

18  
Kommunaler Verkehrsplan  
(Weisung 18 vom 11. Juni 1986)

# **Bericht**

## **zum kommunalen Verkehrsplan**

### **der Stadt Zürich**

Die Kommission\* beantragt einstimmig Zustimmung zu folgendem Dispositiv:  
Der kommunale Verkehrsplan samt Berichten der Kommission wird festgesetzt.

*( vom 9. Februar 1990 )*

\* Kommissionsmitglieder:

Bruno Kammerer, Präsident,

Emil Bärtsch, Toni Baur, Walter Blöchliger, Jean E. Bollier, Hans Brenner, Peter Cerliani, Hans Diem, Leonhard Fünfschilling, Andreas Gross, Rita Guggenheim-Läubli, Robert Kaeser, Karl Kübler, Geri Schaller, Verena Schilling, Lisbeth Sippel, Romeo Steiner, Dr. Hans Wehrli, Klaus Ziegler.

Sekretär Fernando Fullana, Stadtplanungsamt

Behandlung im Rat: 28. Februar 1990

(Versand 19. Februar 1990)

# INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
<b>GRUNDSÄTZE</b>	1
Planungspflicht, Stufen der Richtplanung Bedeutung des Verkehrsplanes Verbindlichkeit, Festsetzungsverfahren	
<b>STÄDTISCHER VERKEHRSPOLITIK</b>	2
Vorgeschichte Grundsätze der städtischen Verkehrspolitik Verkehr und Luftreinhaltung	
<b>INHALT DES VERKEHRSPLANES</b>	4
Bestandteile des kommunalen Verkehrsplanes	
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	5
<b>Verkehrsmittel</b>	8
<b>Verkehrswege</b>	11
<b>Verkehrsmittel</b>	12
<b>Verkehrswege</b>	13
<b>Verkehrsmittel</b>	14
<b>LISTE DER KOMMUNALEN FESTLEGUNGEN</b>	15
<b>Verkehrsmittel</b>	18
<b>Verkehrswege</b>	21
<b>Verkehrsmittel</b>	22
<b>Verkehrswege</b>	25
<b>Verkehrsmittel</b>	27

## **GRUNDSÄTZLICHES**

### **Planungspflicht, Stufen der Richtplanung**

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) verpflichtet Kanton, Regionen und Gemeinden, eine Richtplanung durchzuführen. Als Ergebnis der kantonalen Richtplanung hat der Kantonsrat am 10. Juli 1978 den kantonalen Gesamtplan festgesetzt. Auf dieser Grundlage erstellte die Stadt Zürich eine Vorlage zum regionalen Gesamtplan. Die Stimmbürger lehnten diese und auch eine zweite Vorlage ab, sodass der Regierungsrat am 19. Dezember 1984 den regionalen Gesamtplan (Teil Siedlungs-, Landschafts-, Verkehrsplan) von sich aus festsetzte.

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

### **Bedeutung des Verkehrsplans**

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

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

### **Verbindlichkeit, Festsetzungsverfahren**

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

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

## STÄDTISCHES VERKEHRSKONZEPT

### Vorgeschichte

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

Das Konzept für den Strassenverkehr stützt sich auf das Hauptachsennetz, das die gemeinderätliche Kommission für den Bebauungsplan 1974 verabschiedete. Die damals aufgestellten Zielsetzungen für die städtische Verkehrspolitik (Plafonierung und Kanalisierung des Motorfahrzeugverkehrs sowie Verkehrsentsmischung) sind seither noch aktueller geworden und müssen im Hinblick auf die Lärm- und Schadstoffbelastung der Luft in Richtung Reduktion der gefahrenen Autokilometer zusätzlich verschärft werden.

### Grundsätze der städtischen Verkehrspolitik

Die Sorge zur Umwelt, die beschränkten Platzverhältnisse, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und auch die Stadt- und Wohnqualität in der Stadt Zürich setzen zukünftigen Mobilitätswünschen Grenzen (Mobilität definiert als Verkehrsleistung). Die heutigen Verkehrs-, Transport- und Kommunikationsbedürfnisse sollen aber nach wie vor befriedigt werden, wenn auch nicht unbedingt auf die bisherige Art und Weise. Es muss ein Ausgleich der verschiedenen Verkehrsarten stattfinden, einerseits durch Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und der andern umweltverträglicheren Verkehrsarten, andererseits durch Verminderung des motorisierten Individualverkehrs.

Die städtische Verkehrspolitik beruht auf folgenden vier Grundsätzen:

#### 1. Fördern und Erhalten eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehrs.

Der öffentliche Verkehr beansprucht weniger Verkehrsraum, benötigt weniger Energie, verursacht weniger Unfälle und belastet Bewohner und Umwelt weniger als der motorisierte Individualverkehr. Deshalb soll ein zunehmender Anteil der Verkehrsbedürfnisse mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden. Dies gilt insbesondere für den Verkehr zur Arbeit, der für die hohen Verkehrsspitzenbelastungen verantwortlich ist, aber auch für den Freizeitverkehr.

#### 2. Unterstützen der umweltverträglichen Verkehrsarten (Zu-Fuss-Gehen, Velofahren).

Der Fussgänger- und Veloverkehr ist noch mehr als Bahn, Tram und Bus ausgeprägt umweltverträglich. Es sind durchgehende, attraktive und sichere Fussweg- und Veloroutennetze zur Verfügung zu stellen. Dabei ist die gegenseitige Behinderung und Gefährdung von Fussgängern und Velofahrern soweit wie möglich auszuschliessen. Für die Velofahrer sind genügend Abstellplätze bereit zu halten.

### **3. Beruhigen der Wohngebiete und Kanalisieren des Motorfahrzeugverkehrs auf Hauptachsen.**

Immer mehr Verkehr weicht auf Quartierstrassen aus und beeinträchtigt damit ehemals ruhige und sichere Wohngebiete. Die Massnahmen der Verkehrsberuhigung bezwecken, den Motorfahrzeugverkehr auf Quartierstrassen im Tempo zu drosseln und auf den quartierbezogenen Verkehr zu beschränken. Dadurch können die Wohnverhältnisse in weiten Teilen der Stadt verbessert werden. Der quartierfremde Verkehr ist auf ein Netz von Hauptachsen zu kanalisieren. Entlang diesen Achsen ist durch spezielle Nutzungs- und Bauvorschriften sowie Lärmschutzmassnahmen den erhöhten Verkehrsbelastungen Rechnung zu tragen. Auch Strassen des übergeordneten Netzes sollen im Hinblick auf Tempodrosselung überprüft werden.

Tempo 30-Zonensignalisation soll - mit Ausnahme von Staatsstrassen und in der Regel von kommunalen Sammelstrassen - flächendeckend angeordnet werden. Der Einbezug von Strassen mit öffentlichem Linienverkehr in die Zonensignalisation ist im konkreten Einzelfall auf Vor- und Nachteile zu prüfen.

### **4. Reduktion des Verkehrsvolumens durch Beschränkung des Parkplatzangebotes.**

Verkehrsberuhigung erfordert nicht nur eine Verlangsamung des Verkehrs, sondern auch eine Verminderung. Wieviele Autos in der Stadt fahren, wird vor allem durch das Parkplatzangebot bestimmt. Im Interesse der Verkehrsberuhigung sind deshalb für Pendler und in gewissen Gebieten für den Freizeitverkehr die Parkplätze zu beschränken. Die Verkehrsbedürfnisse sind hauptsächlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu befriedigen. Das vorhandene Parkplatzangebot in den Wohnquartieren soll in erster Linie den Bewohnern und Gewerbetreibenden zur Verfügung stehen. Es ist anzustreben, oberirdischen Parkraum in unterirdischen umzuwandeln in dem Sinne, dass die Schaffung unterirdischen Parkraums zur entsprechenden Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen führt.

### **Verkehr, Luftreinhaltung, Verminderung der Lärmbelastung**

Die Ziele der Luftreinhaltung und Lärmverminderung erfordern neben Massnahmen an der Quelle (Abgasreinigung etc.) einerseits eine vermehrte Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fussgängers- und Veloverkehrs und andererseits eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs durch Plafonierung der Strassen- und Parkplatzkapazität.

## **INHALT DES VERKEHRSPLANES**

### **Bestandteile des kommunalen Verkehrsplanes**

Der kommunale Verkehrsplan besteht aus folgenden Teilen:

- Öffentlicher Verkehr
- Strassennetz, Parkierung im öffentlichen Interesse
- Fuss-, Rad- und Reitwegnetz

Zu den Plandarstellungen gehören der vorliegende Bericht sowie der Bericht zu den Einwendungen. Die übergeordneten Festlegungen des kantonalen und regionalen Verkehrsplans sind in den Plänen und im Bericht besonders hervorgehoben. Sie sind für den kommunalen Verkehrsplan verbindlich und deshalb auch nicht Gegenstand der öffentlichen Auflage. Die kommunalen Festlegungen sind im Anhang aufgelistet.

## ÖFFENTLICHER VERKEHR

### Konzept

Der Bau der Zürcher S-Bahn schafft die Voraussetzung für die Einführung eines attraktiven und leistungsfähigen Bahnbetriebs, dessen Einzugsgebiet über die Kantonsgrenze hinaus reicht. Die S-Bahn dient primär dem regionalen Verkehr. Sie bietet die Möglichkeit, vermehrt Pendlerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Daneben vermag sie auch einen Teil des innerstädtischen Verkehrs zu bewältigen.

Die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs in der Stadt verbleibt jedoch auf dem Tram- und Busnetz. Eine gute Verknüpfung mit der S-Bahn und die Einführung des Verkehrsverbundes sorgen für ein verstärktes Zusammenwirken der VBZ und der Bahnen. Das Tramnetz bildet ein System von Durchmesserlinien, welche die Aussenquartiere über das Stadtzentrum miteinander verbinden. Die Buslinien dienen als Zubringer aus den Vororten und aus jenen Stadtquartieren, die nicht durch das Tram bedient werden. Sie stellen zudem als Ringlinien tangentielle Verbindungen her. Ausbauten des Tram- und Busnetzes sind vor allem in gewissen Aussenquartieren sowie als Ergänzung der Ringlinien vorgesehen.

In Erfüllung des sozialpolitischen Leistungsauftrages haben die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs auf Stadtgebiet ein Grundleistungsangebot von einheitlichem und qualitativ hohem Niveau sicherzustellen. Zur Sicherstellung dieses Grundangebotes werden folgende Dimensionierungsgrössen für die örtliche und zeitliche Verfügbarkeit und für die Leistungsqualität festgelegt:

- Das Grundangebot dient allen Bewohnern und Besuchern der Stadt Zürich, die eine Haltestelle aus eigenen Stücken erreichen können und allenfalls mit Hilfe von Mitreisenden ein- und aussteigen können.
- Die grösste Luftliniendistanz zwischen Haltestelle und Ziel- bzw. Quellort soll nicht mehr als 300 m, entsprechend 5 Minuten Gehzeit, betragen. Topografische Erschwernisse sind zu berücksichtigen.
- Jede Haltestelle auf Stadtgebiet sollte von jeder beliebigen Haltestelle aus in höchstens 60 Minuten erreichbar sein.

Buslinien-Verlängerungen über die Stadtgrenze erfolgen im Einvernehmen mit den betroffenen Nachbargemeinden.

Zum Plan des öffentlichen Verkehrs gehören auch die Seil- und Zahnradbahnen, die Schifflinien sowie die Industriestammgeleise und die Güterumschlagsstellen.

## Kantonale und regionale Festlegungen

Im kantonalen Verkehrsplan sind die Eisenbahnlinien der SBB, SZU und Forchbahn festgelegt. Als Tram- und Buslinien von regionaler Bedeutung gelten die radialen Verbindungen aus den Vorortsgemeinden und den städtischen Quartieren ins Stadtzentrum und in die Nebenzentren sowie Ringlinien. Der regionale Verkehrsplan enthält zudem die Depots und Werkstätten der VBZ, neue Bahnhaltstellen, die Güterumschlagsstellen sowie die Schifffahrtslinien auf dem Zürichsee.

## Kommunale Festlegungen

Der kommunale Verkehrsplan enthält in Ergänzung zu den übergeordneten Festlegungen noch jene Busachsen, einschliesslich der Seil- und Zahnradbahnen, welche das öffentliche Verkehrsnetz so verdichten, dass die Erschliessung des gesamten Stadtgebietes sichergestellt ist. Die Festlegung der Quartierbusachsen erfolgt mit einer gewissen Unschärfe, um die Linien der effektiven Nachfrage anpassen zu können, welche erst mit einem Test wirklich feststellbar ist.

### Die geplanten Busstrecken werden wie folgt begründet:

- Die Festlegung **Nidelbadstrasse - Stadtgrenze** dient einer Verbindung zwischen dem Zentrum Morgental und den Wohngebieten in Kilchberg.
- Die Festlegung **Morgental - Entlisbergstrasse - Paradiesstrasse - Tramanschluss Wollishofen** dient der Quartier-Grunderschliessung.
- Die Verschiebung des **Busknotens Morgental zum Bahnhof Wollishofen** bringt eine bessere Verknüpfung zwischen Bus und S-Bahn.
- Die Festlegung **Strassenverkehrsamt - Saalsporthalle** ermöglicht eine direkte Erschliessung der Arbeitsplätze im Bereich der Giesshübelstrasse und den Anschluss an die SZU.
- Der Abschnitt **Aemtlersstrasse - In der Ey** ist Teil einer Buslinie zwischen Escher-Wyss-Platz und Triemli. Sie erschliesst das Wohngebiet längs des Letzigrabens und verbindet es mit dem S-Bahnhof Hardbrücke und dem Industriequartier.
- Die **ETH Hönggerberg** wird direkter ans Busnetz angeschlossen.
- der Abschnitt **Zehntenhausplatz - ETH Hönggerberg** ist Teil einer Buslinie, die das Wohngebiet Schauenbergstrasse erschliesst und die ETH Hönggerberg mit der S-Bahnstation Affoltern verbindet.
- Der Abschnitt **Hürstholz - Regensbergbrücke** ist Teil einer neuen Buslinie, die das Industriegebiet Birchstrasse erschliesst und an die S-Bahn-Stationen Hürstholz und Oerlikon anschliesst.
- Der **Ringschluss zwischen Käshaldenstrasse und Schönauring** ist Teil einer neuen Buslinie zwischen Seebach und Oerlikon mit Anschluss an die S-Bahn.
- Die Festlegung **Auzelg - Aubrugg - Ueberlandstrasse** ermöglicht eine direkte Verbindung zwischen den Quartierteilen Auzelg und Schwamendingen. Diese Festlegung bedingt den Neubau einer Brücke über die Glatt. Die Brücke soll aber nur von Bussen befahren werden dürfen.

- Die Festlegung **Carl Spitteler-Strasse - Wiesliacher - Stadtgrenze mit der Fortsetzung nach Zollikerberg** stellt einerseits die fehlende Verbindung zwischen Witikon und Zollikerberg (Forchbahn) her, und andererseits dient sie der Grundmobilität in Witikon. Das beruhigte Strassenteilstück zwischen der Carl Spitteler-Strasse und dem Wiesliacher soll nur für den Quartierbus befahrbar sein.
- Die Festlegung in der **Zollikerstrasse zwischen Neumünsterstrasse und Kreuzplatz** soll einen direkten Anschluss der Wohngebiete Mühlebach und Weinegg mit dem Zentrum Kreuzplatz ermöglichen.
- In Witikon ist eine Verbesserung der bestehenden **Quartiererschliessung** geplant.
- Die Festlegung der **Paul Clairmont-Strasse als Busachse** dient der Verbindung zwischen Tram- und Bushaltestelle Triemli mit der SZU-Station Schweighof.
- Die Festlegung einer Busachse zwischen den Knoten **Hohl-/ Altstetterstrasse und Meierwiesen-/Bändlistrasse** soll eine direkte Verbindung der Quartierteile ermöglichen.
- Das Gebiet zwischen **Regensbergstrasse und der S-Bahnlinie Oerlikon - Affoltern - Regensdorf (Furtal)** ist besser zu erschliessen. Zusätzlich soll eine Verbindung zwischen dem bedeutenden **Bahnhof Oerlikon und der ETH Hönggerberg** geschaffen werden. Dafür ist die Festlegung der **Binzmühlestrasse als Busachse** erforderlich.
- Die **Thurgauerstrasse** wird zwischen der Binzmühlestrasse und der Schärenmoosstrasse nicht mehr vom Bus befahren. Da eine direkte Verbindung zwischen dem Oberhauserried und dem Bahnhof Oerlikon notwendig werden könnte, ist dieser Abschnitt der **Thurgauerstrasse als Busachse** festzulegen.

#### Tramwendeschleifen, See- und Limmatschiffahrt:

- Die geplanten **Tramwendeschleifen** am Sihlquai und in der Burgwies, die **Limmatschiffahrt** mit ihren geplanten Verlängerungen und eine neue **Schiffverbindung Wollishofen-Tiefenbrunn** bilden weitere Festlegungen des kommunalen Verkehrsplanes.

#### Industriegeleise:

Die bestehenden Industriegeleise sind ebenfalls Festlegungen des kommunalen Verkehrsplanes

- **Neue Industriegeleise** sind geplant in der Binz, für den Anschluss der Kläranlage **Vwerdhölzli** (Klärschlammtransport), als Verlängerung längs der **Aargauerstrasse**, für den Anschluss der **Kehrichtverbrennungsanlage Josefstrasse** sowie im **Leutschenbach** zur Erschliessung des Industriegebietes **Andreasstrasse/Hagenholz**, inkl. **Kehrichtverbrennungsanlage Hagenholz**. In **Seebach** kann die Firma **Contraves** an der **Schaffhauserstrasse** gleismässig angeschlossen werden. Das Industriegebiet **äussere Mühlackerstrasse in Altstetten** soll ebenfalls mit einem Industriegeleise erschlossen werden. Die Verlängerung des Industriegeleises in **Wollishofen** über die **Bachstrasse** hinaus zum **Betonwerk der KIBAG** ist für den Fall vorgesehen, dass keine Nutzungsänderung auf diesem Areal stattfindet.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass Festlegungen ausserhalb des Stadtgebiets nicht im Verkehrsplan enthalten sind.

## STRASSENNETZ

### Konzept

Gemäss den von den übergeordneten Instanzen bereits festgelegten kantonalen und regionalen Richtplänen werden die auf die Stadt zuführenden Nationalstrassen durch eine Stadtumfahrung miteinander verbunden. Innerhalb der Stadt werden die Autobahnen durch ein Expressstrassennetz verknüpft. Im Hinblick auf die Umfahrung werden diese Expressstrassen auf eine Reduktion überprüft.

Der innerstädtische Verkehr ist auf dem heute bestehenden Strassennetz abzuwickeln. Im Umfange von zusätzlichen Kapazitätsangeboten durch neue Verkehrsträger sollen auch auf diesem Strassennetz Reduktionen vorgenommen werden. Auch hier sind die kantonalen und regionalen Festlegungen für neue Strassen im Hinblick auf Streichung zu überprüfen.

Angestrebt wird eine Reduktion des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Stadtgebiet. Insbesondere sollen grössere Gebiete ohne quartierfremden Verkehr entstehen und qualitative Verbesserungen an Hauptstrassen mit ausgewiesenen Wohnanteilen vorgenommen werden. Die so gewonnenen Flächen sind vor allem dem öffentlichen Verkehr, den Radfahrern und Fussgängern sowie für "städtisches Grün" zur Verfügung zu stellen.

### Kantonale und regionale Festsetzungen

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

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

Die Werkstätten des Tiefbauamtes der Stadt Zürich in der Aubrugg sind im Verkehrsplan der Region Glattal enthalten.

## Kommunale Festlegungen

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

Der Verkehrsplan unterscheidet drei Kategorien von Strassen:

**Kommunale Sammelstrassen** haben neben ihrer Hauptaufgabe, den Verkehr aus einem Quartier zu sammeln und ihn der nächsten Hauptstrasse zuzuführen, Erschließungsfunktion und in beschränkter Masse auch Verbindungsfunktion; zwar nicht grossräumig, aber zwischen benachbarten Quartieren. Auf diesen Strassen sind verkehrsberuhigende Massnahmen in der Regel nicht möglich.

Die übrigen kommunalen Strassen nehmen eine Mittelstellung zwischen Sammel- und Erschliessungsstrassen ein. Auf ihnen sind verkehrsberuhigende Massnahmen möglich, aber nur in Form von "weichen" Massnahmen (wie z.B. horizontale und vertikale Versätze, Verengungen, wechselseitiges Parkieren, Geschwindigkeitsbeschränkungen). Diese Strassen bleiben demnach durchgehend befahrbar, nicht aber unbedingt in beiden Richtungen. Der Verkehrsplan enthält somit keine Strassen, für die ein Unterbruch oder eine Sperrung vorgesehen ist. Daraus kann allerdings kein Umkehrschluss gezogen werden: Ist eine Strasse nicht im Verkehrsplan enthalten, heisst das nicht, dass sie deshalb ohne weiteres unterbrochen oder gesperrt werden könnte. Dort, wo eine kommunale Strasse in der Art einer Sackgasse im Plan festgelegt ist, wird damit angedeutet, dass ab einer bestimmten Stelle die Erschließungsfunktion überwiegt.

Jene Strassen, die nicht im Verkehrsplan festgelegt sind, sollen nur der Erschliessung dienen. Es sind **Quartierstrassen**. Für die wenigen noch nicht bestehenden Strassen liegt die Baupflicht aufgrund des Quartierplanrechts bei den Grundeigentümern. Der Betrieb dieser Strassen und ihre Gestaltung haben sich auf die Nutzungsart und die Bedürfnisse der angrenzenden Bebauung auszurichten. Ob und - wenn ja - welche Verkehrsberuhigungsmassnahmen getroffen werden sollen, ist von Fall zu Fall zu entscheiden. Jene Strassen hingegen, welche im Plan das Symbol **-\*-** aufweisen, können ohne vorhergehende Änderung des kommunalen Verkehrsplans nicht gesperrt bzw. unterbrochen werden.

Für die kommunalen Festlegungen sind folgende Überlegungen wegweisend:

Es führen keine kommunalen Strassen über die Stadtgrenze. Der in die Stadt einströmende Verkehr soll sich auf jene Einfallachsen konzentrieren, die als Autobahn und Hauptverkehrsstrassen klassiert sind. Der grossräumige Durchgangsverkehr ist von den übrigen grenzüberschreitenden Strassen fernzuhalten. Geeignete Massnahmen, um dieses Ziel zu erreichen, sind im Einvernehmen mit den Nachbargemeinden zu treffen.

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

Zwischen **Wollishofen** und **Enge** soll der Durchgangsverkehr auf Sihlhochstrasse und Mythenquai kanalisiert werden. Die Mutschellen-/Waffenplatzstrasse dient nur noch dem quartierinternen Verkehr. Mit geeigneten Massnahmen wird die Attraktivität der Seestrasse für den Durchgangsverkehr geschmälert. Im Quartierzentrum Morgental wird dem Fussgänger mehr Platz gegeben.

Um die Quartiere **Friesenberg** und **Wiedinghügel** zu entlasten, soll der Durchgangsverkehr auf die geplante Uetlibergtangente verlagert und die Schweighofstrasse zwischen Friesenberg- und Birmensdorerstrasse zu jenem Zeitpunkt unterbrochen werden.

Im **Kreis 4** soll die Langstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Im **Kreis 5** kann der Sihlquai zwischen Escher-Wyss-Platz und Zollbrücke den Durchgangsverkehr aufnehmen. Die Limmatstrasse ist nicht durchgehend befahrbar.

Das Zentrum **Oerlikon** kann vom Durchgangsverkehr über die Thurgauer- und die Binzmühlestrasse umfahren werden. Neue geplante Verbindungen sind im regionalen Verkehrsplan festgelegt. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, um allenfalls die Schaffhauserstrasse im Bereich der Unterführung zu unterbrechen und die Tramhaltestelle "Eisfeldstrasse" näher zum Bahnhof Oerlikon zu verschieben.

Der Durchgangsverkehr im Gebiet **Fluntern/Oberstrass** soll auf die Winterthurer- und Gladbachstrasse beschränkt bleiben. Zu diesem Zweck sind im Quartierstrassennetz entsprechende Massnahmen zu treffen.

Das **Quartierzentrum Hottingen** soll umgestaltet werden, um die Versorgungsinfrastruktur (Einkaufen im Quartier) und die noch vorhandenen kulturellen und sozialen Räume zu erhalten und zu verbessern. Die Freiestrasse wird deshalb in diesem Bereich nicht als kommunale Strasse klassiert.

Im **Quartier Seefeld** sollen die Dufour-, Seefeld-, Zolliker und Bleulerstrasse nur Quartierverkehr aufnehmen. Sie sind deshalb nicht auf ihrer ganzen Länge festgelegt.

Zu den Festlegungen im Bereich des Strassenverkehrs gehören auch die Betriebs- und Werkhöfe.

## **PARKIERUNG**

### **Konzept**

Die Parkierungspolitik ist ein wesentlicher Pfeiler der Verkehrspolitik. Sie beinhaltet organisatorische und bauliche Massnahmen. Zu den ersteren gehört die Parkplatzverordnung. Sie regelt die Erstellungspflicht bzw. das Erstellungsrecht für Parkplätze, die Beteiligung an Gemeinschaftsanlagen und die Ersatzabgabe. Insbesondere in den mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossenen Gebieten soll die Erstellung von Parkplätzen auf Privatgrund beschränkt werden. In den Wohnquartieren ist die Fremdparkierung durch Pendler mit geeigneten Massnahmen zurückzubinden.

Die organisatorischen Massnahmen sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans. Dieser beschränkt sich auf die Parkierungsanlagen und umfasst somit bauliche Massnahmen.

Auf städtebaulich empfindlichen Plätzen und Strassen können die bestehenden oberirdischen allgemein zugänglichen Parkplätze aufgehoben und durch unterirdische Parkierungsanlagen ersetzt werden. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten. In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl der allgemein zugänglichen Parkplätze auf dem heutigen Stand bleiben. Im übrigen Stadtgebiet sollen unterirdische Quartierparkhäuser und private Sammelgaragen zur Erstellung von Pflichtparkplätzen dienen, wobei bestehende, zeitlich unbegrenzte Parkplätze entsprechend - d.h. in der Regel 1:1 - abzubauen sind. Dabei sind die Bedürfnisse des Gewerbes und der Ladengeschäfte hinsichtlich einer funktionierenden Quartiersversorgung sowie der Besucher angemessen zu berücksichtigen.

Alle Vorkehren im Zusammenhang mit dem Parkplatzangebot stehen unter dem Vorbehalt der Übereinstimmung mit den Erfordernissen des kantonalen Massnahmenplans Luftthygiene.

### **Kantonale und regionale Festlegungen**

Der **kantonale Verkehrsplan** enthält die beiden Expressstrassen-Parkhäuser Kaserne und Sihlquai.

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

### **Kommunale Festlegungen**

Der **kommunale Verkehrsplan** enthält jene bestehenden, allgemein zugänglichen Parkierungsanlagen, die vor allem den Kunden und Besuchern der Innenstadt und der Quartierzentren dienen oder im Zusammenhang mit Kultur, Erholung, Sport und Tourismus stehen. Die provisorischen Parkdecke beim Stauffacher und an der Gessnerallee werden aufgehoben, sobald in der Umgebung Ersatz bereitsteht. Nicht Gegenstand des Verkehrsplans sind kleinere Anlagen mit weniger als 50 Plätzen und private Parkierungsanlagen, die keine öffentlichen Aufgaben erfüllen. Es werden keine Standorte neuer Parkhäuser festgelegt.

## **ROUTEN UND MASSNAHMEN FÜR VELOFAHRER**

### **Konzept**

Die am 23. September 1984 vom Soverän angenommene Veloinitiative verlangt die Realisierung eines rund 200 km langen Velonetzes bis 1992. Zu diesem Zweck wurde der Velofonds mit 25 Mio. Franken gespiesen. Mit dem zusammenhängenden Radweg- und Veloroutennetz wird die Sicherheit des Velofahrers verbessert; es werden aber auch Wege und Routen geöffnet, die dem Velofahrer erlauben, stark abgasbelastete Strassen zu meiden. Die Velorouten bestehen im einzelnen aus Radwegen, Radstreifen, verkehrsarmen Quartierstrassen, Wegen mit Fahrverbot für Motorfahrzeuge, ausnahmsweise auch aus einer Kombination mit einem Fussweg oder einer sonstigen Fussgängeranlage. Die Velorouten sind in der Regel auch mit Mofas befahrbar. Hingegen sind auf Routen, die der Erholung dienen und dort, wo Konflikte mit Fussgängern zu befürchten sind, Mofas auszuschliessen.

### **Kantonale und regionale Festlegungen**

Im kantonalen Verkehrsplan wurden keine Radwege festgelegt. Der regionale Verkehrsplan enthält Velorouten von rund 50 km, die vor allem dem Freizeitverkehr dienen und über die Stadtgrenze hinaus führen. Sie verlaufen meist längs Gewässern (Zürichsee, Sihl, Limmat, Glatt, Katzenbach) oder Höhenzügen (Zimmerberg, Adlisberg).

### **Kommunale Festlegungen**

Auf kommunaler Stufe ist ein Veloroutennetz von weiteren rund 250 km festgelegt. Es verbindet alle Stadtquartiere miteinander und berücksichtigt namentlich die Beziehungen vom Wohnquartier zum Arbeitsort, zur Schule, zum Quartierzentrum und zu Sport- und Freizeitanlagen, ohne die Durchlässigkeit innerhalb des Quartiers zu vernachlässigen. Der grösste Teil dieser Routen ist bereits heute befahrbar, auch wenn sie noch nicht überall den gewünschten Sicherheitsanforderungen entsprechen. Für diese Abschnitte sind im Normalfall keine Änderungen - vorbehältlich Verbesserungen für die Sicherheit oder bedeutende Komfortsteigerungen - vorgesehen, es sei denn, die Strasse werde wegen anderweitigen Bedürfnissen umgestaltet. Als geplante Radwege sind im Anhang jene Abschnitte aufgeführt, für die noch bauliche oder organisatorische Massnahmen vorgesehen sind.

Nebst diesem festgelegten Netz wird das Velo auch im übrigen Strassennetz in der Planung und Realisation mit einbezogen. Bei neuen Fussgängerzonen und -anlagen wird geprüft, ob und in welcher Art Velofahrer profitieren können.

Bike-and-Ride-Anlagen bei den S-Bahnstationen ermöglichen ein attraktives Umsteigen von der Bahn aufs Velo und umgekehrt.

## **FUSSWEGE**

### **Konzept**

Seit jeher verfügt die Stadt Zürich in den umliegenden Erholungsgebieten über ausgedehnte Wander- und Spazierwege. Innerhalb des Siedlungsgebietes sind jedoch noch Lücken zu schliessen, um ein durchgehendes und auch mit den bestehenden und neu zu schaffenden Fussgängerzonen zusammenhängendes Netz von Fusswegverbindungen zu erhalten. Der Verkehrsplan legt ein städtisches Fusswegnetz fest, das verschiedenen Bedürfnissen gerecht wird. Hauptachsen und Promenaden dienen namentlich der Erholung. Radiale Wege aus den Wohnquartieren in die Innenstadt und ins Zentrum von Oerlikon verbinden Wohn- und Arbeitsorte. Sie wollen einen Anreiz bieten, den Arbeitsweg vermehrt zu Fuss zurückzulegen. Gleichzeitig führen diese Routen von den zentrumsnahen Wohnquartieren in die Naherholungsgebiete im Randbereich der Stadt. Die Wege in die Quartierzentren und zu den Schulen dienen den vielseitigen Fussgängerbeziehungen im Quartierbereich. Sie weisen eine hohe Netzdichte auf. Besonderes Gewicht wird der Sicherung und fussgängerfreundlichen Gestaltung von Strassenüberquerungen beigemessen. In den heute mit öffentlichen Freiräumen schlecht versorgten Wohngebieten sind zusätzlich zu den im Richtplan enthaltenen Verbindungen weitere Massnahmen wie Alleepflanzungen usw. zur Förderung von attraktiven Fusswegen vorgesehen. Die Wege im Wald sind einerseits für die Naherholung von Bedeutung und erfüllen andererseits Erschliessungsfunktionen für die Waldbewirtschaftung.

### **Kantonale und regionale Festlegungen**

Der kantonale Verkehrsplan enthält keine Fusswege. Im regionalen Verkehrsplan ist ein Netz von Talachsen, Höhenpromenaden und Querverbindungen festgelegt.

### **Kommunale Festlegungen**

Der kommunale Verkehrsplan umfasst in Ergänzung zu den regionalen Festlegungen gemäss Konzept die Fusswege aus den Quartieren in die Innenstadt und ins Zentrum Oerlikon, die Wege in die Quartierzentren und die Wege im Erholungsgebiet.

## **REITWEGE**

### **Konzept**

Der Reitsport hat in letzter Zeit an Bedeutung gewonnen. In Stadtnähe ergeben sich daraus zunehmend Konflikte. Die Bezeichnung von geeigneten Reitwegen soll die Situation entschärfen. Reitwege sollen durchgehend angelegt und möglichst nicht mit Hartbelag versehen sein. Sie sind nur dort, wo unbedingt notwendig, separat zu führen, z.B. längs engen Fusswegen, chaussierten Velowegen und verkehrsreichen Strassen. Die Bezeichnung von Reitwegen schliesst das Reiten auf anderen Wegen und Strassen nicht aus.

Neben längeren Routen für Tagesritte sind Reitwege für kürzere Ausritte in der Umgebung der Stallungen erwünscht sowie Reitgelände mit Anlagen wie Wassereinstiege, Abrutsche, Galoppierstrecken etc.

### **Kantonale und regionale Festlegungen**

Der Verkehrsplan umfasst im Bereich der Stadt Zürich auf kantonaler und regionaler Stufe keine Reitwege.

### **Kommunale Festlegungen**

Im kommunalen Verkehrsplan sind die Teilstrecken des Reitweges rund um Zürich enthalten, soweit sie auf Stadtgebiet verlaufen. Zusätzlich ist eine Verbindung über die Anhöhen von Höngger- und Adlisberg mit Anschluss an das kantonale Tierspital (Hufschmied) aufgenommen. Weitere Festlegungen betreffen die Zugangswege zu den Reitstallungen und zu den Reitwegen der Nachbargemeinden.

## LISTE DER KOMMUNALEN FESTLEGUNGEN

**ÖFFENTLICHER VERKEHR****Bestehende Abschnitte des Busnetzes, sowie Seil- und Zahnradbahnen**

Die folgende Aufzählung enthält jene bestehende Abschnitte des Busnetzes, die nicht schon bereits im regionalen Verkehrsplan festgesetzt sind. Es handelt sich deshalb in der Regel nicht um vollständige Buslinien, sondern nur um einzelne Teilstrecken. Basis ist das Leistungsangebot der VBZ gemäss Vorgaben für die Fahrplanperiode 1990/91 (StrRB 1281 vom 26. April 1989 und Eingabe der Verkehrsbetriebe an den ZV vom 3. Oktober 1989). Die bestehenden Seil- und Zahnradbahnen sind ebenfalls enthalten.

Nr.	Abschnitt	Nr.	Abschnitt
01	Morgental - Mittelleimbach	22	Regensdorferstrasse - Rütihofstrasse
02	Morgental - Neubühl	23	Nordstrasse - Milchbuck
03	Waffenplatz - Sihlstrasse	24	Bucheggplatz - Maienweg
04	Manesseplatz - Binz	25	Zehntenhausplatz - Unter-Affoltern
05	Bhf. Wiedikon - Zweierplatz - Schmiede Wiedikon	26	Fronwaldstrasse - Waidhof
06	Schweighofstrasse - Friedhof Uetliberg - Zielweg	27	Seebacherstrasse - Schönauring
07	Friesenbergstrasse - Gutstrasse	28	Glattalstrasse - Käshalde
08	Gutstrasse - Püntstrasse	29	Hagenholzstrasse - Fernsehstudio - Thurgauer- strasse - Stadtgrenze - Glattbrugg
09	Albisriederstrasse - Zollfreilager - Rautstrasse	30	Garage Hagenholz - Auzelg
10	Rautstrasse - Baslerstrasse	31	Thurgauerstrasse - Zentrum Glatt
11	Flurstrasse - Lindenplatz	32	Schwamendingerplatz - Wallisellenstrasse
12	Flurstrasse - Altstetterstrasse	33	Saatlenstrasse - Winterthurerstrasse
13	Altstetterstrasse - Dunkelhölzli	34	Irchel - Im Klösterli
14	Rautstrasse - Friedhof Eichbühl	35	Löwenstrasse - Kreuzplatz
15	Dunkelhölzli - Farbhof - Lindenplatz	36	Hammerstrasse - Im Walder
16	Escher Wyss-Platz - Pfingstweidstrasse - Aargauerstrasse - Bhf. Altstetten - Werdhölzli	37	Tiefenbrunnen - Bellerivestrasse - Bellevue
17	Europabrücke - Bändliweg	38	Eierbrecht - Witikonstrasse
18	Hauptbahnhof - Nordbrücke	39	Witikonstrasse - Looren
19	Rosengartenstrasse - Meierhofplatz	40	Witikonstrasse - Kienastewies
20	Regensdorferstrasse - Friedhof Hönggerberg	41	Seilbahn Rigiblick
21	Winzerstrasse - Frankental - Geeringstrasse	42	Poly-Bahn
		43	Dolderbahn

## Festlegung geplanter Strecken

Nr.	Abschnitt	Kosten (Mio.Fr.)		Realisierungs- voraussetzungen
		Infrastruktur+ Rollmaterial	jähr. Unterhalt	
101	Neubühl - Stadtgrenze - Kilchberg	0,8	0,4	
102	Morgental - Entlisbergstrasse - Paradiesstrasse - Albisstrasse	0,5	0,9	
103	Morgental - Bahnhof Wollishofen	1,4	0,4	S-Bahn
104	Strassenverkehrsamt - Laubegg	0,9	0,6	
105	Albisriederplatz - In der Ey	5,0	2,7	
106	Geeringstrasse - Giblenstrasse	0,9	0,4	
107	Direktanschluss ETH	0,9	0,4	neue Strasse (teilw. Tunnel)
108	Glaubtenstrasse - Zehntenhausplatz	2,1	2,1	
109	Hürstholz - Regensbergbrücke	3,5	1,5	S-Bahn-Haltestelle Hürstholz
110	Schönauring - Käshalde	0,9	0,4	Strassenausbau, S-Bahn
111	Auzelg - Aubrugg - Ueberlandstrasse	1,0	0,1	neue Bus-Strasse
112	Kreuzplatz - Hammerstrasse	0,8	0,4	
113	Witikon - Stadtgrenze - Zollikerberg	0,3	0,9	
114	Loorenhalde - Looren	-	-	
115	Triemli - Paul Clairmont-Strasse - Schweighofstrasse	0,8	0,4	
116	Bahnhof Altstetten - Bändlistrasse- Grünau	0,8	0,4	
117	Binzmühlestrasse	1,9	2,0	
118	Thurgauerstrasse	0,5	0,5	
	<b>Totalkosten</b>	<b>23,0</b>	<b>14,5</b>	

## Geplante Tramwendschleifen

- Sihlquai
- Burgwies

## Bestehende Route der Limmatschiffahrt

- Landesmuseum - Seerestaurant - Zürichhorn

## Geplante Schifffahrtslinien

- Landesmuseum - Drahtschmidli
- Zürichhorn - Tiefenbrunnen
- Wollishofen - Tiefenbrunnen

**Bestehende Industriegeleise**

- Binz
- Flurstrasse
- Herdern
- Hardturmstrasse
- Hardstrasse-Sihlquai
- Birchstrasse

**Geplante Industriegeleise**

- Binz
- Kehrichtverbrennungsanlage Josefstrasse
- Aargauerstrasse
- Kläranlage Werdhölzli
- Andreasstrasse / Leutschenbach / Kehrichtverbrennungsanlage Hagenholz / Kläranlage Glatt
- Seebach (Contraves, Schaffhauserstrasse)
- Affoltern (Industriezone äussere Mühlackerstrasse)

## STRASSENNETZ

Alle kommunal festgelegten Strassen sind bestehend.

Die Kosten für Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Wohnstrassen, Redimensionierungs von Strassen im Sinne von flankierenden Schutzmassnahmen bei Neubauten von regionalen und kantonalen Strassen werden auf ca. 200 Mio. Franken geschätzt.

### Kommunale Sammelstrassen

- Stocker-/Selnaustrasse
- Steinstrasse
- Grubenstrasse
- Kalkbreite-/Badener-/Ankerstrasse
- Badenerstrasse
- Bullingerstrasse-/Baslerstrasse
- Herdernstrasse/Duttweilerbrücke/Duttweiler-/Förrlibuckstrasse
- Hardstrasse/Hardbrücke
- Zollstrasse
- Högger-/Limmatal-/Regensdorferstrasse
- Zehntenhaus-/Mühlackerstrasse
- Oberhausenstrasse
- Hofwiesen-/Franklin-/Schwamendingerstrasse
- Wallisellenstrasse
- Saatlen-/Friedrichstrasse
- Irchelstrasse
- Rötelstrasse
- Kraft-/Krähbühl-/Dreiwiesenstrasse
- Hirschengraben
- Klosbachstrasse

### Übrige kommunale Strassen

- Zwängiweg
- Leimbachstrasse
- Paradies-/Entlisberg-/Lettenholzstrasse
- Widmer-/Kalchbühlstrasse
- Kilchbergstrasse
- Tannenrauchstrasse
- Seestrasse
- Breitingerstrasse
- Bellariastrasse
- Brunaustrasse
- Waffenplatzstrasse
- Rieterstrasse
- Brandschenkestrasse
- Bleicherweg
- Genfer-/Dreikönigstrasse
- Stadthausquai/Münsterbrücke/Limmat/Utoquai
- Limmatquai/Bahnhofbrücke
- Zeughausstrasse
- Badenerstrasse (Bezirksgebäude)
- Badener-/Feldstrasse
- Ämtlerstrasse
- Haldenstrasse
- Friesenbergstrasse
- Triemlistrasse
- Fellenbergstrasse
- Letzigraben
- Flurstrasse
- Rautistrasse
- Eugen Huber-Strasse
- Karstern-/Dachslernstrasse
- Aargauerstrasse
- Max Högger-/Würzgrabenstrasse
- Limmat-/Hafnerstrasse
- Ackerstrasse
- Gasometerstrasse
- Fabrikstrasse
- Nordstrasse
- Nord-/Lehenstrasse

- Kürbergstrasse
- Zehntenhaus-/Bärenbohlstrasse
- Wolfswinkel/Schwandenholzstrasse

- Neunbrunnenstrasse
- Köschenrütistrasse
- Käshalden-/Rümlang-/Leimgrübelstrasse
- Hagenholz-/Opfikonstrasse
- Luchswiesen-/Hirzenbachstrasse
- Herzogenmühlestrasse
- Tramstrasse
- Wallisellenstrasse
- Regensbergstrasse
- Berninastrasse
- Hofwiesenstrasse
- Scheuchzerstrasse
- Weinberg-/Sonneggstrasse
- Letzi-/Blümlisalpstrasse
- Hadlaubstrasse

- Toblerstrasse
- Voltastrasse
- Freudenbergstrasse
- Susenbergstrasse
- Zürichbergstrasse (Zoo)
- Katzenschwanzstrasse
- Adlisbergstrasse
- Kelten-/Ebel-/Kurhausstrasse
- Sonnenbergstrasse
- Zürichbergstrasse (Fluntern)
- Freiestrasse (Hottingen)
- Dolder-/Plattenstrasse
- Hegibachstrasse
- Feldegg-/Zollikerstrasse
- Seefeldstrasse
- Zollikerstrasse
- Süd-/Lenggstrasse
- Bleulerstrasse
- Trichtenhauserstrasse

#### Durchgängige Quartierstrassen

- Kilchbergstrasse
- Nidelbadstrasse
- Leimbachstrasse
- Brandschenkestrasse
- Limmatquai
- Seidengasse
- Langstrasse (Stauffacherstrasse - Lagerstrasse)
- Stauffacherstrasse
- Schaufelbergerstrasse
- Letzigraben (Fellenbergstrasse - Triemli-strasse)
- Letzigraben (Badenerstrasse - Albisriederstrasse)
- Dennlerstrasse
- Altstetterstrasse
- Eugen Huber-Strasse
- Loogartenstrasse
- Fabrikstrasse (Limmatstrasse - Heinrichstrasse)
- Offenbergrasse
- Ottenberg-/Nordstrasse
- Bärenbohlstrasse
- Käshaldenstrasse
- Quer-/Wallisellenstrasse
- Dörfli-/Schaffhauser-/Friesstrasse
- Hirzenbachstrasse (Grosswiesenstrasse - Alt-wiesenstrasse)
- Altwiesenstrasse (Hirzenbachstrasse - Düben-dorfstrasse)
- Langmauerstrasse
- Hadlaubstrasse
- Germaniastrasse
- Susenbergstrasse
- Weinbergstrasse
- Voltastrasse
- Zürichbergstrasse
- Dreiwiesen-/Katzenschwanzstrasse
- Buchrainstrasse
- Sonnenbergstrasse
- Freiestrasse (Klosbachstrasse - Steinwies-strasse)
- Freiestrasse (Hofackerstrasse - Eidmattstrasse)
- Dufourstrasse
- Höschgasse
- Seefeldstrasse
- Zollikerstrasse (Neumünsterstrasse - Feldegg-strasse)
- Zollikerstrasse (Stadtgrenze)
- Bleulerstrasse
- Trichtenhausenstrasse

Wtrags  
w'präts. Kammer

## ANTRÄGE ZUM TEILRICHTPLAN STRASSENNETZ

### Mutschellenstrasse ("Brunauriegel")

Die Mehrheit möchte keine Bezeichnung als durchgängige Quartierstrasse (-\*-).

(Kammerer Sprecher, Baur, Fünfschilling, Gross, Kübler, Schaller, Schilling, Sippel, Ziegler)

Die Minderheit möchte eine solche Bezeichnung.

(Dr. Wehrli Sprecher, Bärtsch, Blöchlinger, Bollier, Brenner, Diem, Kaeser, Steiner)

### Binzmühlestrasse

Die Mehrheit möchte keine Bezeichnung als durchgängige Quartierstrasse (-\*-).

(Kammerer Sprecher, Baur, Fünfschilling, Gross, Kübler, Schaller, Schilling, Sippel, Ziegler)

Die Minderheit möchte eine solche Bezeichnung.

(Brenner Sprecher, Bärtsch, Blöchlinger, Bollier, Diem, Kaeser, Steiner, Dr. Wehrli)

Bollier

### Minervastrasse

Die Mehrheit möchte keine Bezeichnung als durchgängige Quartierstrasse (-\*-).

(Gross Sprecher, Bärtsch, Baur, Fünfschilling, Kammerer, Kübler, Schaller, Schilling, Sippel, Ziegler)

Die Minderheit möchte eine solche Bezeichnung.

(Dr. Wehrli Sprecher, Blöchlinger, Bollier, Brenner, Diem, Kaeser, Steiner)

~~Handwritten scribbles in red ink~~

+ Antrag Kammerer (Heinrichstrasse)

+ Postulat H.V. Peter

### Zur Umklassierung vorgesehene Hauptverkehrsstrassen

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

- Uetliberg-/Schweighofstrasse
- Birmensdorfer-/Werdstrasse, Strassburg-/Zweierstrasse
- Bullinger-/Sihlfeldstrasse
- Hohl-/Feldstrasse
- Seebacherstrasse (Seebach)
- Schaffhauser-/Friesstrasse
- Tram-/Schaffhauserstrasse
- Winterthurerstrasse (Schwamendingen)
- Stampfenbachstrasse (City)

### Zur Streichung vorgesehene Hauptverkehrsstrassen

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

- Schweighofstrasse (Döltchi)
- Weststrasse
- Sihl-/Bahnhofstrasse
- Schöneeggplatz
- Seebacherstrasse (Neuaffoltern)
- Birchstrasse (Oerlikon)

### Betriebs- und Werkhöfe

Objekt	Standort	Realisierungsstand	Kosten
• Betriebshof Nord, Werkhof Bezirk N	Binzmühlestrasse	bestehend	
• Werkhof Bezirk O	Riedgrabenweg	bestehend.	
• Werkhof Bezirk G	z.Zt. Röslistrasse	neuer Standort Kornhausbrücke	3 Mio.
• Betriebshof Ost, Werkhof Bezirk K	Hochstrasse	Umbau im Betriebshof geplant	5 Mio.
• Werkhof Bezirk A	Obmannamtsgasse	geplant	2 Mio.
• Werkhof Bezirk H	Bergstrasse	Umbau geplant	3 Mio.
• Werkhof Bezirk J	Baurstrasse	bestehend	
• Betriebshof Süd	Bederstrasse	Ausbau geplant	
• Werkhof Bezirk B	z.Zt. Uraniastrasse	Verlegung in Betriebshof geplant	5 Mio.
• Werkhof Bezirk C	Mööslistrasse	bestehend	
• Werkhof Bezirk D	Kehlhofstrasse	bestehend	
• Betriebshof West, Werkhof Bezirk L, Werkhof Bezirk M, Gruppe HVS	Hardhof	bestehend	
• Werkhof Bezirk F	Bienenstrasse	bestehend	
• Materialverwaltung	Duttweilerstrasse	bestehend	

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

## PARKIERUNG

### Bestehende Parkhäuser

- Engi-Markt
- Escherwiese
- Bleicherweg
- Talgarten
- Jelmoli
- Urania
- Globus
- Brunaupark
- Hardau II
- Neumarkt (Migros Altstetten)
- Zentrum Höngg
- ETH Hönggerberg
- Zentrum Affoltern \*)
- Neumarkt (Zentrum Oerlikon)
- Dorflinde
- Universität Irchel
- Unterstrass
- Vorderberg Fluntern
- ETH Hauptgebäude \*)
- Central
- Rämibühl \*)
- Hohe Promenade
- Utoquai
- Feldeggstrasse
- Zürichhorn (Baurstrasse)
- Zentrum Witikon \*)

\*) Parkhaus mit eingeschränkter Zugänglichkeit

### Parkplätze (bestehend)

- Bootshafen Wollishofen
- Bootshäuser/Strandbad Mythenquai
- Bootshafen Enge
- Sportplatz Allmend/Station Brunau
- Albisgüetli
- Stauffacher
- Sihlquai/Limmatstrasse
- (Car-Parkplatz)
- Hardau/Albisriederplatz
- Albisrieder-/Fellenbergstrasse
- Sportanlage Buchlern
- Bahnhof Altstetten
- Waid
- Seebach (Tramendstation)
- Thurgauerstrasse (Züspa)
- Züspa-Dreieck
- Hirschen Schwamendingen
- Dolder
- Hirschengraben
- Opernhaus
- Zürichhorn
- Bootshafen Tiefenbrunnen

## VELOROUTEN

Im folgenden sind nur jene Abschnitte aufgeführt, für die bauliche oder organisatorische Massnahmen vorgesehen sind.

Abschnitt	Realisierungsvoraussetzungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limmatquai</li> <li>• Bahnhofquai</li> <li>• Bahnhofplatz</li> <li>• Usterstrasse</li> <li>• Museumstrasse</li> <li>• Gessnerbrücke-Sihlhölzli</li> </ul>	SZU-Verlängerung, Börsenneubau, Verlegung Waffenplatz (Reitstallungen)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sihlachse: Platzspitz-Sihlhölzli (Sihluferradweg)</li> <li>• Hohlstrasse-Paradeplatz</li> <li>• Flössergasse-Tödistrasse</li> <li>• Steinwiesplatz-Beatenplatz</li> <li>• Kirchgasse-Künstlergasse</li> <li>• Tessinerplatz-Bleicherweg</li> <li>• Bellariastrasse</li> <li>• Rainstrasse</li> <li>• Albisstrasse</li> <li>• Dangelweg-Haselholzweg</li> <li>• Butzenstrasse</li> <li>• Leimbachstrasse</li> <li>• Maneggpromenade</li> <li>• Bederstrasse</li> <li>• Saalsporthalle-Lessingstrasse</li> <li>• Unterführung Bubenbergstrasse</li> <li>• Uetlibergstrasse-Manessestrasse</li> <li>• Erlachstrasse-Gotthelfstrasse</li> <li>• Rüdigerstrasse-Bahnhof Giesshübel</li> </ul>	Überbauung Selnau
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renggenstrasse-Zellerstrasse</li> <li>• Haldenstrasse</li> <li>• Margaretenweg/Tiergartenareal</li> <li>• Schweighofstrasse</li> <li>• Luzernerstrasse</li> <li>• Gutstrasse</li> <li>• Rautistrasse</li> <li>• Kalkbreitestrasse</li> <li>• Weg Brahmsstrasse-Letzigraben</li> <li>• Schulhaus Letzi-Burstwiesenstrasse</li> </ul>	Überbauung Papierfabrik
	Gestaltungsplan Überbauung, Station Giesshübel
	Uetlibergtangente
	Wegrecht
	Wegrecht

- Talwiesenstrasse, Margaretenweg-  
Binz-Sihlpromenade
  - Zurlinden-Sihlpromenade
  - Feldstrasse
  - Verbindungsstrasse Langstrasse-Hohlstrasse
  - Langstrasse (oder Parallelstrassen)
  - Militärstrasse
  - Sihlquai
- Wegrecht Areal Hatt Haller, Niveauübergang  
SZU-Industriegleis  
Koordination mit Sihltiefstrasse
- Kasernenareal
  - Herdernstrasse-Duttweilerbrücke-  
Duttweilerstrasse
  - Hardbrücke
  - Viadukt Wasserwerkstrasse-Hohlstrasse
  - Weinbergstrasse
  - Stampfenbachstrasse-Schaffhauserstrasse-  
Milchbuck
  - Kornhausstrasse
  - Bucheggplatz-Bucheggstrasse
  - Krähbühlstrasse
  - Rämistrasse
  - Chemiestrasse
  - Möhrlistrasse
  - Weinbergstrasse
  - Tobelhofstrasse
  - Kreuzplatz-Klosbachstrasse
  - Merkurstrasse
  - Freiestrasse
  - Witikonerstrasse
  - Burenweg-Drusbergstrasse
  - Forchstrasse
  - Klusplatz-Kirche Fluntern
  - Kirche Fluntern-Bircher Brenner-Platz
  - Zollikerstrasse
  - Seefeldquai-Tiefenbrunnen
  - Badenerstrasse/Altstetten
  - Altstetterplatz-Lindenplatz
  - Hohlstrasse-Werdhölzlistrasse
  - Dachslernstrasse-Schlieren
  - Aargauerstrasse
  - Europabrücke
  - Bombachhalde
  - Zentrum Höngg
  - Am Wasser (Letten-Europabrücke)
  - Ackersteinstrasse/Im Sydefädeli
  - Ottenbergstrasse/Nordstrasse
  - Kürberghang
- HB-Südwest, Erweiterung Fussgängerunter-  
führung
- Benützbarkeit Trasse "Lettenbahn"
- Fussgängerzone
- Sanierung der Brücke

- ETH Höggerberg
- Glaubtenstrasse
- Werdhölzli-Frankental-Hmbisbühlstrasse
- ETH-Käferholzstrasse-Bucheggplatz
- Aspholzstrasse-Birchsteig
- Regensdorferstrasse
- Affolternstrasse-Birchsteig
- Regensbergbrücke
- Zentrum Oerlikon
- Tramstrasse-Dörflistrasse
- Neunbrunnenstrasse
- Birchstrasse
- Glattalstrasse
- Schaffhauserstrasse/Seebach
- Thurgauerstrasse
- Schauenbergstrasse-J. Furrerstrasse
- Thurgauerstrasse-Dörflistrasse-Uni Irchel
- Köschenrütistrasse
- Rosengartenstrasse
- Herzogenmühlestrasse-Aubrugg
- Winterthurerstrasse Schwamendingen
- Stettbach
- Leutschenbachstrasse

Brückenneubau

Tieflegung West-Tangente

Überbauungspläne

#### Bike-and-Ride-Anlagen bei den SBB-Bahnhöfen

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauptbahnhof</li> <li>• Wollishofen</li> <li>• Enge</li> <li>• Wiedikon</li> <li>• Hardbrücke</li> <li>• Altstetten</li> <li>• Wipkingen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oerlikon</li> <li>• Seebach</li> <li>• Affoltern</li> <li>• Stettbach</li> <li>• Stadelhofen</li> <li>• Tiefenbrunnen</li> </ul> |
|--|---|

## FUSSWEGE

Im folgenden sind nur jene Abschnitte aufgeführt, für die bauliche Massnahmen vorgesehen sind.

- Kreis 1
- Treppe entlang Polybähnli
  - Steg über die Limmat bei der Kögengasse zum Parkhaus Urania
  - Uni-Mensa-Rämibühl
  - Bahnhof Stadelhofen/Hohe Promenade
  - Brücke über Rämistrasse Hohe Promenade/Kunsthaus
- Kreis 2
- Unterführung unter der N3 längs Stadtgrenze
  - Sood-Mittelleimbach
  - Sihlsteig Allmend Brunau-Lessingstrasse
  - Durchgang Uetlibergstrasse-Giesshübelstrasse
  - Steg über Bahngleise Wollishofen von Seestrasse bis Werftareal
- Kreis 3
- Fusswegachse Binz-Talwiesenstrasse
  - Durchgang Schmiede Wiedikon-Ottilienhof
  - Wegstück längs Wiediker Bahngraben
  - Sihl-Uferweg längs Areal "Uto-Park"
- Kreis 4
- Albisriederplatz-Hardau-Gugolzstrasse
  - Längsachse Kasernenareal
  - Verbindungen im HB Südwest
- Kreis 5
- Uferweg Platzspitz-Lettensteig längs der Sihl
  - Fussweg auf stillgelegtem Lettenviadukt der SBB
  - Verbindung von der Bahnstation Hardbrücke nach nordwesten längs der Grundstückgrenze Welti Furrer AG/Maag Zahnräder AG bis zur Maschinenstrasse und von dort als Querspange nordwärts bis zum Limmatufer
  - Verbindungen in Verlängerung der Heinrich- und der Josefstrasse durch das Areal
  - Sulzer/Escher Wyss bis zur Querspange Maschinenstrasse, mit einem nördlich längs Technopark verlaufenden Anschluss an die Querachse Mühleweg/Hardturmsteig
  - Uferweg am südlichen Limmatufer vom Lettensteig bis zum Hardturmsteig
  - Anschluss vom Mühleweg zur Duttweilerbrücke
- Kreis 6
- Verbindung Kornhaus-/Seminarstrasse
  - Uni Irchel, Verbindung zum Resiweiher
- Kreis 7
- Verlängerung Himmelsleiterli bis Spiegelhof
  - Durchgang Schanzengasse-Hohenbühlstrasse
  - Wasserstrasse-Witikonerstrasse bis Eichhalde
  - Fussgängerbrücke über das Stöckentobel
  - Trichtenhausenstrasse-Kienastewiesweg und -Stadtgrenze zu Zollikon

- Kreis 8
- Durchgang Wiesenstrasse-Florastrasse
  - Durchgang Riesbachstrasse-Arbenzstrasse
  - Durchgang Arbenzstrasse-Wildbachstrasse
  - Neumünsterstrasse-Kantonsschule Riesbach
  - Drahtzugstrasse-Burghalde-Lenggstrasse und Hombergersteig
  - Lenggstrasse-Enzenbühlstrasse, Durchgang talseits Klinik Hirslanden
- Kreis 9
- Tramendstation Albisrieden-Eyhof
  - Suteracher-Pestalozziweg über den Moränenhügel
  - Verbindung Galgenhügel-Luggweg
  - Flurstrasse-Hardeggesteg
  - Verbindung längs dem Hauserkanal
- Kreis 10
- Wieslergasse-Meierhofplatz
  - Segantinistrasse-Appenzellerstrasse
  - Bahnstation Wipkingen: Querverbindung mit Perronanschluss als Überführung Kyburg-/Rousseaustrasse und als Unterführung Habsburg-/Imfeldstrasse
- Kreis 11
- Obsthaldenstrasse-Althoosstrasse
  - Verbindung Hungerberg-Katzensee
  - Waldrandweg nördlich des Hürstholzes
  - Waldrandweg östlich des Riedenholzes
  - Querachse Eichrain Seebach
  - Neunbrunnenstrasse-Seebacherstrasse und längs SBB bis Höhenring
  - Verbindung Wehntalerstrasse-Bucheggplatz im Guggachareal
  - Waldweg hinter dem Friedhof Nordheim
  - Käferholzstrasse zum Waldrand Rumpelhalden
  - Bahnhof Oerlikon-Kantonsschule längs Bahneinschnitt
  - Verbindung Aspholz-/Blumenfeldstrasse längs Geleise
  - Verbindung Seebacherstrasse/Hürststrasse längs Geleise
  - Verbindung Grubenacher-/Thurgauerstrasse (=Leutschenbachstrasse)
- Kreis 12
- Glattuferweg beim Auzelg mit SBB-Unterführung

## **Reitwege**

Bei den Reitwegen handelt es sich um bestehende Wege.