häufig genutzten Zufahrtsstrasse.??Durch die Verdichtung gewinnen die Quartierstrassen noch mehr an Bedeutung und werden noch stärker zu Begegnungs Zonen und zu Fahrradstrecken.
Entscheid	Nicht Gegenstand des Planungsinstruments
Stellungnahme	Fragen der Feinerschliessung und Baustellenzufahrtskonzepte ("Zufahrtsplanung" etc.) sind nicht Bestandteile der Richtplanung. Die Strasse In Böden ist eine Erschliessungsstrasse und daher im kommunalen Richtplan, Teil Strassennetz MIV, nicht als Sammelstrasse klassiert. Allfällige Massnahmen wie z.B. Verkehrsberuhigungsmassnahmen können unabhängig vom kommunalen Richtplan in Betracht gezogen werden.



Kategorie	Allgemeine Einwendungen
Antrag	Der öffentliche Raum ist durch Abbau von oberirdischen Parkplätzen im Zuge der Erstellung von privaten Parkplätzen durch ein ganzheitliches Parkraummanagement aufzuwerten und die Erstellungspflicht von Parkplätzen ist quantitativ zu reduzieren.
Begründung	Die Beanspruchung von öffentlichen Flächen ist nach Möglichkeit auf das notwendige Mass zu beschränken. Die geltende Parkplatzverordnung verpflichtet zur Erstellung von Parkraum, der auf lange Sicht erfahrungsgemäss gar nicht zwingend benötigt wird. Ein ganz erhebliches Kostenrisiko liegt bei den unterirdischen Parkplätzen, denn diese teuersten??Kubikmeter lassen sich in aller Regel in keiner Weise sinnvoll einer anderen Nutzung zuführen, sei es aus Gründen des Brandschutzes oder aufgrund der??fehlenden Tageslichtversorgung.
Entscheid	nicht berücksichtigt
Stellungnahme	Der kommunale Richtplan Verkehr formuliert im Kapitel 6.2 Ziele zur Kompensation der Blauen Zone Parkplätze (2) und zur Erstellung von Quartierparkhäusern, die genau die Entlastung der Strassenräume bezwecken und Aufwertungsmassnahmen ermöglichen. Die Parkplatzverordnung (2015) wurde erst kürzlich revidiert, die Parkplatzansätze wurden darin nach unten angepasst. Zudem ermöglicht die neue PPV autoarme Nutzungen.