

Einwendungen SLÖBA und Verkehrsrichtplan

| SLÖBA Nr. SLÖBA oder V | SLÖBA Nummer | x Allgemeine Einwendungen | Einwendung zu Richtplanarte und Abbildungen | Tabelle | Kapitel | Kapitel/Karte | Antrag |
|------------------------|--------------|---------------------------|---|---------|---------|--|--|
| SLÖBA | 001 | x | | | | 0. Allgemein | Die beiden kommunalen Richtpläne sind in geschlechtergerechter Sprache gemäss den Schreibweisen der Stadt Zürich zu verfassen. |
| SLÖBA | 002 | x | | | | 0. Allgemein | Grundsätzlich ist im Rahmen der Gewährleistung zur Umsetzung des SLÖBA für die räumlichen und sachlichen Ziele ein Massnahmen- und Zeitplan festzulegen sowie die dazu erforderliche Finanzierung für die qualitative Zielerreichung mit einem Rahmenkredit für die Unterstützung von kooperativen Planungen sicherzustellen. |
| SLÖBA | 003 | | | | x | 2. Räumliche Entw. | Unter Kapitel 2 sind vertiefte, begründete und nachvollziehbare Aussagen zu Arbeitsplätzen und deren erwarteten Entwicklung zu machen sowie der Einbezug dieser im Rahmen der Gesamtkoordination zu gewährleisten. |
| SLÖBA | 004 | | x | | x | 2.1 Räumliche Entw. / Ausgangslage | Ergänzung durch eine Karte der Besitzverhältnisse (kommunal, kantonal, bund, gemeinnützig). |
| SLÖBA | 005 | | | | x | 2.2 Räuml. Entw. Gesamtstr. | Die Gesamtstrategien sind schlüssig und werden von der SP getragen. |
| SLÖBA | 006 | | | | x | 2.3 Räuml. Entw. / Zusammenarbeit | Erweiterung des Kapitels, mit einer Übersicht der geplanten Entwicklung der angrenzenden Gemeinden. |
| SLÖBA | 007 | | | | x | 3.1.4 Massnahmen Siedlungsentw. | Ergänzung: Aufzungen in der BZO können erst vorgenommen werden, wenn die notwendige Infrastruktur (Schulen, ÖV-Anbindung etc.) gesichert und ist und zeitgleich gebaut werden kann. |
| SLÖBA | 008 | | | | x | 3.1.4 Massnahmen Siedlungsentw. | Unter 3.1.4 ist festzulegen, dass die Stadt eine aktive Bodenpolitik betreiben und die dazu erforderliche Finanzierung mit einem Rahmenkredit für die Unterstützung von privaten Planungen und entsprechende Landerwerbe (vor der Entwicklung) sowie Landverkäufe (nach der Entwicklung) sicherstellen soll. Zu prüfen ist auch, ob Vorkauf- und Kaufrechte eingesetzt werden können. |
| SLÖBA | 009 | | | | x | 3.1.4 Massnahmen Siedlungsentw. | Unter 3.1.4 ist zu formulieren, dass sich die Stadt Zürich für die Verbesserung der raumplanerischen PBG-Instrumente zur Innenverdichtung (nicht nur in den Gebieten mit baulicher Verdichtung über die BZO 2016 hinaus) einsetzt. Das Instrument der Gebietsanerkennung gemäss § 186 ff PBG ist zeitgemäss anzuwenden respektive es ist der Anstoss zur Anpassung zu geben. |
| SLÖBA | 010 | | | | x | 3.1.4 Massnahmen Siedlungsentw. | Antrag Mehrwertausgleich Verdichtung 2017/104 Fonds |
| SLÖBA | 011 | | | | x | 3.2 Quartierzentren und Stadtachsen | Die Benennung der wichtigen Quartierzentren und Stadtachsen wird begrüsst. Ob die oftmals fast identischen Beschreibungen der Karteneinträge tatsächlich erforderlich sind, sei dahingestellt. Wir erhoffen uns aus der Festlegung eine Konzentration der raumplanerischen Massnahmen auf die bezeichneten Gebiete. Bei der Umsetzung ist darauf zu achten, dass laufenden Entwicklungen "Wandel im Handel" berücksichtigt werden und eine flexible Handhabung der Erdgeschosse offen bleibt. Zu prüfen ist auch eine Querfinanzierung der Erdgeschosse durch die Obergeschossnutzungen. Wir nehmen weiter erfreut zur Kenntnis, dass die bereits im Standard Stadträume angeordnete Planungshilfe zum Thema Vorzonen erarbeitet wird. |
| SLÖBA | 012 | | x | | | 3.2.3 Quartierzentren / Karteneinträge | Der Hottingerplatz soll als Quartierszentrum eingetragen werden (er ist im Falblatt zu den kommunalen Richtplänen als Nachbarschaftszentrum eingetragen). |
| SLÖBA | 013 | | x | | | 3.2.3 Quartierzentren / Karteneinträge | Der Römerhof kann ggf. als Nachbarschaftszentrum eintragen, falls die Dichte der Quartierszentren zu gross würde mit der Anpassung des Eintrags zum Hottingerplatz. |
| SLÖBA | 014 | | | | x | 3.3 Freiraumentwicklung | Die Freiräume und Grünflächen, welche gesichert und geschaffen werden, sind erfreulich. Es ist jedoch so, dass Grünfläche nicht gleich Grünfläche ist. Dabei gilt es zu beachten, dass es zwar begrüssenwert ist, wenn beispielsweise Autobahnen überdacht und so Parkanlagen entstehen. Die Qualität einer solchen unterhöhten Grünfläche ist gerade aus ökologischer Sicht jedoch nicht dieselbe. Daher muss sichergestellt werden, dass auch Grünraum von hoher Qualität entsteht und nicht bloss Quantität vor Qualität gilt. |
| SLÖBA | 015 | | | | x | 3.3 Freiraumentwicklung | Die Sicherung und Neuschaffung von Freiräumen ist unbestritten. Wir begrüßen die Aussagen zum erforderlichen Mass und die nicht parzellenscharfe Lokalisierung. Bezüglich der Umsetzung gilt dasselbe wie unter 4.1, d.h. die bestehenden Instrumente in der Regelbauweise (wie Freiflächenziffer oder Vorgaben zur Begrünung § 76 PBG) werden nicht angewendet oder es fehlen die raumplanerischen Instrumente zur wohl gewünschten (aber nicht explizit erwähnten) Umsetzung der Freiräume als Teil der Feinerschliessung resp. als Teil des Mehrwertausgleiches. Die unterschiedlichen Flächen sind erheblich und würden bei der Umsetzung hohe Kosten verursachen. Die Überdeckung des Gleisrinnens Seebahnstrasse beispielsweise würde wohl 1/4 bis 1/2 Milliarde Franken kosten und der Lärm der Staatsstrasse bliebe bestehen. Mehrere entsprechende Motionen im Gemeinderat wurden in der Vergangenheit mit diesem sowie dem Argument der Verhältnismässigkeit abgelehnt. Diesbezüglich ist die im Rahmen des SLöba vorgesehene Realisierbarkeit der angedachten Massnahmen äusserst erfreulich. |
| SLÖBA | 016 | | | | x | 3.4 Entwicklung Stadtnatur | Die Ziele und Massnahmen zur Erhaltung und Erhöhung ökologisch wertvoller Lebensräume werden begrüsst. |
| SLÖBA | 017 | | | | x | 3.5 Umwelt. räuml. Entw. | Die Ziele zum Stadtklima sind seit Jahrzehnten bekannt (vgl. Freiraumkonzept der Stadt Zürich 1986) und haben bisher zu keinen entsprechenden Handlungen geführt. Damals wurde der Gleisraum 588 als Durchlüftungskorridor erkannt, entlang den Rändern (z.B. Europallee) wurde jedoch eine dichte Bebauung erstellt, die die Durchlüftung mindert. Es ist zu hoffen, dass künftig ein Handeln nach den Zielsetzungen erfolgt. |
| SLÖBA | 018 | | | | x | 3.5.1 Umwelt. räuml. Entw. / Ausgangslage | Es sind Aussagen zum Umgang mit Lärm durch Festivitäten und Ausgangslagen zu ergänzen sowie mögliche Massnahmen baulicher Art zu benennen. |
| SLÖBA | 019 | | | | x | 3.6 Sozialverträgliche räumliche Entwicklung | Die SP kann die Bestrebungen zur Steuerung der sozialen Durchmischung nachvollziehen. Der Handlungsspielraum ausserhalb der städtischen Wohnliegenschaften und der Ausdehnung im Rahmen von Sondernutzungsplanungen ist eher gering. Auch hier verweisen wir auf unseren Antrag zum Thema Nachhaltigkeit. Im Rahmen der Anpassung der Planungsinstrumente könnte der Sozialverträglichkeit der Innenentwicklung (Filterprozess) mehr Beachtung geschenkt (vgl. dazu Sozialbericht bei Gesamterneuerungen nach § 193 PBG) sowie Postulat 2010/34 umgesetzt werden. |
| SLÖBA | 020 | | | | x | 3.6 Sozialverträgliche räumliche Entwicklung | Die Stadt sorgt selber oder in Partnerschaft mit Privaten für ein vielfältiges und für alle zugängliches kulturelles und soziales Angebot. |
| SLÖBA | 021 | | | | x | 3.6 Sozialverträgliche räumliche Entwicklung | Ergänzung des Kapitels: die Stadt sorgt durch die Vermietung eigener Gewerbeflächen für einen Ausgleich im Nutzungsmix. |

Einwendungen SLÖBA und Verkehrsrichtplan

| | | | | | | | |
|---------|-----|--|--|--|---|---|--|
| SLÖBA | 022 | | | | × | 3.7.2 Abst. Mit Verkehrspl. / Ziele | Unter 3.7.2 ist der Text zu kürzen: a) Im Stadtgebiet soll der durch die zusätzliche Wohn- und Arbeitsbevölkerung erzeugte Mehrverkehr nicht zu einer Zunahme des MIV in der Stadt insgesamt führen. |
| SLÖBA | 023 | | | | × | 4. Öffentliche Bauten | Die SP begrüsst die Erarbeitung der Übersicht über die noch erforderlichen öffentlichen Bauten und Anlagen im Sinne der Standorticherung. Nicht thematisiert werden Flächen-konflikte zwischen den festgelegten Nutzungen und weiteren Nutzungen (z.B. Familien-gärten, Stadtnatur, Landwirtschaft). Leider wird offen gelassen, welche Instrumente als geeignet betrachtet werden, um neue Standorte zu beschaffen (vgl. z.B. Massnahmen 4.2.4, 4.3.4, 4.4.4) |
| VERKEHR | 024 | | | | × | 0. Allgemein | Antrag: Es ist anzugeben, was unter kurz-, mittel- und langfristig zu verstehen ist. |
| VERKEHR | 025 | | | | × | 0. Allgemein | Die beiden kommunalen Richtpläne sind in geschlechtergerechter Sprache gemäss den Schreibweisen der Stadt Zürich zu verfassen. |
| VERKEHR | 026 | | | | × | 2.2 Planerische Grundlagen | Die Liste ist mit dem Masterplan Klima zu ergänzen. |
| VERKEHR | 027 | | | | × | 3.1 Abst. Verkehr-Siedl. / Zusammenhang | Der erste Absatz ist mit dem Satz «Dabei ist die Strassenlärmbelastung zu berücksichtigen.» zu ergänzen. |
| VERKEHR | 028 | | | | × | 3.2 Abst. Verkehr-Siedl. / Auswirkungen | Die Liste der Herausforderungen ist beim Lemma zwei mit folgendem Zusatz «unter Einhaltung der gesetzlichen Lärmschutzvorgaben» zu ergänzen. |
| VERKEHR | 029 | | | | × | 4. Gesamtstrategie | Die Gesamtstrategien sind schlüssig und werden von der SP getragen. |
| VERKEHR | 030 | | | | × | 4.3 Gesamtstrategie Verkehr / Massnahmen | 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. |
| VERKEHR | 031 | | | | × | 4.3 Gesamtstrategie Verkehr / Massnahmen | Die Massnahme 2 soll explizit mit der Abstimmung mit dem Masterplan Klima ergänzt werden. |
| VERKEHR | 032 | | | | × | 4.3 Gesamtstrategie Verkehr / Massnahmen | 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 Lengge) oder Zürich-Dübendorf |
| VERKEHR | 033 | | | | × | 5. Strassennetz MIV | Die umschriebene Kapazitätsbeurteilung des Strassennetzes ergibt sich aufgrund des neuen Verfassungartikels (Art. 104 Abs. 2bis KV). Wie die Umsetzung konkret erfolgt und welche Auswirkungen dies auf die Strassenraumgestaltung hat, erschliesst sich uns nicht. 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.)." 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. |
| VERKEHR | 034 | | | | × | 5.2 Strassennetz MIV / Ziele | Das Ziel, dass auf Sammel- und Erschliessungstrassen Tempo 30 oder Tempo 20 (in Begegnungszonen) gelten soll, ist unbedingt beizubehalten. |
| VERKEHR | 035 | | | | × | 5.2 Strassennetz MIV / Ziele | Ergänzung am Schluss des Textes: "Begegnungszonen sind qualitativ hochwertig zu gestalten". |
| VERKEHR | 036 | | | | × | 5.3 Strassennetz MIV / Karteneinträge | Die Verlagerung des Reisebus-Terminal vom Zentrum (H8) 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. |
| VERKEHR | 037 | | | | × | 5.4 Strassennetz MIV / Massnahmen | Der Text ist wie folgt zu ergänzen: "... Baumstandorte und das vermehrte Einrichten von Begegnungszonen." |
| VERKEHR | 038 | | | | × | 5.4 Strassennetz MIV / Massnahmen | Die Verdichtung des Netzes und die Ausscheidung von Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität begrüssen wir. |
| VERKEHR | 039 | | | | × | 6. Parkierung MIV | 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. |
| VERKEHR | 040 | | | | × | 6.2 Parkierung MIV / Ziele | |
| VERKEHR | 041 | | | | × | 6.2 Parkierung MIV / Ziele | • Auf die Karteneinträge soll verzichtet werden. |
| VERKEHR | 042 | | | | × | 6.2 Parkierung MIV / Ziele | • 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 seien. |
| VERKEHR | 042 | | | | × | 6.2 Parkierung MIV / Ziele | Quartierparkhäuser • Die Formulierung im Textteil ist einigermaßen sinnvoll. Damit können kleine oder kleinste PH realisiert werden. |
| VERKEHR | 043 | | | | × | 6.2 Parkierung MIV / Ziele | Entfällt in Nr. 045 integriert |
| VERKEHR | 044 | | | | × | 6.2 Parkierung MIV / Ziele | Kein Antrag |
| VERKEHR | 045 | | | | × | 6.2 Ziele / (2) Kompensation Blaue Zone | 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. Entseelung asphaltierter Flächen) und damit Vergrößerung der Grünflächen, etc. Die Strassenräume sollen deshalb von der Parkierung entlastet und anderen Nutzungen zugeführt werden. |
| VERKEHR | 046 | | | | × | 6.2 Parkierung MIV / Ziele | Entfällt in Nr. 045 integriert |
| VERKEHR | 047 | | | | × | 6.2 Ziele / (1) Historischer Parkplatz-kompromiss | Am Historischen Parkplatzkompromiss ist nicht in dieser Form festzuhalten. Er soll weiterentwickelt werden. Parkplätze in der Innenstadt sollen auch ersatzlos aufgehoben werden können. |
| VERKEHR | 048 | | | | × | 6.4 Parkierung MIV / Massnahmen | Der Text von Kap 6.4 (2) ist wie folgt zu ändern/ergänzen: Im Zuge laufenden Erstellung von Neu- und Ersatzbauten mit ihren Pflichtparkplätzen ... Warenumschlagplätze etc.). Zusätzlich werden in Quartieren mit einem Parkplatzüberhang eine angemessene Zahl (z. B. ¼ 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. |
| VERKEHR | 049 | | | | × | 7.3 öffentlicher Verkehr / Reisebusverkehr | • Busverbindung Witikon – Katzenschwanz – Zoo – (Stettbach) |
| VERKEHR | 050 | | | | × | 7.3 öffentlicher Verkehr / Reisebusverkehr | Eintrag einer Buserschliessung des Gebietes Frymannstr, Rebenstr, Maneggpromenade |
| VERKEHR | 051 | | | | × | 8. Fussverkehr & 9. Mischverkehr | In diesen Kapiteln 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. |
| VERKEHR | 052 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 21: Regensdorferstrasse: mit kurzfristigem Realisierungshorizont versehen: 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 Mieshofplatz) realisiert werden. |
| VERKEHR | 053 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 22: Kranzweg: mit kurzfristigem Realisierungshorizont versehen: 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. |

Einwendungen SLÖBA und Verkehrsrichtplan

| | | | | | | | |
|---------|-----|--|--|--|---|------------------------------|---|
| VERKEHR | 054 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 23: Müselweg: mit kurzfristigem Realisierungshorizont versehen: Die geplante Veloroute auf dem Müselweg nimmt einen wichtigen Lückenschluss vor, um auf gleicher Höhe zwischen der Appenzellerstrasse und der Giacomettistrasse mit dem Velo vorwärts zu kommen. |
| VERKEHR | 055 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 24: Waidfussweg: mit kurzfristigem Realisierungshorizont versehen: 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. |
| VERKEHR | 056 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 25: Buchegg/Rosengartenstrasse: mit kurzfristigem Realisierungshorizont versehen: 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. |
| VERKEHR | 057 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 26: Winterthurerstrasse: mit mittelfristigem Realisierungshorizont versehen: 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. |
| VERKEHR | 058 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 62: Kloster-Fahr-Weg: mit kurzfristigem Realisierungshorizont versehen: 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. |
| VERKEHR | 059 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 75: Margareteweg: von mittel- auf kurzfristig |
| VERKEHR | 060 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 77: Friesenbergstr. Mitte: von lang- auf mittelfristig |
| VERKEHR | 061 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 78: Friesenbergstrasse Nord: von mittel- auf kurzfristig |
| VERKEHR | 062 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 80: Bahnhof Wiedikon: von lang- auf mittelfristig |
| VERKEHR | 063 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 83: Feldstrasse, insbesondere für den Abschnitt auf der Höhe Tramhaltestelle Bäckeranlage |
| VERKEHR | 064 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 90: Laubegg: von lang- auf mittelfristig |
| VERKEHR | 065 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 92: Gleiskopf Giesshübel: von lang- auf mittelfristig |
| VERKEHR | 066 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | Realisierung Seestr. Wollishofen von langfristig auf mittelfristig ändern |
| VERKEHR | 067 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | 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. |
| VERKEHR | 068 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | Auf der Dorfstrasse zwischen der Kreuzung mit der Hönigerstrasse und der Rosengartenstrasse ist eine geplante kommunale Veloroute mit einem kurzfristigen Realisierungshorizont festzulegen. |
| VERKEHR | 069 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | Auf der Hönigerstrasse zwischen der Kreuzung mit der Limmattalstrasse und der Dorfstrasse ist eine geplante kommunale Veloroute mit einem kurzfristigen Realisierungshorizont festzulegen. |
| VERKEHR | 070 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | Die ganze Streuli und Fröbelstrasse ist als Veloverbindung zwischen Römerhof und Riesbach mit kurzer Frist einzutragen. |
| VERKEHR | 071 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | Die Zeppelinstrasse ist auf ihrer ganzen Länge als Veloroute mit kurzer Frist einzutragen. |
| VERKEHR | 072 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | Es ist eine Veloverbindung mit Fristigkeit kurz einzutragen, welche vom Bahnhof Altstetten bis zu ETH Hönigerberg führt. Dazu ist eine Ergänzung ev. nur in Richtung bergwärts einzutragen welche vorder Vorhalderstrasse durch ein der Schüpfl, über den Widumweg durch die Singlistrasse bis in die Regensdorferstrasse führt. Das fehlende Stück auf der Heizenholzstrasse zwischen Regensdorferstrasse und Notenschürlistrasse soll ebenso eingetragen werden wie der Zugang aus der Mittelwaldstrasse über die Einsteibrücke zum Areal/Sonderplanungsgebiet ETH Hönigerberg. |
| VERKEHR | 073 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | Es ist eine Veloverbindung vom Central bis ins Fränkental mit Fristigkeit kurz einzutragen, welche vom Central über die Nordstrasse bis zur Rosengartenbrücke führt, von dort in die Trottenstrasse bis in die Hönigerstrasse und auf der Limmattalstrasse bis in die Imbisbühlstrasse und schliesslich ins Fränkental. |
| VERKEHR | 074 | | | | × | 9.2 Veloverkehr / Ziele | Um eine Veloverbindung vom Central bis ins Fränkental 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. |
| VERKEHR | 075 | | | | × | 9.4 Veloverkehr / Massnahmen | 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 rechtsabbiegendem MIV vorgezogen. Bei starkbelasteten Knoten mit LSA ist ein indirektes Linkabbiegen zu erstellen. |
| VERKEHR | 076 | | | | × | 99. Plan Fussverkehr | An folgenden Orten sind weitere Fussgängerbereiche vorzusehen: Sihlcity: Bereich Kreuzung Giesshübelstrasse, Bederbücke, Manessestrasse. Kreuzung Birmensdorferstrasse/Schweighofstrasse |
| VERKEHR | 077 | | | | × | 99. Plan Fussverkehr | Die Fussverbindung zwischen Panoramaweg über Borrweg und Bühstrasse bis zur Wiedingstrasse ist als Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität in den Plan aufzunehmen. |
| VERKEHR | 078 | | | | × | 99. Plan Fussverkehr | Affolterstrasse: Fussweg ganze Länge, dh keine Lücke westlich der Oberwiesenstrasse |
| VERKEHR | 079 | | | | × | 99. Plan Fussverkehr | 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) |
| VERKEHR | 080 | | | | × | 99. Plan Strassenetz | • Richtplankarte - Strassenetz 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 Zurlindenstrasse (Richtung Schmiede Wiedikon) zu übertragen. |
| VERKEHR | 081 | | | | × | 99. Plan Strassenetz | Die öffentliche Parkierungsmöglichkeit beim Friedhof Uetliberg ist im Plan beizubehalten, in der Grösse aber zu reduzieren. |
| VERKEHR | 082 | | | | × | 99. Plan Strassenetz | Streichung der Klassierung der Mutschellenstr. und der Rieterstr. als Sammelstrassen |
| VERKEHR | 083 | | | | × | 99. Plan Veloverkehr | 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) |
| VERKEHR | 084 | | | | × | 99. Plan Veloverkehr | Auf dem Abschnitt der Albisriederstrasse zwischen Albisriederplatz und Hubertus ist eine kommunale Veloroute zu planen. |

Einwendungen SLÖBA und Verkehrsrichtplan

| | | | | | | |
|---------|-----|--|--|--|----------------------|---|
| VERKEHR | 085 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Auf der linksufrigen Seite der Sihl ist zwischen Bahnhofjessihübel und Sihlbühlzbrücke eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen. |
| VERKEHR | 086 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bachtobelstrasse: angesichts der Steilheit zu geringe Breite |
| VERKEHR | 087 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Badenerstrasse: Feldblumen bis Luegwegstr: 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 >10'000, Zone 50). |
| VERKEHR | 088 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bei der Aemtierstrasse ist eine Veloroute einzurichten. |
| VERKEHR | 089 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bei der Ankerstr./Kanionengasse bis zum Hauptbahnhof ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen. |
| VERKEHR | 090 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bei der Bändliweg Unterführung ist ein Velostreifen zu markieren. |
| VERKEHR | 091 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bei der Dolderstrasse zwischen Asylstrasse und Bergstrasse ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen. |
| VERKEHR | 092 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bei der Edmattstrasse zwischen Forchstrasse und Asylstrasse ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen. |
| VERKEHR | 093 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bei der Gemeindestrasse zwischen Hottingerstrasse und Freiessstrasse ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen. |
| VERKEHR | 094 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bei der Hofackerstrasse zwischen Hegibachplatz und Witikonstrasse sowie Biberlinstrasse bis zum Wald sind Velorouten in den Richtplan aufzunehmen. |
| VERKEHR | 095 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bei der Seebahnstrasse ist eine Veloroute einzurichten. |
| VERKEHR | 096 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bei der Stauffacherstrasse ist insbesondere beim Abschnitt zwischen Stauffacher und Werdrasse eine Veloroute einzurichten. |
| VERKEHR | 097 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bei der Steinwiesstrasse zwischen Zeltweg (über Wolfbachstrasse) bis (jetziges) Kinderspital ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen. |
| VERKEHR | 098 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bei der Wolfbachstrasse ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen. |
| VERKEHR | 099 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bei der Zollikerstrasse zwischen Südstrasse und Stadtgrenze ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen. |
| VERKEHR | 100 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bei fast allen übrigen Knoten fehlen solche Markierungen ebenfalls. Möglichkeiten, Knoten sicherer zu machen, wären settliche Wartebereiche, bei Linksabiegern ein Wartebereich über gesamte Fahrspur. |
| VERKEHR | 101 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Beim Bahnhof Auf dem Altstetterplatz sind aus demselben Grund Veloverbindungen ebenfalls zu markieren. |
| VERKEHR | 102 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Beim Bahnhof Altstetten ist bei der Unterführung ist der Velostreifen zu rot zu markieren. Auf dem Altstetterplatz sind Veloverbindungen ebenfalls zu markieren. |
| VERKEHR | 103 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Beim Knoten Denmlerstrasse/Badenerstrasse ist neben dem Fussgängerübergang eine Querung der Badenerstrasse für das Velo einzurichten. |
| VERKEHR | 104 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Beim Zeltweg zwischen Kunsthaus und Kreuzplatz ist eine Veloroute in den Richtplan aufzunehmen. |
| VERKEHR | 105 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bertastrasse: zu geringe Breite und aktuell fast eine durchgehende Baustelle beim Sportplatz und Schulhaus Aemtier |
| VERKEHR | 106 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Birmensdorferstrasse (Engstellen beim Fussgängerübergang auf der Höhe Nr. 451 und vor Allem stadteinwärts zwischen Aemtier- und Bremgartenstrasse) |
| VERKEHR | 107 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Bucheggplatz bis ETH Hönggerberg: hier ist die Kiesoberfläche klar suboptimal. |
| VERKEHR | 108 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Denmlerstrasse: In Fahrtrichtung Süden bestehen für Velofahrer*innen viel zu enge Platzverhältnisse. Ein Aufheben der Parkplätze könnte dieses Problem sofort lösen. |
| VERKEHR | 109 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Döltschweg zwischen Wasserschöpfli und Friesenbergstrasse (zwar genügende Breite, aber momentan noch abrupte Übergänge zu den Aufpflasterungen) |
| VERKEHR | 110 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Erlachstrasse zwischen Zur Linden- und Aegertenstrasse (heute besteht hier ein allgemeines Fahrverbot) |
| VERKEHR | 111 | | | | 99. Plan Veloverkehr | Feldstrasse, Abschnitt zwischen Stauffacher- und Hohlstrasse: Hier fährt das Ber-Tram durch und das Trottoir links und rechts ist stark erhöht. Es hat genau ein Auto in der Fahrspur Platz, mit dem Velo kann man schauen, wo man bleibt. |
| VERKEHR | 112 | | | | 99. Plan Veloverkehr | 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. |
| VERKEHR | 113 | | | | 99. Plan Veloverkehr | 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 Hofackerstrasse 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. |
| VERKEHR | 114 | | | | 99. Plan Veloverkehr | 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 Linksabieger direkt in die Bertastrasse erstellt wird. |
| VERKEHR | 115 | | | | 99. Plan Veloverkehr | 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. |

Einwendungen SLÖBA und Verkehrsrichtplan

| | | | | | | | | |
|---------|---------|-----|--|--|---|--|----------------------|---|
| VERKEHR | VERKEHR | 116 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | Hohlstrasse: Hier ist als Sofortmassnahme ein Velofahstreifen mit Mindestbreite 1.5m einzurichten, damit diese Route als bestehend gelten kann. Langfristiges Ziel muss eine bauliche Abtrennung sein. (Dty >5'000, Zone 50). |
| VERKEHR | VERKEHR | 117 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | 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. |
| VERKEHR | VERKEHR | 118 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | In der kommunalen Richtplankarte Veloverkehr ist gestalterisch (z.B. farblich) zwischen den Haupt- und Komfort routen gemäss dem Masterplan Velo zu differenzieren. |
| VERKEHR | VERKEHR | 119 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | In der Weststrasse ist in beide Richtungen eine Veloroute einzurichten |
| VERKEHR | VERKEHR | 120 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | Klingenstrasse (zwischen Limmatstrasse und Sihlquai): Verbindung für Velo inexistiert, da Strassenquerungen unmöglich möglich (durch Querparkierung und Randsteine verstellt) |
| VERKEHR | VERKEHR | 121 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | 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. |
| VERKEHR | VERKEHR | 122 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | Konradstrasse (bei Nr. 50, zwischen Klingen- und Hafnerstr.): Fahrbahn zu schmal für Veloführung im Gegenverkehr (wegen beidseitigen Parkfeldern) |
| VERKEHR | VERKEHR | 123 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | 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. |
| VERKEHR | VERKEHR | 124 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | Manessestrasse stadteinwärts zwischen Manesseplatz und Zurlindenstrasse |
| VERKEHR | VERKEHR | 125 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | Mühleweg (entlang ZHdK, westlich des Viadukts): als Fahrverbotschild signalisiert («Gerichtliches Verbot» vom 25. April 2014) |
| VERKEHR | VERKEHR | 126 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | Mühleweg, Kreuzung Hardturmstrasse: nicht als Veloverbindung ausgestaltet, von Hydrant, Entsorgungsstelle, nur Fussgängerstreifen als Strassenquerung |
| VERKEHR | VERKEHR | 127 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | Oberster Teil Hofwiesenstrasse |
| VERKEHR | VERKEHR | 128 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | Schweighofstrasse: die minimale Radstreifenbreite von 1.5 wird nur zwischen der Friesenbergstrasse und der Bahnlinie SZU erreicht |
| VERKEHR | VERKEHR | 129 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | 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 aufpassen. Folgende Massnahmen können die Lage verbessern: Neue Anordnung der markierten Ent-/Ladeplatze 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) |
| VERKEHR | VERKEHR | 130 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | Turbinenstrasse (inkl. Fortsetzung zu Pfingstweidstrasse): nicht als Veloverbindung signalisiert oder ausgestaltet, als «privat» markiert. (Plan ungenau; heutiger Strassenverlauf entspricht nicht mehr dem Kartenmaterial.) |
| VERKEHR | VERKEHR | 131 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | 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. |
| VERKEHR | VERKEHR | 132 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | Zahnradstrasse: keinerlei Signalisation als Veloverbindung, insbesondere eingangs bei Ecke Hard-/Pfingstweidstrasse |
| VERKEHR | VERKEHR | 133 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | ≡ Neugasse, bei Unterquerung des Lettenviadukts: unübersichtlicher Wegverlauf mit rechten Winkeln und Kiesflächen (auf Seite Josefswiese); direkt in die Querung mit Viaduktstrasse mündend, die ab Geroldstrasse mit Tempo 50 befahren wird. |
| VERKEHR | VERKEHR | 134 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | 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 Fussgänger*innen und Fussgänger werden via «auf der Mauer» geföhrt (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 Halbfischzähnen angebracht werden, um für die Fussgänger*innen den Vortritt und die Sicherheit zu gewährleisten) |
| VERKEHR | VERKEHR | 135 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | Veloführung auf der Witikonstrasse umsetzen, in beiden Richtungen, zwischen Hirslanden (Klusplatz) und Witikon |
| VERKEHR | VERKEHR | 136 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | Das Ende der Sempacherstrasse (beim Klusplatz) auch stadtauswärts für Velos öffnen |
| VERKEHR | VERKEHR | 137 | | | x | | 99. Plan Veloverkehr | Kirche Fluntern: Linksabbieger für Velos aus der Bergstrasse (in Richtung Universitätsspital), so dass nicht um den Kreisel gefahren werden muss |