



Beschluss des Stadtrats

vom 19. März 2025

GR Nr. 2025/13

Nr. 766/2025

Schriftliche Anfrage von Andreas Egli, Stephan Iten und Benedikt Gerth betreffend Hierarchie des Strassennetzes, Auflistung der innerörtlichen verkehrsorientierten Strassen und Unterscheidung dieser Strassen von den nicht verkehrsorientierten Strassen

Am 15. Januar 2025 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Andreas Egli (FDP), Stephan Iten (SVP) und Benedikt Gerth (Die Mitte) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2025/13, ein:

National- und Ständerat haben den Vorstoss «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» unterstützt und damit den Bundesrat beauftragt, die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) so anzupassen, dass die Hierarchie und die verschiedenen Funktionen des Schweizer Strassennetzes innerorts und ausserorts respektiert werden. Im Vorstoss wird eine Unterscheidung gemacht zwischen «innerörtliche verkehrsorientierte Strassen» sowie «Siedlungsstrassen». Der Bund verwendet für den Begriff «Siedlungsstrassen» den Begriff «nicht verkehrsorientierte Strassen».

In diesem Zusammenhang stellen sich Fragen, um deren Beantwortung wir den Stadtrat bitten:

1. Welche Strassen (bitte namentlich aufführen) in Zürich sind gemäss Stadtrat «innerörtliche verkehrsorientierte Strassen»?
2. Wie unterscheiden sich diese aus Sicht des Stadtrats von sogenannten «Siedlungsstrassen bzw. «nicht verkehrsorientierten Strassen»?

Einleitende Bemerkungen

Strassen und Plätze sind mehr als Verkehrsräume, sie sind Stadträume mit vielfältigen Funktionen und Ansprüchen. Neben den verkehrlichen Funktionen sind dies städtebaulich-stadträumliche, sicherheitstechnische, umweltrechtliche, ökologische sowie sozio-ökonomische Anforderungen. Im kommunalen Richtplan Verkehr wird daher ausgeführt: *«Die Herausforderung besteht darin, den Anspruch an leistungsfähige Verkehrsnetze mit der städtebaulich hochwertigen Gestaltung, dem Schutz der Bevölkerung vor übermässiger Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffe und der Vermeidung von Überhitzung in Einklang zu bringen. Die laufende Verdichtung in der Stadt bedeutet eine erhöhte Nutzungsintensität und eine Verstärkung der sozialen Interaktionen im öffentlichen Stadtraum. Dieser soll zudem einen Ausgleich zur grösseren baulichen Dichte schaffen. In diesem Sinne sind der Erhalt und die Optimierung der Aufenthalts- und Umweltqualität im öffentlichen Raum ein zentrales Element für die Akzeptanz der baulichen Verdichtung in der Stadtbevölkerung. Eine gute Gestaltung und hohe Aufenthaltsqualität dienen zudem der Lesbarkeit und Orientierung im Strassenraum und leisten einen Beitrag zu dessen Identitätsbildung (vgl. kommunaler Richtplan Verkehr, Richtplantext, Ziffer 3.3).»*

In der Stadt Zürich werden die Strassen in der Richtplanung nach ihrer Funktion in Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen, Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen unterteilt (vgl. kantonaler Richtplan, Richtplantext, Ziffer 4.2, regionaler Richtplan, Richtplantext,



2/2

Ziffer 4.2 und kommunaler Richtplan Verkehr, Richtplantext, Ziffer 5.1.). Durch diese Einteilung werden die unterschiedlichen verkehrsplanerischen Funktionen sichergestellt. Der motorisierte Individualverkehr soll dabei auf den Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen kanalisiert und der Durchgangsverkehr in den Quartieren konsequent unterbunden werden.

Eine andere Unterscheidung aufgrund der Festsetzungstufe ist diejenige in überkommunale, kommunale und nicht klassierte Strassen. Zu den überkommunalen Strassen zählen die im kantonalen Richtplan festgesetzten Hauptverkehrsstrassen und die im regionalen Richtplan festgesetzten Verbindungsstrassen. Erschliessungsstrassen und Sammelstrassen stellen kommunale Strassen dar, wobei die Erschliessungsstrassen aufgrund ihrer untergeordneten Bedeutung im Strassennetz nicht in der Richtplanung festgelegt werden (nicht klassiert). Nicht unterschieden wird hingegen in verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen. Diese Unterscheidung entstammt einer überholten VSS-Norm zu Strassentypen aus den 1980er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Die entsprechenden Normenpakete Projektierung, Grundlagen, Strassentypen befinden sich derzeit in Überarbeitung.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen beantwortet der Stadtrat die Fragen wie folgt:

Frage 1

Welche Strassen (bitte namentlich auflühren) in Zürich sind gemäss Stadtrat «innerörtliche verkehrsorientierte Strassen»?

Wie in den einleitenden Bemerkungen ausgeführt, werden in der Stadt Zürich die Strassen in der Richtplanung nach ihrer Verkehrsfunktion in Hauptverkehrs-, Verbindungs-, Sammel- und Erschliessungsstrassen sowie nach der Festlegung in der Richtplanung in überkommunal klassierte, kommunal klassierte und nicht klassierte Strassen unterschieden. Die im Vorstoss auf Bundesebene genannten Begriffe (Motion 21.4516) werden in den für die Stadt massgeblichen Richtplänen nicht verwendet.

Frage 2

Wie unterscheiden sich diese aus Sicht des Stadtrats von sogenannten «Siedlungsstrassen» bzw. «nicht verkehrsorientierten Strassen»?

Wie bereits dargelegt, wird nicht zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen unterschieden. Die Strassen werden nach ihrer Verkehrsfunktion unterschieden. Auf Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen soll der motorisierte Individualverkehr kanalisiert und in den Quartieren der Durchgangsverkehr unterbunden werden. Beim Entwurf des Strassenraums werden die vielfältigen Funktionen und Anforderungen berücksichtigt. Neben den Anforderungen des Gesamtverkehrs (Fuss-, Velo-, öffentlicher und motorisierter Individualverkehr) werden auch städtebaulich-stadträumliche, sicherheitstechnische, umweltrechtliche, ökologische sowie sozioökonomische Anforderungen bei der Gestaltung und dem Betrieb des Strassennetzes berücksichtigt.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter