

1.3.1 Ziele für die Stadt

Das Zielbild (s. Abb. 1.3.1) des regionalen Richtplans ist auf die folgenden Ziele für die Stadt Zürich abgeleitet:

Entwicklung des Wohn-, Wirtschafts- und Dienstleistungsraums

Die Weiterentwicklung des Wohn-, Wirtschafts- und Dienstleistungsraums innerhalb der heutigen Siedlungsgrenze ermöglicht die Verdichtung des Siedlungsraums. Die Verdichtungs- und Entwicklungspotenziale werden besser genutzt. Die Veränderungsprozesse werden so besser kontrolliert. Die Qualität des Lebens wird bezogen auf die Umwelt, den Wohnraum für verschiedene Lebensstile und menschenstarke Bevölkerungsgruppen erhalten bleibt. Die Entwicklungspotenziale werden genutzt. Für den Ausbau und die Erneuerung von öffentlichen Dienstleistungsangeboten sind zunehmend geeignete Standorte garantiert. Bezüglich Geschäftsflächen setzt sich die Stadt Zürich dafür ein, dass die Entwicklungsdynamik die existierenden Standorte von Industrie, Dienstleistungsbetrieben sowie des ertragsschwachen Teils der Kreativwirtschaft zu ersetzen.

Landschafts- und Erholungsräume erhalten und stärken

Die prägenden Landschafts- und Grünräume werden für die Bevölkerung langfristig gesichert. Insbesondere die Gewässer mit ihren Uferbereichen werden als vielfältig nutzbare Erholungsräume ausgebildet. Der Naherholungsbedarf der Quartiere und der Ruhe im Wohnumfeld wird dabei besondere Bedeutung beigegeben. Die Grün- und Landschaftsräume sind untereinander ökologisch vernetzt. Sie bieten einen hochwertigen Lebensraum für Flora und Fauna und erfüllen ihre Funktion für den lokalen Luftaustausch.

Städtische Entwicklung und differenzierte Verdichtung

Die Vielfalt der Bebauungs- und Freiraumstrukturen bleibt erhalten und wird gestärkt. Die Entwicklung berücksichtigt den historischen Charakter und die Stärkung der Quartiere. Die städtische Entwicklung erfolgt nach einem differenzierten Ansatz mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Bestehende Defizite im Umweltbereich (insbesondere Luft- und Lärm- und Schwingungsbelastung) werden beseitigt. Die ökologische Vernetzung innerhalb des Siedlungsgebiets wird gestärkt.

Die städtische Struktur mit Zentrumsgebieten und Quartierzentren wird gestärkt. Die Entwicklung berücksichtigt die regionalen, gesamtstädtischen oder quartierbezogenen Schwerpunkte und als attraktive Bebauungsstrukturen.

Beschluss des Regierungsrates

(Festsetzung) bereit gestellt und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.
Stand: 7. März 2023

Umfeld

Die Energiepolitik stellt eine wichtige Rahmbedingung für die Stadtentwicklung dar.

Die Verkehrs- und energieplanerischen

Herausgeberin:
Stadt Zürich
Hochbaudepartement
Amt für Städtebau (AfS)

Beteiligte Dienstabteilungen der Stadt Zürich:
Amt für Städtebau (Gesamtkoordination)
Departement der Industriellen Betriebe
Grün Stadt Zürich
Rechtsdienst Hochbaudepartement
Stadtentwicklung Zürich
Tiefbauamt
Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich

Richtplankarten und Abbildungen:
Amt für Städtebau
Tiefbauamt

Druck:
GeoPrint-Shop, Zürich

Bezugsquelle:
Stadt Zürich
Amt für Städtebau
Lindenhofstrasse 19
8021 Zürich

Telefon 044 412 11 11
afs@zuerich.ch

www.stadt-zuerich.ch/hochbau

Zürich, 7. März 2023

Einleitung

Stellenwert

Die Richtplanung soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen und sichern (§ 18 Planungs- und Baugesetz Kanton Zürich, PBG). Der regionale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument der Region für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung (§ 30 PBG). Er ermöglicht es, räumliche Chancen und Potenziale frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen, und stellt die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planwerken sicher.

Die Stadt Zürich ist eine eigene Planungsregion und hat damit die gleiche Stellung wie ein regionaler Planungsverband (§12 PBG). Der Perimeter der Planungsregion Stadt Zürich ist deckungsgleich mit dem Stadtgebiet.

Raumentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe

Die Steuerung der Raumentwicklung ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton, Regionen und Gemeinden. Die Richtplanung entfaltet ihre Wirkung erst im Zusammenspiel zwischen kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplänen (§§ 30 und 31 PBG), wobei die Planungen der unteren Stufen denjenigen der oberen Stufe, die Nutzungsplanungen jeder Art und Stufe der Richtplanung zu entsprechen haben (§ 16 Abs. 1 PBG).

Der kantonale Richtplan definiert jeweils die Stossrichtung der gewünschten räumlichen Entwicklung und legt das Siedlungsgebiet abschliessend fest. Er formuliert Mindestanforderungen für die regionalen Richtpläne. Der kantonale Richtplan wird vom Regierungsrat erarbeitet und vom Kantonsrat beraten und festgesetzt. Nach der Genehmigung durch den Bund werden die Festlegungen des kantonalen Richtplans auch für die Nachbarkantone und die Bundesstellen verbindlich.

Die regionalen Richtpläne (§ 30 PBG) präzisieren und ergänzen die Festlegungen des kantonalen Richtplans und stellen dabei im Sinne des Gegenstromprinzips die überkommunale Abstimmung sicher. Sie übernehmen insbesondere eine wichtige Rolle bei der Strukturierung des Siedlungsgebiets. Sie machen Nutzungsvorgaben für bestimmte Gebiete, legen die aus regionaler Sicht anzustrebenden Dichten fest und machen Aussagen dazu, inwieweit für ein Gebiet Veränderungsprozesse angestossen werden sollen. Ein weiterer Schwerpunkt der regionalen Richtplanung bildet die Strukturierung der Landschaft mit ihren vielfältigen Funktionen als Produktions-, Erholungs- und Naturraum. Die regionalen Richtpläne werden durch die regionalen Planungsverbände erarbeitet, in der Stadt Zürich durch die städtische Verwaltung. Nach erfolgter Vorprüfung durch das kantonale Amt für Raumentwicklung werden sie von der Delegiertenversammlung des jeweiligen Planungsverbandes, in der Stadt Zürich vom Gemeinderat, verabschiedet und anschliessend durch den Regierungsrat festgesetzt. Wenn erforderlich, kann der Regierungsrat bei der Festsetzung von den Anträgen der Regionen abweichen und Anpassungen am regionalen Richtplan vornehmen. Der Entscheid des Regierungsrats ist abschliessend. Damit ist sichergestellt, dass keine Widersprüche zu den übergeordneten Vorgaben des kantonalen Richtplans entstehen können.

Mit kommunalen Richtplänen können die Nutzungs- und Dichtevorgaben des regionalen Richtplans weiter konkretisiert und mit Vorgaben zur Umsetzung ergänzt werden.

Zeithorizont

Der regionale Richtplan ist eine Momentaufnahme, die sich auf Grundlagen aus allen Fachbereichen stützt, diese aufeinander abstimmt und Prioritäten setzt. Er lenkt und koordiniert damit die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte räumliche Entwicklung und weist einen Planungshorizont von 20 bis 25 Jahren auf (§ 21 Abs. 2 PBG).

Struktur und Aufbau

Der regionale Richtplan besteht aus Text und Karten. Der Richtplantext ist in die Kapitel «Raumordnungskonzept», «Siedlung», «Landschaft», «Verkehr», «Versorgung, Entsorgung» und «Öffentliche Bauten und Anlagen» gegliedert und bildet ein zusammenhängendes Ganzes. Der Text besteht aus Zielen (richtungsweisende Festlegungen), Karteneinträgen (objektbezogene Anordnungen, Übersichten, Prioritäten) und Massnahmen (Handlungsanweisungen an die Region oder an die Gemeinde).

Verbindlichkeit

Der Richtplan enthält verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen. Er ist weder parzellenscharf noch grundeigentümerverbindlich. Die Tiefenschärfe der Festlegungen kann in Abhängigkeit der Bedeutung der Festlegungen für die gesamträumliche Entwicklung unterschiedlich ausfallen. Der regionale Richtplan übernimmt die Festlegungen des kantonalen Richtplans (Beschluss des Kantonsrats vom 24. März 2014), verfeinert und ergänzt diese im Rahmen der geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsregelung und wird mit den Richtplänen der Planungsverbände der Nachbarregionen abgestimmt. Die für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verbindliche Konkretisierung erfolgt mit den dafür vorgesehenen Instrumenten auf kommunaler Stufe, insbesondere mit der Nutzungsplanung (§ 45 ff. PBG). Auch die Regelung der Finanzierung erfordert separate Beschlüsse gemäss den gesetzlichen Vorgaben. Die Umsetzung ist den nachgelagerten Planungen und Verfahren vorbehalten.

Handlungsspielraum

Abweichungen vom regionalen Richtplan sind im Grundsatz ausgeschlossen (§ 16 Abs. 1 PBG). Für die nachfolgenden Planungen besteht je nach Sachbereich ein mehr oder weniger grosser Anordnungsspielraum. Dieser ergibt sich – unter Berücksichtigung der für die betreffende Planung geltenden gesetzlichen Zuständigkeitsordnung – aus den jeweiligen Festlegungen und ist im Einzelfall zu ermitteln. Abweichungen vom regionalen Richtplan sind ohne formelle Richtplanrevision nur zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und von untergeordneter Natur sind (§ 16 Abs. 2 PBG).

Richtplanrelevanz

Der Perimeter der Planungsregion des regionalen Richtplans Region Stadt Zürich deckt sich mit dem Stadtgebiet. Die Abwägung, ob eine Festlegung auf Stufe des regionalen Richtplans erfolgt, orientiert sich an der Bedeutung der Festlegung für die gesamte Planungsregion sowie an deren Auswirkungen auf Raum und Umwelt und am vorhandenen Abstimmungsbedarf. Grundsätzlich sollen auf Stufe des regionalen Richtplans nur Festlegungen erfolgen, die von gesamtstädtischer Bedeutung sind oder einen gesamtstädtischen Abstimmungsbedarf aufweisen.

Ein Vorhaben gilt als richtplanrelevant, wenn mindestens eines der folgenden Kriterien darauf zutrifft:

- Räumlich: Die Standortfestlegung führt zu weitreichenden oder einschneidenden Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung, insbesondere auf Bodennutzung, Verkehr, Besiedlung oder Umwelt.
- Organisatorisch: Die Standortfestlegung weist Schnittstellen zu anderen raumwirksamen Tätigkeiten auf oder bedingt die Mitwirkung mehrerer Akteure mit unterschiedlichen Interessen.
- Politisch: Die Standortfestlegung ist längerfristiger Natur, bindet erhebliche finanzielle Ressourcen, kann in ihren Auswirkungen nicht sicher eingeschätzt werden oder erscheint aus weiteren Gründen politisch umstritten.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
1 Regionales Raumordnungskonzept	11
1.1 Zweck	11
1.2 Ausgangslage	11
1.2.1 Zürich – Kernstadt in einem dynamischen Metropolitanraum.....	11
1.2.2 Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Stadt Zürich.....	12
1.2.3 Fakten zur räumlichen Entwicklung	14
1.2.4 Herausforderungen für die räumliche Planung	15
1.2.5 Mengengerüst für die erwartete räumliche Entwicklung	16
1.3 Zielbild für die Stadt Zürich	18
1.3.1 Ziele für die räumliche Entwicklung.....	18
1.3.2 Zielbild der Stadt Zürich 2040	20
1.4 Grundlagen	23
1.4.1 Rechtliche Grundlagen.....	23
1.4.2 Weitere Grundlagen	23
2 Siedlung	24
2.1 Gesamtstrategie	24
2.1.1 Ziele.....	24
2.1.2 Karteneinträge.....	26
2.1.3 Massnahmen.....	30
2.2 Zentrumsgebiete und Quartierzentren	32
2.2.1 Ziele.....	32
2.2.2 Karteneinträge.....	33
2.2.3 Massnahmen.....	41
2.3 Schutzwürdige Ortsbilder	42
2.3.1 Ziele.....	42
2.3.2 Karteneinträge.....	42
2.3.3 Massnahmen.....	45
2.4 Gebiete mit Erhaltung der Siedlungsstruktur	46
2.4.1 Ziele.....	46
2.4.2 Karteneinträge.....	46
2.4.3 Massnahmen.....	48

2.5 Gebiete mit Nutzungsvorgaben	49
2.5.1 Ziele.....	49
2.5.2 Karteneinträge.....	49
2.5.3 Massnahmen.....	54
2.6 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	55
2.6.1 Ziele.....	55
2.6.2 Karteneinträge.....	55
2.6.3 Massnahmen.....	57
2.7 Grundlagen	58
2.7.1 Rechtliche Grundlagen.....	58
2.7.2 Weitere Grundlagen.....	58
3 Landschaft	59
3.1 Gesamtstrategie	59
3.1.1 Ziele.....	59
3.1.2 Karteneinträge.....	60
3.1.3 Massnahmen.....	63
3.2 Landwirtschaft	64
3.2.1 Ziele.....	64
3.2.2 Karteneinträge.....	64
3.2.3 Massnahmen.....	66
3.3 Erholung	67
3.3.1 Ziele.....	67
3.3.2 Karteneinträge.....	67
3.3.3 Massnahmen.....	77
3.4 Naturschutz	78
3.4.1 Ziele.....	78
3.4.2 Karteneinträge.....	78
3.4.3 Massnahmen.....	78
3.5 Landschaftsschutzgebiet	79
3.5.1 Ziele.....	79
3.5.2 Karteneinträge.....	79
3.5.3 Massnahmen.....	81
3.6 Landschaftsförderungsgebiet	82
3.6.1 Ziele.....	82
3.6.2 Karteneinträge.....	82
3.6.3 Massnahmen.....	85

3.7 Vernetzungskorridor, Landschaftsverbindung, Wildübergang.....	86
3.7.1 Ziele.....	86
3.7.2 Karteneinträge.....	86
3.7.3 Massnahmen.....	89
3.8 Freihaltegebiet.....	90
3.8.1 Ziele.....	90
3.8.2 Karteneinträge.....	90
3.8.3 Massnahmen.....	92
3.9 Gewässer.....	93
3.9.1 Ziele.....	93
3.9.2 Karteneinträge.....	93
3.9.3 Massnahmen.....	96
3.10 Wald.....	97
3.11 Grundlagen.....	98
3.11.1 Rechtliche Grundlagen.....	98
3.11.2 Weitere Grundlagen.....	98
4 Verkehr.....	99
4.1 Gesamtstrategie.....	99
4.1.1 Ziele.....	99
4.1.2 Karteneinträge.....	101
4.1.3 Massnahmen.....	101
4.2 Strassenverkehr.....	102
4.2.1 Ziele.....	102
4.2.2 Karteneinträge.....	104
4.2.3 Massnahmen.....	108
4.3 Öffentlicher Verkehr.....	109
4.3.1 Ziele.....	109
4.3.2 Karteneinträge.....	111
4.3.3 Massnahmen.....	127
4.4 Fussverkehr.....	128
4.4.1 Ziele.....	128
4.4.2 Karteneinträge.....	129
4.4.3 Massnahmen.....	134
4.5 Veloverkehr.....	135
4.5.1 Ziele.....	135
4.5.2 Karteneinträge.....	136

4.5.3	Massnahmen	144
4.6	Reitwege	145
4.6.1	Ziele	145
4.6.2	Karteneinträge	145
4.7	Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen	146
4.7.1	Ziele und Massnahmen	146
4.7.2	Karteneinträge	147
4.8	Güterverkehr	149
4.8.1	Ziele	149
4.8.2	Karteneinträge	150
4.8.3	Massnahmen	152
4.9	Schifffahrt	153
4.9.1	Ziele	153
4.9.2	Karteneinträge	153
4.9.3	Massnahmen	155
4.10	Grundlagen	156
4.10.1	Rechtliche Grundlagen	156
4.10.2	Weitere Grundlagen	156
5	Versorgung, Entsorgung	157
5.1	Gesamtstrategie	157
5.1.1	Ziele	157
5.1.2	Massnahmen	158
5.2	Wasserversorgung	159
5.2.1	Ziele	159
5.2.2	Karteneinträge	159
5.2.3	Massnahmen	162
5.3	Materialgewinnung	163
5.3.1	Ziele	163
5.3.2	Karteneinträge	163
5.3.3	Massnahmen	163
5.4	Energie	164
5.4.1	Ziele	164
5.4.2	Karteneinträge	167
5.4.3	Massnahmen	176
5.5	Kommunikation	179
5.5.1	Ziele	179

5.5.2 Karteneinträge.....	179
5.5.3 Massnahmen.....	181
5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung.....	182
5.6.1 Ziele.....	182
5.6.2 Karteneinträge.....	182
5.6.3 Massnahmen.....	184
5.7 Abfall.....	185
5.7.1 Ziele.....	185
5.7.2 Karteneinträge.....	185
5.7.3 Massnahmen.....	188
5.8 Grundlagen.....	189
5.8.1 Rechtliche Grundlagen.....	189
5.8.2 Weitere Grundlagen.....	191
6 Öffentliche Bauten und Anlagen.....	192
6.1 Gesamtstrategie.....	192
6.1.1 Ziele.....	192
6.1.2 Karteneinträge.....	192
6.1.3 Massnahmen.....	192
6.2 Grundlagen.....	193
6.2.1 Rechtliche Grundlagen.....	193
6.2.2 Weitere Grundlagen.....	193
7 Anhang.....	194
7.1 Zusammenbau der Zielbilder der Planungsregionen.....	194

1 Regionales Raumordnungskonzept

1.1 Zweck

Der regionale Richtplan gibt Aufschluss über den Stand der Planung und hält die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest. Das regionale Raumordnungskonzept (Regio ROK) entwirft eine Gesamtschau der künftigen räumlichen Ordnung in der Region Stadt Zürich (Art. 4 Raumplanungsverordnung, RPV, und Art. 41bis Gemeindeordnung, GO) und stellt somit ein Zielbild für den Zeitraum bis 2040 dar. Es ist Ergebnis einer Grundsatzdiskussion über die Raumordnungspolitik der Stadt Zürich und bildet den strategischen Orientierungsrahmen für die notwendige Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten mit anderen Fachgremien. Das Regio ROK verfeinert, in Abstimmung mit den Nachbarregionen, die Aussagen des kantonalen ROK und integriert die wichtigsten raumwirksamen Aussagen städtischer Strategien und Konzepte. Das regionale ROK liefert das Zielbild für die räumliche Entwicklung, die Handlungsansätze werden in den Teilrichtplänen des regionalen Richtplans dargelegt.

1.2 Ausgangslage

1.2.1 Zürich – Kernstadt in einem dynamischen Metropolitanraum

Zürich hat sich in den letzten fünfzehn Jahren zu einer attraktiven und prosperierenden Stadt mit einer anerkannt hohen Lebensqualität entwickelt. Die gute Wirtschaftslage, aber auch die Umsetzung wichtiger Strategien der Stadt Zürich haben diese Entwicklung begünstigt (zum Beispiel Wohnbaupolitik, Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Kulturangebotes, Aufwertung des öffentlichen Raums und Schaffung attraktiver Freiräume, Massnahmen für den Umweltschutz).

Die Stadt Zürich ist Kernstadt eines international bedeutenden Metropolitanraums. Als wirtschaftliches, gesellschaftliches und kulturelles Zentrum ist sie Imagerträgerin dieses Grossraums. Dessen Bedeutung ergibt sich aus der Konzentration von Entscheidungs- und Kontrollfunktionen in Politik und Wirtschaft sowie zahlreichen Wissens- und Innovationsinstitutionen, aus der hervorragenden Erreichbarkeit und aus der im internationalen Vergleich hohen Wohn- und Umweltqualität.

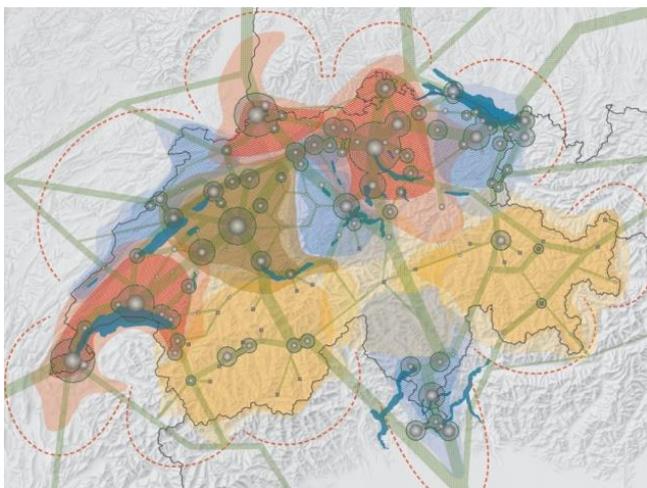


Abb. 1.1: Der Metropolitanraum Zürich im Raumkonzept Schweiz (Strategie 1: Handlungsräume)

Verkleinerte Darstellung, Abbildung in Originalgrösse mit Legende siehe Raumkonzept Schweiz

1.2.2 Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Stadt Zürich

Das kantonale Raumordnungskonzept: Zürich als «Stadtlandschaft»

Gemäss kantonalem Raumordnungskonzept (ROK, kantonaler Richtplan, Beschluss des Kantonsrats vom 24. März 2014) werden die vier Stadtlandschaften Zürich, Limmattal, Glattal und Winterthur als Motoren der räumlichen Entwicklung angesehen. Sie zeichnen sich durch eine überdurchschnittliche Nutzungsdichte und eine hohe Entwicklungsdynamik aus. In diesen Räumen befinden sich die Arbeitsplatzschwerpunkte und die zentralörtlichen Versorgungs-, Bildungs- und Kultureinrichtungen.

Für die Stadtlandschaften ergibt sich damit insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Potenziale in Umstrukturierungsgebieten und im Umfeld der Bahnhöfe aktivieren.
- Entwicklungsgebiete durch massgeschneiderte städtische Transportsysteme strukturieren (u.a. Stadtbahnen)
- städtebauliche Qualität und ausreichende Durchgrünung bei der Erneuerung und Verdichtung von Wohn- und Mischquartieren und bei der Erstellung grossmassstäblicher Bauten sicherstellen
- sozialräumliche Durchmischung fördern
- attraktive Freiraum- und Erholungsstrukturen (zum Beispiel entlang von Gewässern schaffen und Gebiete für Freizeitaktivitäten bezeichnen)
- Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens steigern
- zentralörtliche und publikumsintensive Einrichtungen an durch den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossenen Lagen in die Siedlungsstruktur integrieren
- unerwünschte Einwirkungen der Verkehrsinfrastrukturen auf die Wohngebiete vermeiden, begrenzen und vermindern
- Gewerbe- und Industriegebiete erhalten, insbesondere für weniger wertschöpfungsintensive Betriebe wie die produzierende Industrie und das Handwerk

«Strategien Zürich 2025» für eine dynamische Metropole

Mit den Strategien 2025 hat der Stadtrat die Ziele für die Stadt Zürich als nachhaltig ausgerichtete, wettbewerbsfähige und durchmischte Metropole aufgezeigt:

- ein lebendiges urbanes Zentrum und eine attraktive Wohnstadt mit moderatem Bevölkerungswachstum und einer breit durchmischten Bevölkerung
- ein international bedeutender Finanzplatz und ein innovativer Wissens- und Wirtschaftsstandort mit einem Arbeitsmarkt, der für Menschen mit unterschiedlichen Qualifikationen genügend Arbeit bietet
- eine Stadt mit höchster Lebensqualität, herausragenden kulturellen und infrastrukturellen Einrichtungen und Umweltbedingungen in landschaftlich reizvoller Lage mit sorgfältig gepflegten Naturräumen
- eine Stadt mit einem hervorragenden Angebot an öffentlichem Verkehr und einem attraktiven Fuss- und Veloverkehrsnetz sowie einem optimierten Verkehrsmangement
- eine sozial, ökologisch und energiepolitisch verantwortungsvoll und vorbildlich handelnde Stadt mit der Zielrichtung der 2000-Watt-Gesellschaft
- eine starke Partnerin für ihr Umland und für die Schweiz

«Räumliche Entwicklungsstrategie»: Die Erfolgsfaktoren für Zürich

Die Strategien 2025 werden in der Räumlichen Entwicklungsstrategie (RES) in räumlicher Hinsicht konkretisiert und vertieft. Die RES ist eine wichtige Grundlage für den regionalen Richtplan der Stadt Zürich.

Bei der Analyse der Qualitäten der Stadt Zürich lassen sich folgende räumliche Erfolgsfaktoren erkennen:

- vielfältige Durchmischung: nutzungsbezogene und soziale Durchmischung, unterscheidbare Quartiere
- effiziente Vernetzung: engmaschige, umweltschonende und schnelle Verkehrsverbindungen
- diskrete Urbanität: zurückhaltende städtebauliche und architektonische Erscheinung;
- erlebbare Offenheit: sorgfältig gestaltete und allgemein zugängliche öffentliche Räume
- ausgezeichnete Lage- und Umweltqualität: attraktive Erholungslandschaften, Naturräume und innerstädtische Freiräume, zunehmend verbesserte Luftqualität und hervorragende Wasserqualität

Gemeindeordnung der Stadt Zürich

Folgende Artikel der Gemeindeordnung der Stadt Zürich halten zentrale raumwirksame Verpflichtungen fest, die im regionalen Richtplan zu berücksichtigen sind.

Art. 2ter GO und Art. 122 GO: «Die Gemeinde setzt sich aktiv für den Schutz und die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und für einen schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen ein. Sie verpflichtet sich zur Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung.» Im Nachhaltigkeitsmonitoring der Stadt Zürich sind die Ziele der nachhaltigen Entwicklung folgendermassen definiert: «Nachhaltig ist eine Entwicklung dann, wenn sie die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sichert, das menschliche Wohlbefinden und die soziale Gerechtigkeit stärkt sowie zur Sicherstellung der natürlichen Lebensgrundlagen für Mensch, Tier und Pflanzen beiträgt. Falls Entscheide getroffen werden müssen, die für die Entwicklung in einer der Dimensionen negativ sind, werden die Nachteile nur akzeptiert, wenn der Nutzen für eine Dimension den Nachteil für die anderen Dimensionen überwiegt. Diese Abwägung darf nicht systematisch zu Lasten der gleichen Dimension gehen.» (Nachhaltigkeitsmonitoring, 2013). Desweiteren hält die Gemeindeordnung fest, dass «langfristig die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft anzustreben» sind. Diese sehen die Reduktion des Primärenergieverbrauchs auf 2000 Watt Dauerleistung pro Person und die Reduktion des Treibhausgasausstosses auf jährlich 1 Tonne pro Einwohnerin und Einwohner im Jahr 2050 vor.

Art. 2quater und Übergangsbestimmung Art. 123: «Die Gemeinde setzt sich aktiv für den Schutz, die Erhaltung und die Erhöhung des Anteils von preisgünstigen Wohnungen und Gewerberäumen ein (...).» Für das Erreichen von einem Drittel des Mietwohnungsbestandes im Eigentum von gemeinnützigen Wohnbauträgerinnen oder Wohnbauträgern setzt sich die Gemeinde Zürich das Jahr 2050 als Ziel.

Art. 2quinquies und Übergangsbestimmung Art. 124: Aufgrund der Städteinitiative vom 4. September 2011 wurde die Gemeindeordnung ergänzt mit der Bestimmung, den ÖV, Fuss- und Veloverkehr konsequent zu fördern, insbesondere die Tangentialverbindungen des ÖV sowie ein durchgehendes Veloroutennetz. Gemäss Übergangsbestimmung soll der prozentuale Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Zürich bis in zehn Jahren um mindestens 10 Prozentpunkte erhöht werden. Weiter wird der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs vorgegeben und der Neu- und Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht erhöht.

1.2.3 Fakten zur räumlichen Entwicklung

Während die Wohnbevölkerung in der Agglomeration seit den 1950er Jahren kontinuierlich gewachsen ist, hat sie in der Stadt Zürich über mehrere Jahrzehnte hinweg abgenommen. Die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner betrug nach einem Höchststand von etwa 440 000 Personen im Jahr 1962 in den 1990er Jahre weniger als 360 000 Personen. Der Prozess der Entstädterung endete in den späten 1990er Jahren. Seither verzeichnet die Stadt Zürich wieder jährliche Bevölkerungszunahmen. Das neuerliche Bevölkerungswachstum führte dazu, dass Ende 2013 wieder rund 398 500 Personen in der Stadt Zürich lebten. Seit den späten 1990er Jahren beschleunigt sich das jährliche Bevölkerungswachstum Zürichs und entspricht etwa dem Zuwachs in der Agglomeration.

Neben der Bevölkerungszahl nimmt auch die Zahl der Beschäftigten in der Stadt Zürich zu. Nachdem zwischen 2001 und 2005 ein Rückgang zu verzeichnen war, ist sie seit 2006 um über 60 000 Personen gestiegen. Im dritten Quartal 2013 arbeiteten in der Stadt Zürich etwa 380 000 Beschäftigte. Davon waren über 90 Prozent im Dienstleistungssektor tätig.

Parallel zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung findet in der Stadt Zürich seit der Jahrtausendwende eine rege Bautätigkeit statt. Ende 2012 verfügte Zürich über rund 212 000 Wohnungen in rund 35 200 Wohngebäuden. Damit waren etwa 15 000 Wohnungen mehr vorhanden als im Jahr 2000, was einer Zunahme von fast acht Prozent entspricht.

Das Stadtgebiet besteht zu rund 55 Prozent aus Siedlungsflächen, 45 Prozent sind Freiflächen, wovon Wald den grössten Anteil ausmacht. Diese Anteile sind seit Ende der 1980er Jahre praktisch unverändert geblieben.

Insgesamt konnte die Versorgung der Bevölkerung mit Freiraum gehalten werden. Gemäss einer Bewertung durch Grün Stadt Zürich sind rund zwei Drittel der Wohnbevölkerung «genügend» bis «gut» mit öffentlichem Freiraum versorgt. Mehr als zehn Prozent der städtischen Wohnbevölkerung sind immer noch «schlecht» mit öffentlichem Freiraum versorgt.

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zeigt, dass der Anteil der Wege, die mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden, von 2005 bis 2010 um drei bis fünf Prozent zugenommen hat. Der Anteil des Velo- und Fussverkehrs blieb unverändert.

Die Luftqualität hat sich in der Stadt Zürich seit Mitte der 1980er Jahre laufend verbessert. In den letzten Jahren ist eine Stagnation zu beobachten. Im Stadtzentrum und entlang der Verkehrsachsen werden die Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub nach wie vor überschritten.

Rund 35 Prozent der Stadtzürcher Wohnbevölkerung leben an Strassen mit übermässiger Verkehrslärmbelastung. Es wird erwartet, dass dieser Anteil in Zukunft nicht abnimmt.

Die Nutzung standortgebundener Potenziale von Abwärme und erneuerbaren Energien mittels Energienetzen (Nah- und Fernwärmeversorgung) nimmt permanent zu. Ihr Anteil an der gesamten Wärmeversorgung der Stadt Zürich betrug im Jahr 2012 rund fünfzehn Prozent. Ungefähr 25 Prozent des Siedlungsgebietes waren im selben Jahr mit einer Fern- oder Nahwärmeversorgung erschlossen.

1.2.4 Herausforderungen für die räumliche Planung

Vielfältige Ansprüche an die begrenzte Fläche

Der Raum in der Stadt Zürich ist begrenzt. Gleichzeitig kommen laufend zusätzliche oder veränderte Flächenansprüche dazu, die sich zudem oft überlagern und in Konkurrenz zueinander stehen: Von der Nachfrage nach mehr Wohnraum, zusätzlichen Bedürfnissen von Unternehmen und Wissensinstitutionen und die Abwicklung der zunehmenden Mobilität und Freizeitaktivitäten, neuem Bedarf an öffentlichen Infrastrukturen wie zum Beispiel Schulen oder Sportanlagen bis hin zum Erhalt der landwirtschaftlichen Produktion. Betriebe der Industrie und des produzierenden Gewerbes können mit ertragsreicheren Nutzungen wie Wohnen oder Dienstleistung oftmals nicht konkurrieren. Gerade die flächenintensiven und wertschöpfungsschwächeren Nutzungen werden zunehmend aus der Stadt verdrängt.

Die in den letzten Jahren verfolgte Strategie der Umnutzung, Verdichtung und Mehrfachnutzung von Teilen des Stadtgebiets eröffnet einerseits neue Handlungsspielräume zur Befriedigung dieser Bedürfnisse; andererseits können diese Veränderungsprozesse auch mit einem Verlust an bestehenden Nutzungsformen, preisgünstigem Wohn- und Gewerberaum, städtebaulichen Qualitäten oder Freiräumen einhergehen.

Der zusätzlichen Nachfrage nach Nutzflächen kann unter der Prämisse, die bestehenden Bauzonen der Stadt Zürich nicht auszuweiten, auf raumplanerischer Ebene nur mit Verdichtung begegnet werden. Zusammen mit der notwendigen baulichen Erneuerung wird dies zu einer massgeblichen Veränderung des Stadtbilds und der einzelnen Quartiere führen. Der Erhalt und die Schaffung neuer städtebaulicher Qualitäten, die ausreichende Durchgrünung, der ökologische Ausgleich und die Ausstattung mit attraktiven Freiräumen und Erholungseinrichtungen sowie die Versorgung mit erneuerbaren Energien sind dabei besondere Herausforderungen.

Angesichts der vielfältigen Ansprüche, und der anhaltenden Entwicklungsdynamik müssen zur Lösung von Zielkonflikten bei der Steuerung der Raumentwicklung Prioritäten gesetzt werden. Eine Entwicklung mit Augenmass muss stets auf die Zukunftsfähigkeit der Stadt Zürich ausgerichtet werden.

Wechselbeziehung zwischen Richtplanung und Umwelt- und Gesellschaftsthemen

Der regionale Richtplan koordiniert die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung. Raumentwicklung, Umweltschutz, gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung stehen miteinander in enger Wechselbeziehung. Da die Wirkung der regionalen Richtplanung für einzelne Fachthemen häufig indirekt ist, müssen folgende zentrale Themen auch mit weiteren fachlichen Instrumenten und Massnahmen konkretisiert werden:

- schonender Umgang mit den natürlichen Ressourcen: Energie (Erreichung der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft), Boden, Wasser, Rohstoffe, Biodiversität
- Vermeidung von und Schutz vor Lärm- und Luftbelastung
- Sicherstellen von Wohn- und Lebensraum für verschiedene Lebensformen und für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen
- Berücksichtigung unterschiedlicher Anliegen und Einführung einer Mitwirkungskultur bei Veränderungsprozessen im Quartier oder bei der Nutzung des öffentlichen Raums

Herausforderungen der horizontalen und vertikalen Zusammenarbeit

Das Umland der Stadt Zürich profitiert in hohem Mass von den Angeboten der Kernstadt. Gleichzeitig liegen viele der mit Zürich in Verbindung gebrachten Qualitäten in ihrem Umland. Die Herausforderung für die Gestaltung der räumlichen Entwicklung im dynamischen Verdichtungsraum liegt in der Entwicklung einer gemeinsamen Vorstellung und in der Verbesserung der horizontalen (mit den Nachbarregionen und -gemeinden) und vertikalen (mit allen Staatsebenen) Zusammenarbeit. Eine Vielzahl raumrelevanter Themen wird auf der Ebene der Städte und Gemeinden angegangen, während notwendige Zuständigkeiten und Kooperationsformen auf überregionaler Ebene fehlen:

- Die Schaffung und Erhaltung des Wohnraumangebots für unterschiedliche Zielgruppen und Lebenssituationen ist eine Aufgabe, die sowohl kommunal als auch überregional angegangen werden muss.
- Sowohl für Dienstleistungen als auch für gewerblich-industrielle Tätigkeiten werden grössere zusammenhängende Grundstücke benötigt. Dies erfordert Strategien über die Gemeindegrenzen hinweg.
- Infrastrukturbedürfnisse von regionaler Bedeutung (zum Beispiel Depots für den öffentlichen Verkehr oder Sport- und Veranstaltungsanlagen) bedürfen einer überregionalen Koordination.
- Für die Sicherung und Gestaltung von grösseren zusammenhängenden Landschaftsräumen und Naherholungslandschaften sind kohärente Zuständigkeiten auf überregionaler Ebene erforderlich.
- Wegen der erwarteten Zunahme der Bevölkerung und der Beschäftigtenzahlen im Gebiet der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) wird das Mobilitätsbedürfnis sowohl im Freizeit- als auch im Berufsverkehr weiterhin steigen, womit die Notwendigkeit einer überregionalen Verkehrsplanung noch dringlicher wird.

1.2.5 Mengengerüst für die erwartete räumliche Entwicklung

Bevölkerungsszenarien und Zielsetzung des Kantons Zürich

Die Bevölkerung des Metropolitanraums Zürich hat in den letzten 10 Jahren um rund 300 000 Personen zugenommen, was einem jährlichen Wachstum von etwa 1,1 Prozent entspricht. Szenarien mit Zeithorizont 2040 sagen ein zuwanderungsbedingtes Bevölkerungswachstum für den Kanton Zürich von weiteren rund 280 000 Personen voraus.

Gemäss kantonalem Raumordnungskonzept sollen mindestens 80 Prozent des Bevölkerungswachstums auf die Stadtlandschaften und die urbanen Wohnlandschaften entfallen, das heisst rund 220 000 Personen. Etwas weniger als die Hälfte des Bevölkerungswachstums soll dabei in der Stadt Zürich stattfinden. Die Planung ist auf die entsprechenden Orientierungswerte auszurichten, das heisst mit dem regionalen Richtplan soll über den Horizont von 2030 hinaus eine Entwicklung von mindestens 80 000 zusätzlichen Bewohnerinnen und Bewohnern ermöglicht werden.

Entwicklung der Beschäftigtenzahlen

Verlässliche Prognosen über die Entwicklung der Beschäftigten innerhalb des Stadtgebiets sind aufgrund der Unsicherheit bezüglich mehrerer Faktoren nicht möglich (wirtschaftliche Entwicklung, branchen- und betriebsspezifische Strategien und Veränderungen, Auswirkungen des Marktumfelds auf das Verhältnis von Wohn- und Arbeitsnutzungen in Mischzonen). Unter der realistischen Annahme, dass höhere Wohnanteile als vorgeschrieben realisiert werden, besteht gemäss Bau- und Zonenordnung 1999 für Nichtwohnnutzungen in der Stadt Zürich, im Bestand zuzüglich Reserven, eine Gesamtkapazität an Geschossflächen von etwa 19 Mio. m². Dies entspricht einem Flächenpotenzial für rund 480'000 Beschäftigte. Ende 2013 arbeiteten in der Stadt Zürich rund 380'000 Beschäftigte, d.h. es bestehen Reserven für weitere rund 100'000 Beschäftigte.

Vorhandene Reserven für die räumliche Entwicklung

Den Ausgangspunkt für die angestrebte räumliche Entwicklung bilden die zu erhaltende Vielfalt der Strukturen und der räumlichen Qualitäten Zürichs sowie die Bau- und Zonenordnung 1999, die umfangreiche bauliche Reserven ausweist (vgl. Teilrevision der Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich, Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV, 2014).

Die Bauzonenkapazität beträgt mit der geltenden Bau- und Zonenordnung 1999 etwa 49 Mio. m² Geschossfläche, dazu kommen mögliche Mehrausnutzungen mittels sogenannter Arealüberbauungen. Der bauliche Bestand beträgt gegenwärtig rund 33 Mio. m² Geschossfläche. Die Bauzonenreserve (ohne Mehrausnutzungspotenziale) beträgt also rund 16 Mio. m² Geschossfläche. Somit ist mit der geltenden Bau- und Zonenordnung 1999 bei vollständiger Ausschöpfung der Reserven und unter der Annahme eines realistischen Wohnanteils insgesamt ein Bevölkerungswachstum auf bis zu 600'000 Einwohnerinnen und Einwohner und ca. 480'000 Beschäftigten möglich.

Bis 2030 kann mit einer Inanspruchnahme von rund 5,4 Mio. m² der Bauzonenreserve von insgesamt 16 Mio. m² gerechnet werden. Wiederum unter der Annahme eines realistischen Wohnanteils werden davon ca. 3,1 Mio. m² für Wohnen und ca. 2,3 Mio. m² für Nichtwohnen genutzt. Das entspricht einer möglichen Zunahme der Einwohnerzahl um etwa 62'000 Personen und der Beschäftigtenzahl um ca. 58'000. Über den Horizont von 2030 hinaus ist die Schaffung von Flächen für rund 80 000 Einwohnerinnen und Einwohner gemäss kantonalen Vorgabe realistisch.

Verdichtungspotenziale für die räumliche Entwicklung

Zum einen weist die rechtskräftige Nutzungsplanung der Stadt Zürich umfangreiche bauliche Reserven aus. Zum andern erfordern die mittel- und langfristigen Entwicklungsziele sowohl der Stadt Zürich als auch des kantonalen Raumordnungskonzeptes weitergehende quantitative und qualitative Verdichtungsstrategien. Neben der Ausschöpfung der vorhandenen Reserven sind rechtzeitig zusätzliche Verdichtungspotenziale zu schaffen. Diese werden grob im vorliegenden regionalen Richtplan aufgezeigt und können mit nachfolgenden Planungsinstrumenten konkretisiert und umgesetzt werden. Voraussetzung für die Verdichtung und Siedlungsentwicklung im Inneren ist zum einen die Orientierung an den Zielen einer nachhaltigen räumlichen Entwicklung. Zum anderen sind Investitionen von Bund und Kanton erforderlich, um die notwendigen technischen und sozialen Infrastrukturen bereit zu stellen.

1.3 Zielbild für die Stadt Zürich

1.3.1 Ziele für die räumliche Entwicklung

Das Zielbild (s. Abb. 1.2) zeigt die räumliche und funktionale Struktur der Stadt Zürich aus der Perspektive des Jahres 2040. Die Strategien und Massnahmen in den Kapiteln des regionalen Richtplans sind auf die Erreichung der folgenden Ziele ausgerichtet:

Entwicklung des Wohn-, Wirtschafts- und Wissensstandorts

Die Weiterentwicklung des Wohn-, Wirtschafts- und Wissensstandorts wird innerhalb der heutigen Siedlungsgrenze ermöglicht.

Die Verdichtungs- und Entwicklungspotenziale im Innern werden auf sorgfältige Weise genutzt. Die Veränderungsprozesse werden so gestaltet, dass die Bevölkerung frühzeitig einbezogen wird und Wohnraum für verschiedene Lebensformen und unterschiedlich einkommensstarke Bevölkerungsgruppen erhalten bleibt beziehungsweise geschaffen wird.

Für den Ausbau und die Erneuerung von öffentlichen Bauten und Anlagen werden ausreichend geeignete Standorte garantiert.

Bezüglich Geschäftsflächen setzt sich die Stadt Zürich dafür ein, dass angesichts der Entwicklungsdynamik die existierenden Standorte von Industrie und produktionsorientierten Gewerbebetrieben sowie des ertragsschwachen Teils der Kreativwirtschaft gesichert werden.

Landschafts- und Erholungsräume erhalten und stärken

Die prägenden Landschafts- und Grünräume werden für die Bevölkerung als Erholungsräume langfristig gesichert. Insbesondere die Gewässer mit ihren Uferbereichen sind als gut zugängliche und vielfältig nutzbare Erholungsräume ausgebildet. Der Naherholung in den Quartieren und der Ruhe im Wohnumfeld wird dabei besondere Bedeutung beigemessen. Die Grün- und Landschaftsräume sind untereinander ökologisch vernetzt. Sie bieten einen hochwertigen Lebensraum für Flora und Fauna und erfüllen ihre Funktion für das Lokalklima und den Luftaustausch.

Quartierspezifische Entwicklung und differenzierte Verdichtung

Die strukturelle Vielfalt der Bebauungs- und Freiraumstrukturen bleibt erhalten und wird gefördert. Die Entwicklung berücksichtigt den historischen Charakter und die Stärkung der Identität der Quartiere.

Die qualitativ hochwertige Innenentwicklung erfolgt nach einem differenzierten Ansatz mit unterschiedlicher Dichte. Bestehende Defizite im Umweltbereich (insbesondere Luft- und Lärmbelastung) werden abgebaut. Die ökologische Vernetzung innerhalb des Siedlungsgebiets wird gewährleistet.

Polyzentrische Struktur stärken

Die Stadt Zürich stärkt ihre polyzentrische Struktur mit Zentrumsgebieten und Quartierzentren. Sie werden jeweils entsprechend ihrer regionalen, gesamtstädtischen oder quartierbezogenen Bedeutung als kulturelle und wirtschaftliche Schwerpunkte und als attraktive Begegnungs- und Versorgungsorte gestärkt.

In den Quartierzentren werden gute Rahmenbedingungen für publikums- und quartierorientierte Gewerbenutzungen geschaffen, soziale Infrastrukturen bereit gestellt und der öffentliche Raum gezielt aufgewertet.

Energiesparende und klimaschonende Stadterneuerung

Die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien stellt eine wichtige Rahmenbedingung für die räumliche Entwicklung dar. Die Energieplanung stellt eine Verdichtungsvoraussetzung und ein essentielles Steuerungselement der Stadtentwicklung dar.

Dies wird mit Massnahmen im Gebäudebereich und mit raum-, verkehrs- und energieplanerischen Mitteln gefördert.

Die räumliche Entwicklung wird auf den öffentlichen Verkehr und auf eine effiziente Energieversorgung mit lokal verfügbaren Energiequellen ausgerichtet.

Ressourcenschonende Versorgung und Entsorgung

Die Infrastrukturanlagen zur Versorgung und Entsorgung unterstützen den nachhaltigen Umgang mit Wasser, Energie und weiteren Rohstoffen. Hohe Priorität haben bei der Wasserversorgung und der Siedlungsentwässerung die Wasserqualität, bei der Energieversorgung die Reduktion der Treibhausgasemissionen und bei der Nutzung und Entsorgung von festen Rohstoffen die Wiederverwendung.

Stadtverträgliche Mobilität

Der öffentliche Verkehr, der Velo- und der Fussverkehr werden priorisiert und ihr Anteil am Gesamtverkehr erhöht. Attraktive Verkehrssysteme und ein aktives Mobilitätsmanagement leisten wichtige Beiträge dazu. Mittels Verkehrsmanagement wird sichergestellt, dass alle Verkehrsarten auf Stadtgebiet flüssig und mit planbaren Reisezeiten vorankommen. Die Zulieferung und der Güterumschlag der Betriebe werden sichergestellt. Gemeinsam mit den umliegenden Gemeinden und dem Kanton werden in der Planung und Umsetzung von Projekten der Verkehr und die Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt. Das durch die Bevölkerungszunahme ausgelöste Mobilitätswachstum ist möglichst mit dem öffentlichen sowie mit dem Velo- und Fussverkehr zu bewältigen.

Grenzüberschreitende Kooperation für die räumliche Entwicklung

Die räumliche Entwicklung findet in Kooperation mit den benachbarten Gemeinden und Regionen statt. Dies betrifft zum einen die dynamische funktionalräumliche Entwicklung insbesondere entlang der Achsen Stadt Zürich–Limmattal und Stadt Zürich–Glattal (Zürich Nord–Flughafen und Zürich Nord–Uster), zum anderen die städtebauliche Qualität und Nutzungsentwicklung an den Nahtstellen zu den angrenzenden Gemeinden und Regionen. Die bestehenden Potenziale einer horizontalen und vertikalen Zusammenarbeit werden genutzt: Im Vordergrund stehen die Koordination von Flächen für Arbeitsstandorte und Infrastrukturanlagen, die Abstimmung der Wohnraumentwicklung, die Sicherung und Gestaltung von grösseren zusammenhängenden Landschaftsräumen, Vernetzungskorridoren und Naherholungslandschaften sowie ein gemeinsames Verkehrsmanagement.

1.3.2 Zielbild der Stadt Zürich 2040

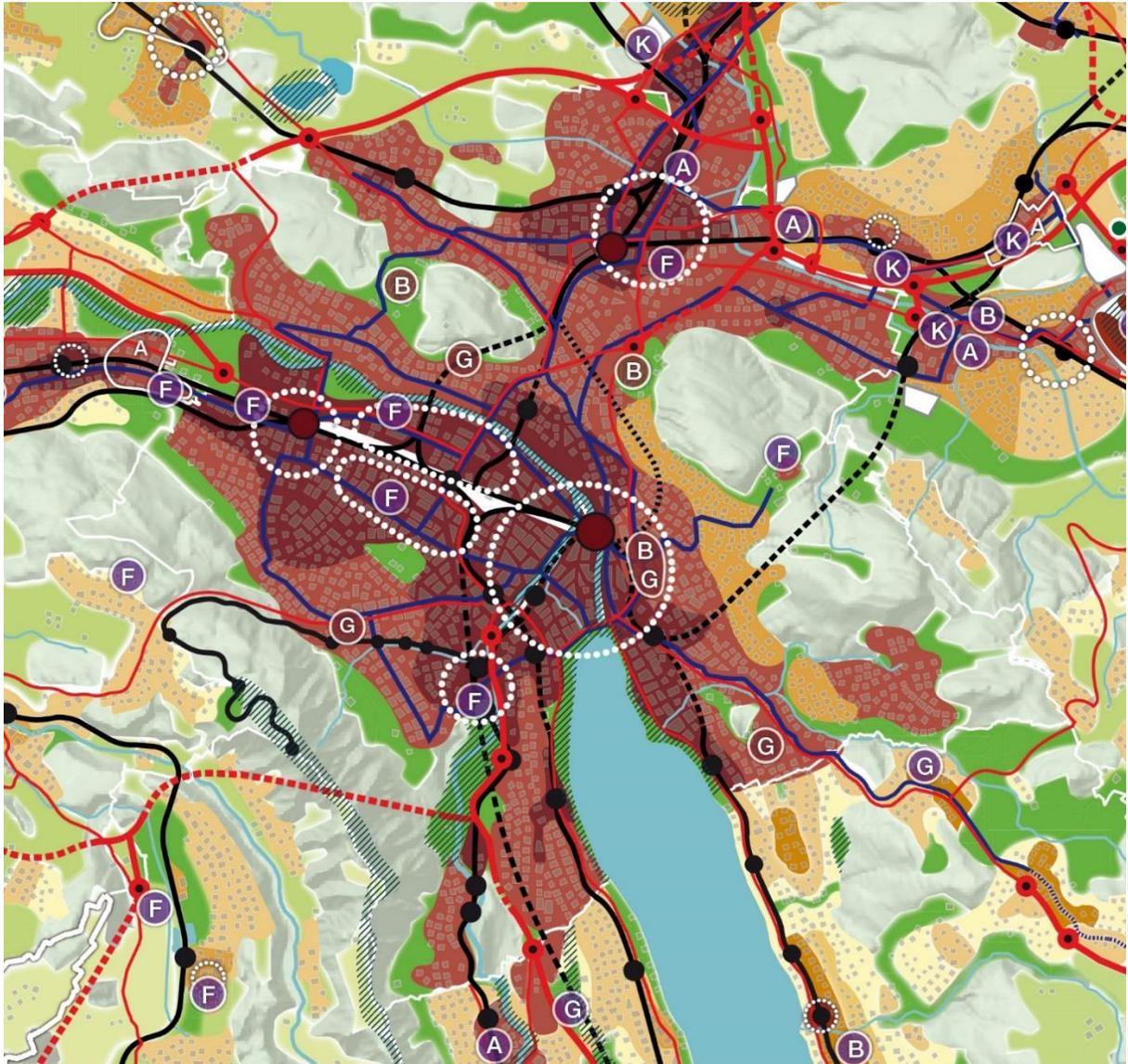


Abb. 1.2: Zielbild der Stadt Zürich 2040

Die Handlungsräume aus dem kantonalen Raumordnungskonzept wurden durch die Planungsregionen im Gebiet der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) differenziert. Die erwünschten Nutzungsdichten (EinwohnerIn/ Beschäftigte pro Hektar Bauzone) im Gebiet der RZU werden in fünf Dichtestufen dargestellt.

Die Legende wurde von den Planungsregionen im Gebiet der Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU gemeinsam entwickelt und die durch die Regionen erarbeiteten Inhalte aufeinander abgestimmt.

Die Abbildung zeigt den Ausschnitt Stadt Zürich aus dem Zusammenschritt der Regionalen Raumordnungskonzepte der Planungsregionen im Gebiet der RZU (Gesamtplan siehe Anhang).

Die Planinhalte der benachbarten Planungsregionen haben ausschliesslich Informationsgehalt, da sich diese regionalen Richtpläne und ROK noch in Bearbeitung befinden.

Legende zum Zielbild der Stadt Zürich 2040

Siedlung

Nutzungsdichte: Einwohner (E) und Beschäftigte (B) pro Hektar (ha) Bauzone (BZ)

	Sehr hohe Dichte (> 300 E + B/ha BZ)
	Hohe Dichte (150–300 E + B/ha BZ)
	Mittlere Dichte (100–150 E + B/ha BZ)
	Geringe Dichte (50–100 E + B/ha BZ) ¹
	Sehr geringe Dichte (> 300 E + B/ha BZ) ¹

Die Gliederung des Siedlungskörpers ist geprägt durch Topografie und Stadtgeschichte. In den Talbereichen finden sich die Zentrumsgebiete mit sehr hohen Nutzungsdichten. Im Anschluss erstrecken sich die Gebiete mit hohen Dichten. Nur an den Hanglagen und im Übergang zu den siedlungsorientierten Freiräumen liegen Gebiete mit mittlerer Dichte.

Zentren



Regional-/Stadtteilzentrum
Sub-/Quartierzentrum (auf Stadtgebiet nicht eingezeichnet)

Im zentralen Talbereich liegen die Zentren Zürich-City, Zürich-West, Hard/Letzi, Altstetten und Binz/Giesshübel. Jenseits des Milchbucks liegt das nördliche Zentrum mit Oerlikon und Seebach/Leutschenbach. Diese bilden die mit allen Verkehrsmitteln und auch mit erneuerbaren Energien und Abwärme hervorragend erschlossene Entwicklungsschwerpunkte.

Nutzungsschwerpunkte

		Freizeit
		Konsum
		Arbeiten
		Gesundheit
		Bildung
		Sondernutzung
		Strategische Reserve ¹

Die Zentren sind Standorte vielfältiger Nutzungsschwerpunkte für Freizeit und Konsum. Die Schwerpunkte für Bildung (Hochschulen) und Gesundheit liegen räumlich sowohl in den Zentren als auch in den Gebieten mit hoher und mittlerer Dichte, teilweise sind sie von Freiräumen umgeben. Die Nutzungsschwerpunkte für Arbeiten sind in den Zentren integriert, sie werden im Zielbild nicht abgebildet.

Landschaft

	Wald
	Gewässer/gewässerorientiert
	Siedlungsorientierte Freiräume
	Landschaftsorientierte Freiräume
	Landschaftsräume ¹
	Erholungsräume von überregionaler Bedeutung

Der Wald ist Zürichs grösstes, öffentlich zugängliches Naherholungsgebiet. See, Flüsse und Bäche prägen und strukturieren das Erscheinungsbild der Stadt. Innerstädtische Erholungsräume gliedern das Stadtbild im unmittelbaren Wohn- und Arbeitsumfeld. In weiten Teilen bildet ein «Freiraumband» den Übergang von der gebauten Stadt zum Wald. Grosszügige und zusammenhängende Kulturlandschaften am Stadtrand dienen der Landwirtschaft und der landschaftsbezogenen Erholung. Die Erholungsräume Zürichsee, Katzenseen, Uetliberg, Limmat, Sihl und Allmend Brunau verfügen über eine Strahlkraft, die über das Stadtgebiet hinaus reicht.

Verkehr

	Hochleistungsstrasse mit Anschlüssen
	Hochleistungsstrasse Tunnelstrecke
	Strassen von kantonaler Bedeutung
	S-Bahn-Netz
	S-Bahn-Netz Tunnelstrecke
	Stadtbahn/ÖV-Hauptnetz
	Bahnhöfe mit Fernverkehrsanschluss
	Haltestelle S-Bahn Takt < 15 min
	Haltestelle S-Bahn Takt 16–30 min
	Logistikzentrum ¹

Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat der Erschliessung des Stadtgebiets. Die Bahnhöfe sind die zentrale Verkehrsknotenpunkte. Die radialen und tangentialen Linien des öffentlichen Verkehrs verbinden die Zentrumsgebiete und die Quartiere mit den Bahnhöfen und untereinander. Der motorisierte Verkehr wird auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisiert. Der Transitverkehr wird über das umliegende Nationalstrassennetz geführt. Güter- und Gewerbetransporte werden in allen Stadtgebieten sicher und konfliktfrei abgewickelt. Feinmaschige und sichere Weg- und Veloroutennetze schaffen attraktive Verbindungen für Fussgänger und Velofahrerinnen.

¹ Diese Kategorien kommen im Gebiet der Stadt Zürich nicht vor.

Tab. 1.1: Personendichte gemäss Zielbild und entsprechende Äquivalente in baulicher Dichte

Zielbild (Abb. 1.2)		Bau- und Zonenordnung BZO (Referenz: BZO 1999)	
Dichtekategorie	Personendichte (Einwohnende und Beschäftigte pro Hektare)	Bauzonentypen	Bauliche Dichten der entsprechenden Bauzo- nen (effektive Ausnützungsziffer inklusive Dachgeschoss und Untergeschoss)
Sehr hohe Dichte	> 300 E+B/ha	Zentrumszone, Quartier- erhaltungszone, vier- bis fünfgeschossige Kernzo- nen, vier- bis fünfgeschossige Wohnzonen	180–315 % und mehr
Hohe Dichte	150–300 E+B/ha	zwei- bis dreigeschossige Wohn- und Kernzonen	105–135 %
Mittlere Dichte	100–150 E+B/ha	zweigeschossige Wohn- zone (besonderes Wohn- gebiet)	70–80 %

Diese Tabelle zeigt auf, welche Bauzone in etwa welche Personendichte ermöglicht. Zur Berechnung für das Zielbild wurde ein Flächenbedarf von 50 m² pro Einwohnerin und Einwohner und pro beschäftigte Person angenommen.

Hinweis: Bereits heute übersteigen die durchschnittlich in der Stadt Zürich vorhandenen Dichten die in § 49a PBG vorgesehenen Minimalausnützungsziffern um das Doppelte.

1.4 Grundlagen

1.4.1 Rechtliche Grundlagen

- Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
- Gemeindeordnung der Stadt Zürich, Gemeindebeschluss vom 26. April 1970 mit Änderungen bis 24. November 2013
- Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (LS 700.1)
- Raumplanungsverordnung (RPV) des Bundes vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)

1.4.2 Weitere Grundlagen

- Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität. Schweizerischer Städteverband, Städtekonferenz Mobilität, 2010
- Fachbericht Immigration und Bevölkerungswachstum im Metropolitanraum Zürich. Metropolitankonferenz Zürich, 2013
- Fakten zur räumlichen Stadtentwicklung. Arbeitsgrundlage. Stadt Zürich, 2013
- Das Grünbuch der Stadt Zürich: Integral planen – wirkungsorientiert handeln. Stadt Zürich, Grün Stadt Zürich, 2006 (StRB Nr. 792/2006)
- Integriertes Zielbild 2030 der Regio-ROK, RZU, 2012
- Kleinräumige Bevölkerungsprognosen für den Kanton Zürich: Prognoselauf 2014, Szenarium «Trend ZHz», Statistisches Amt Kanton Zürich, 2014
- Klimaanalyse Stadt Zürich (KLAZ), Ergebnisbericht Grundlagenarbeiten und Massnahmenvorschläge aus stadtklimatischer Sicht. Stadt Zürich, Umwelt und Gesundheitsschutz Zürich, 2011
- Landschaftssystem_RZU. Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU, 2012
- Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008. Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, 2008 (RRB 1979 vom 9. Dezember 2009)
- Masterplan Umwelt der Stadt Zürich 2007, Entwurf 2011. Stadt Zürich, Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich, 2011 (StRB Nr. 720/2007)
- Masterplan Energie der Stadt Zürich. Stadt Zürich, Departement der Industriellen Betriebe, 2012 (StRB Nr. 765/2012)
- Nachhaltige Stadt Zürich – Auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft, Abschlussbericht des Leitungsteams. Stadt Zürich, Legislatorschwerpunkt 2000-Watt-Gesellschaft LSP 4, 2006–2010, 2010
- Zürich – die nachhaltig ausgerichtete Metropole. Nachhaltigkeitsbericht der Stadt Zürich. Stadt Zürich, Stadtentwicklung Zürich, 2008
- Nachhaltigkeitsmonitoring der Stadt Zürich, Kurzfassung 2012. Stadt Zürich, Stadtentwicklung Zürich, 2012
- Raumentwicklungsleitbild. Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU, 2005
- Raumkonzept Schweiz, überarbeitete Fassung. Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV, 2012
- Räumliche Entwicklungsstrategie des Stadtrats für die Stadt Zürich (RES). Stadt Zürich, Stadtrat, 2010 (StRB Nr. 549/2010)
- Richtplan Kanton Zürich, Kantonsratsbeschluss vom 24. März 2014
- Strategien Zürich 2025. Stadt Zürich, Stadtrat, 2006, Aktualisierung 2011
- Teilrevision der Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich, Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV. Stadt Zürich, Amt für Städtebau, 2014
- Eine Vision für den Metropolitanraum Zürich. Metropolitankonferenz Zürich, 2009

2 Siedlung

2.1 Gesamtstrategie

2.1.1 Ziele

Der Teilrichtplan Siedlung differenziert das im kantonalen Richtplan abschliessend festgelegte Siedlungsgebiet. Er scheidet Gebiete aus, die für Wohn- oder gemischte Überbauungen, für die Bildung wirtschaftlicher und kultureller Zentren sowie für öffentliche und industrielle oder gewerbliche Nutzungen bestimmt sind. Er bezeichnet ferner die schutzwürdigen Ortsbilder von regionaler Bedeutung. Zudem legt er die gebietsweise anzustrebende bauliche Dichte fest (§ 22 und 30 PBG).

a) Siedlungswachstum durch Innenentwicklung

Die räumliche Entwicklung findet innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets statt. Raum für weitere Einwohnerinnen und Einwohner und Beschäftigte entsteht durch Verdichtung und Umnutzung. Neben der Aktivierung der Reserve werden zusätzliche Verdichtungspotenziale durch gezielte planerische Massnahmen in geeigneten Gebieten (s. Abb. 2.2) geschaffen, parallel zur Bereitstellung der dafür notwendigen technischen und sozialen Infrastrukturen.

b) Funktionierende polyzentrische Struktur der Stadt Zürich

Die Stadt Zürich verfügt neben der City, Oerlikon und Altstetten, über eine feinmaschige polyzentrische Struktur von belebten Quartierzentren mit vielfältigen Angeboten, die untereinander gut erreichbar sind. Die Konzentration verschiedener Nutzungen in dieser Struktur gewährleistet eine hohe Lebens-, Aufenthalts- und Versorgungsqualität.

c) Differenzierte Siedlungsentwicklung

Die Nutzung der Potenziale erfolgt durch eine räumlich differenzierte bauliche Verdichtung. Die Entwicklung berücksichtigt den historischen Charakter und die Stärkung der Identität der Quartiere. Die Struktur der Stadt Zürich mit ihrer Grobeinteilung in einen kompakten und einen durchgrünten Stadtkörper ist erkennbar.

d) Siedlungsentwicklung entsprechend den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft

Die bauliche Veränderung und Verdichtung ist auf die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft ausgerichtet. Dazu gehören die Berücksichtigung der am jeweiligen Standort vorhandenen Potenziale bezüglich öffentlicher Verkehr und Energieversorgung sowie die Entwicklung von Stadtstrukturen mit geringem Energieverbrauch und tiefen Treibhausgasemissionen. Voraussetzung für eine Verdichtung ist, dass die zusätzliche Nachfrage nach Mobilität ohne Kapazitätsausbau für den motorisierten Individualverkehr und die Nachfrage nach Energie mit erneuerbaren Energien und Abwärme gedeckt werden kann.

e) Wohnraum für verschiedene Bevölkerungsgruppen

Zürich verfügt über eine grosse Vielfalt an Wohnangeboten für verschiedene Lebensformen und unterschiedlich einkommensstarke Bevölkerungsgruppen.

Bis 2050 soll der Anteil gemeinnütziger Wohnungen an der Gesamtheit der Mietwohnungen von heute einem Viertel auf einen Drittel steigen. Sozialräumliche Unterschiede zwischen und innerhalb von Stadtgebieten werden akzeptiert, solange sie das gute Zusammenleben der verschiedenen Bevölkerungsgruppen nicht gefährden.

f) Freiräume und Ökologie als Teil einer qualitätvollen Siedlungsentwicklung

Die ausreichende Versorgung des Siedlungsgebiets mit Freiräumen, die Sicherung der Naherholungsräume sowie ökologischer Ausgleich und Vernetzung sind Teil einer qualitativ hochwertigen Siedlungsentwicklung.

Der Verbesserung des Lokalklimas, insbesondere durch Vermeidung thermischer Überhitzung, ist Rechnung getragen.

Der Übergang zwischen Siedlung und Landschaft ist ortsspezifisch ausgestaltet.

g) Grenzübergreifende Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung an den Stadtgrenzen erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und -regionen.

2.1.2 Karteneinträge

Die Strategie für die Siedlungsentwicklung (insbesondere für das Siedlungswachstum nach innen) richtet sich an folgenden Zielsetzungen und Rahmenbedingungen aus:

a) Zielbild Dichte

Das Zielbild der Stadt Zürich 2040 stellt die grundsätzlich angestrebte Dichteverteilung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung, die funktionalen Schwerpunkte und zentralen räumlichen Strukturen und Infrastrukturen für den Zeithorizont 2040 dar. Für die Konkretisierung von Gebieten mit Verdichtungspotenzialen gelten die Dichtestufen des Zielbilds als Orientierungswerte (s. Kap. 1.3.2, Tab. 1.1).

b) Differenzierung der Stadtstruktur

Die städtebauliche Struktur Zürichs besteht aus vielfältigen räumlichen Einheiten. Vereinfacht lässt sich die Stadt in einen «kompakten Stadtkörper» und einen «durchgrünten Stadtkörper» einteilen. Diese Grobgliederung der Bebauungsstruktur steht in enger Beziehung zur Erschliessungsqualität, Nutzungsmischung, Topografie und zu einem funktionsfähigen Stadtklima. Sie bildet das Grundgerüst für die Siedlungsentwicklung (s. Tab. 2.1 und Abb. 2.1).

c) Strategien für die Siedlungsentwicklung

Eine Verdichtung über das Mass der Bau- und Zonenordnung hinaus hat differenziert nach den Voraussetzungen des jeweiligen Gebiets zu erfolgen. Der regionale Richtplan bezeichnet grob Gebiete mit Verdichtungspotenzial und setzt damit Rahmenbedingungen für die Bearbeitung auf den nachfolgenden Planungsebenen (s. Tab. 2.2 und Abb. 2.2).

Tab. 2.1: Differenzierung der Stadtstruktur (s. Ziel b und Abb. 2.1)

Gebiete	Zielzustand
durchgrünter Stadtkörper	Die Bebauung weist in der Regel eine mittlere bis hohe bauliche Dichte auf (s. Tab. 1.1). Sie ist meist vom Strassenraum gelöst und offen angeordnet. Die durchgrünten, meist privaten Aussenräume erfüllen ihre Funktion für die Erholung und das Stadtklima. In Verdichtungsgebieten sind zusammenhängende öffentliche Freiflächen und ökologische Vernetzungskorridore gesichert. In diesen Gebieten dominiert mehrheitlich die Wohnnutzung. Gut erschlossene Quartierzentren und bedeutende Strassenachsen mit verdichteter Bebauung mit Bezug zur Strasse und gemischten Nutzungen gliedern die Gebiete.
kompakter Stadtkörper	Die Bebauung in den zentral gelegenen und sehr gut erschlossenen Gebieten weist eine hohe bis sehr hohe bauliche Dichte auf (s. Tab. 1.1). Sie ist meist geschlossen angeordnet, bezieht sich auf den Strassenraum und definiert den öffentlichen Raum. Sowohl entlang der Strassenachsen als auch innerhalb der Gebiete besteht eine Vielfalt von Nutzungen. Öffentliche Plätze und Pärke sowie halbprivate Innenhöfe bis hin zu kleinvolumigen Grünvolumen bieten Erholungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Sie tragen zusammen mit angemessenem Grünvolumen und hohen gestalterischen Qualitäten der Strassenräume zur Kühlung und zu einem gut durchlüfteten Stadtkörper und letztlich zu einer guten Siedlungsqualität bei.



Abb. 2.1: Differenzierung der Stadtstruktur: kompakter und durchgrünter Stadtkörper

Die Abbildung zeigt vereinfacht die Stadtstruktur mit den kompakten, grösstenteils stark verdichteten Gebieten in den Talbereichen und den daran anschliessenden durchgrünteren Gebieten.

Tab. 2.2: Strategien für die Siedlungsentwicklung (s. Ziel c und Abb. 2.2)

Zusätzliche Verdichtungspotenziale identifizieren und ermöglichen	
Betroffene Gebiete:	Strategie und Handlungsbedarf:
Zentral gelegene und sehr gut erschlossene Misch-, Wohn- und Arbeitsplatzgebiete sowie Industrie- und Bahnbrachen (im kompakten Stadtkörper)	Neben der Aktivierung der Verdichtungsreserven der Bau- und Zonenordnung sind in diesen Gebieten weitere Verdichtungspotenziale im Rahmen geeigneter Planungsverfahren zu identifizieren und zu sichern.
Gut erschlossene Gebiete mit vorwiegend Wohnnutzung ausserhalb der Zentrumsgebiete (grösstenteils im durchgrünten Stadtkörper)	Der Schwerpunkt des Verdichtungspotenzials liegt in den Zentrumsgebieten, in den Quartierzentren und entlang von bestimmten Strassenachsen. Kleinere zusätzliche Verdichtungspotenziale bestehen in den vorwiegend von Wohnnutzung geprägten Gebieten ausserhalb der Zentren.
Hochschul- und Gesundheitsstandorte (grösstenteils im kompakten Stadtkörper)	Prioritär sind die zentral und sehr gut erschlossenen Gebiete sowie die Hochschul- und Gesundheitsstandorte zu entwickeln.
	Kriterien zur Beurteilung der Verdichtungspotenziale sind Erschliessungsqualität, Lage und Funktion (Zentrum, bedeutende Strassenachse usw.), Struktur und Qualität der vorhandenen Bebauung und Freiräume. Entwicklungsziele gemäss Quartierleitbildern sind zu berücksichtigen.
	s. Kapitel 2.2. Zentrumsgebiete und Quartierzentren und Kapitel 2.5 Gebiete mit Nutzungsvorgaben
Verdichtungsreserven aktivieren und ausschöpfen	
Betroffene Gebiete:	Strategie und Handlungsbedarf:
Innenstadt mit Altstadt und angrenzenden Blockrandquartieren (im kompakten Stadtkörper)	Die Innenstadt und die angrenzende Quartiere sind aufgrund ihrer Identität, historischen Bebauungsstruktur und grösstenteils bereits heute sehr hohen baulichen Dichte nicht die geeigneten Gebiete für die Festlegung von zusätzlichen Verdichtungspotenzialen. Auch Gebiete in vergleichsweise weniger gut erschlossenen Lagen sowie an topografisch empfindlichen Lagen oder in Quartieren mit einheitlichen, spezifischen und prägnanten Siedlungsmustern, weisen in der Regel kein zusätzliches Verdichtungspotenzial auf.
Ehemalige Dorfkerne (grösstenteils im durchgrünten Stadtkörper)	
Urbane Wohnquartiere mit typischer städtischer und vorstädtischer Bebauung des 19./ 20. Jahrhunderts (im kompakten Stadtkörper)	
Durchgrünte Wohnquartiere mit spezifischen Bau- und Freiraumqualitäten, meist an topografisch empfindlichen Lagen (im durchgrünten Stadtkörper)	In diesen Gebieten sind die in der Bau- und Zonenordnung bestehenden Reserven zu aktivieren und auszuschöpfen. Im Rahmen der Nutzungsplanung sind punktuell im Hinblick auf die Ausnützung sowohl leichte Erhöhungen als auch Reduktionen möglich. Dies ist jeweils im Rahmen geeigneter Planungsverfahren aufzuzeigen.
	s. Kapitel 2.3 Schutzwürdige Ortsbilder und Kapitel 2.4 Gebiete mit Erhalt der Siedlungsstruktur

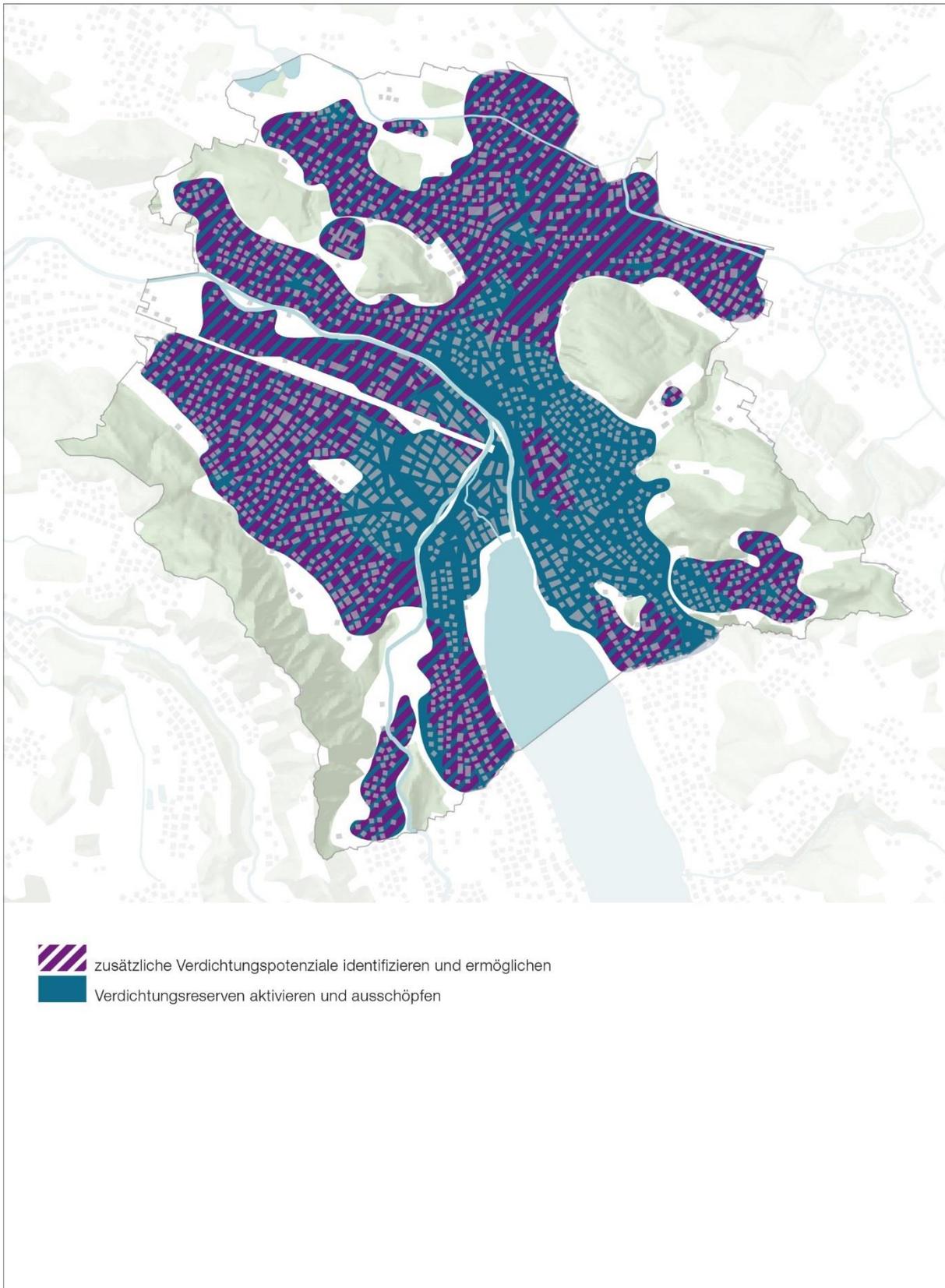


Abb. 2.2: Strategien für die Siedlungsentwicklung

Die Abbildung zeigt, wo neben der Aktivierung von Verdichtungsreserven zusätzliche Verdichtungspotenziale identifiziert und ermöglicht werden sollen. Dabei sind das Zielbild Dichte (s. Abb. 1.2) und die Differenzierung der Stadtstruktur (s. Abb. 2.1) zu berücksichtigen.

2.1.3 Massnahmen

Verdichtungsreserven aktivieren und ausschöpfen: Die Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich weist umfangreiche bauliche Reserven aus, deren Aktivierung grosse Bedeutung zukommt. Die Stadt fördert mit geeigneten Massnahmen die Nutzung der Reserven.

- b) Zusätzliche Verdichtungspotenziale identifizieren und ermöglichen: Die Umsetzung und Präzisierung der im regionalen Richtplan festgelegten Verdichtungsstrategien erfolgt über die Instrumente der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung.

Innerhalb der Gebiete mit zusätzlichen Verdichtungspotenzialen sollen auf der Stufe der kommunalen Richtplanung die zusätzlichen Ausnutzungsmöglichkeiten gebietsweise unter Nachweis insbesondere folgender Inhalte und Voraussetzungen aufgezeigt und gesichert werden:

- Mass für die bauliche Dichte
- ausreichende Versorgung mit öffentlichen Einrichtungen (z.B. für Bildung und Betreuung, Gesundheit, Kultur und Freizeit), mit Freiräumen und mit Gütern des täglichen Bedarfs
- ausreichende Erschliessung
- Möglichkeit zur Abwicklung des Mehrverkehrs
- angemessene Schaffung preisgünstigen Wohnraums

Die grundeigentümergebundene Umsetzung (Ausnutzung, Nutzungen) erfolgt über die Instrumente der kommunalen Nutzungsplanung: Teilrevisionen der Bau- und Zonenordnung (Aufzonungen, eventuell mit Gestaltungsplanpflicht), Gestaltungspläne oder Sonderbauvorschriften (bedarfswise in Verbindung mit vertraglichen Regelungen).

Für Planungsvorteile, die durch die Schaffung zusätzlicher Verdichtungspotenziale entstehen, ist ein angemessener Ausgleich anzustreben.

- c) Die Sicherstellung von Land für Werke oder Anlagen im öffentlichen Interesse (z.B. Schulen, öffentliche Grün- und Freiräume) erfolgt bedarfsweise im Rahmen von kooperativen Verfahren oder mittels Werkplänen (§ 114 PBG).
- d) Die Erhöhung des Anteils von preisgünstigen Wohnungen und die Erhöhung des Anteils von Wohnungen im Eigentum von gemeinnützigen Wohnbauträgern auf einen Drittel des Mietwohnungsbestands bis 2050 (Art. 2quater und Art. 123 GO), ist mit den zur Verfügung stehenden raumplanerischen Instrumenten umzusetzen.
- e) Die Stadt geht aktiv Transformationsprozesse an in Gebieten, in denen komplexe Problemstellungen bezüglich Nutzung, Städtebau, Freiraum, Umweltschutz, Ökologie, Erschliessung, Infrastrukturen, Energieversorgung und sozialer Aspekte bestehen. Im Rahmen von Planungsprozessen erarbeitete Ergebnisse und Entwicklungsziele werden in räumlichen oder fachübergreifenden Leitbildern festgehalten. Relevante Akteure und Betroffene werden in angemessener Weise in die Planungsprozesse einbezogen. Bedarfsweise werden befristete begleitende Prozesse eingerichtet (z.B. Gebietsmanagement).

- f) Die bauliche Entwicklung wird durch eine Koordination der Siedlungs-, Energie- und Mobilitätsplanung auf die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft ausgerichtet:
 - Berücksichtigung des Potenzials von lokal verfügbaren erneuerbaren Energien und von Abwärme bei der Festlegung der baulichen Dichte und von energetischen Gebäudestandards in der Nutzungsplanung und bei der Vergabe von Baurechten
 - Förderung von Stadtstrukturen (Areal und Quartiere) mit geringem Energie- und Ressourcenverbrauch und mit einem hohen Anteil an ÖV, Velo- und Fussverkehr im Rahmen von Planungsprozessen
- g) Förderung flächenreduzierter Wohnformen verbunden mit der Sicherung von Grün- und Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität.
- h) Die Ergebnisse für stadtklimatisches Planen und Bauen aus der Klimaanalyse Zürich (KLAZ) bezüglich Durchlüftung und Reduktion von Abwärme und Luftschadstoffen sind in der Siedlungsplanung zu berücksichtigen. Die Durchgrünung steht dabei im Zentrum, da die Reduktion von Abwärme und die Luftreinhaltung grundsätzlich bereits über die Energie- und Verkehrspolitik und den Massnahmenplan Luft abgedeckt sind.
- i) Im Rahmen von Leitbildern, Nutzungsplanungs- und Baubewilligungsverfahren sind gestalterisch angemessene und funktionsfähige Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft zu gewährleisten. Als Grundlage ist ein Siedlungsrandkonzept zu erarbeiten.
- j) Die Erarbeitung und Umsetzung von Siedlungsentwicklungskonzepten und städtebaulichen Projekten an den Stadtgrenzen, besonders entlang der drei Entwicklungsachsen Limmattal (Schlieren), Glattal (Wallisellen, Dübendorf) und Flughafen (Opfikon-Glattbrugg) sowie entlang des Seebeckens, erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und -regionen.

2.2 Zentrumsgebiete und Quartierzentren

2.2.1 Ziele

Der kantonale Richtplan weist die Gebiete Zürich-City, Zürich-Hard/Altstetten und Zürich-Nord/Opfikon als Zentrumsgebiete aus. Der regionale Richtplan differenziert diese Gebiete räumlich und konkretisiert die Ziele für ihre Entwicklung. Neben den regionalen Zentrumsgebieten legt der regionale Richtplan Quartierzentren und -achsen mit regionaler Bedeutung fest.

a) Zentrumsgebiete und Quartierzentren bilden die polyzentrische Struktur

Die Stadt Zürich ist zwischen und innerhalb ihrer Zentren eine Stadt mit einem kompakten System kurzer Wege und guter Erreichbarkeit. Die Bahnhofs- und Haltestellenbereiche der Zentrumsgebiete und Quartierzentren sind Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs mit gesamtstädtischer und überregionaler Bedeutung. Dies gilt insbesondere für den Hauptbahnhof und für die Bahnhöfe Stadelhofen, Altstetten, Oerlikon und Hardbrücke, aber auch für quartierbezogene Bahnhöfe wie Wollishofen und Wipkingen. Alle zusammen bilden sie die attraktiven Ankunftsorte in der Stadt Zürich.

b) Zentrumsgebiete und Quartierzentren haben eine spezifische Identität

Die differenzierte räumliche Entwicklung richtet sich in den Zentrumsgebieten und Quartierzentren nach dem jeweiligen Gebietscharakter. Aufgrund ihrer unterschiedlichen Entstehungsgeschichte besitzen sie jeweils spezifische Charaktere in Bezug auf Dichte, Flächenreserven, Nutzungen, Stadtstruktur und Gebäudesubstanz.

c) Zentrumsgebiete und Quartierzentren sind kulturelle und wirtschaftliche Schwerpunkte

Die Zentrumsgebiete und Quartierzentren sind die kulturellen und wirtschaftlichen Schwerpunkte und bilden die Mittelpunkte des öffentlichen Lebens – jeweils entsprechend ihrer Bedeutung in der Gesamtstadt. Die kleinräumige Konzentration unterschiedlicher Nutzungen wie Dienstleistungen, Bildung, Forschung, Kultur, Wohnen und Quartiersversorgung gewährleistet eine hohe Lebens-, Aufenthalts- und Versorgungsqualität. Flächen für gewerblich-industrielle Nutzungen sind gesichert.

d) Zentrumsgebiete und Quartierzentren werden durch öffentliche Bauten und Einkaufseinrichtungen mit starkem Publikumsverkehr gestärkt

Öffentliche Bauten und Anlagen, die Zentrumsfunktionen unterstützen (z.B. Kultur- und Verwaltungsbauten), sind gezielt in den Zentrumsgebieten oder Quartierzentren angesiedelt. Geeignete Einkaufseinrichtungen mit starkem Publikumsverkehr stärken und ergänzen die Zentren.

e) Bauliche Verdichtung der Zentrumsgebiete

Das Potenzial der Zentrumsgebiete für zusätzliche bauliche Verdichtung – aufgrund ihrer zentralen Lage im Grossraum und in der Gesamtstadt, ihrer hervorragenden Erschliessungsqualität und Eignung für leitungsgebundene Wärmeversorgung – wird genutzt. An geeigneten Standorten erfolgt die bauliche Verdichtung durch Hochhäuser. Auch in geeigneten Quartierzentren ist das Potenzial für bauliche Verdichtung genutzt. Hohe städtebauliche und architektonische Qualitätsanforderungen sind erreicht. Eine ausreichende Versorgung mit Freiraum (Kapitel 3.3) eine ausreichende Versorgung mit öffentlichen Bauten und Anlagen (Kapitel 6.1) und die Erhaltungsziele sowohl für schutzwürdige Ortsbilder (Kapitel 2.3) wie auch Gebiete mit Erhaltung der Siedlungsstruktur (Kapitel 2.4) sind berücksichtigt.

2.2.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden die kantonalen Zentrumsgebiete Zürich-City, Zürich-Hard/Altstetten, Zürich-Nord/Opfikon und Wallisellen/Zürich/Dübendorf-Stettbach, soweit sie auf Stadtgebiet liegen, ergänzend zu den Zielsetzungen im kantonalen Richtplan differenziert. Zusätzlich werden Zentrumsgebiete und mehrere Quartierzentren (Kerne und Achsen) von regionaler Bedeutung festgelegt.

Tab. 2.3: Zentrumsgebiete und Quartierzentren (s. Abbildung 2.3)

Nr.	Gebiet	Zentrumsfunktionen und Entwicklungsziele	Wichtige Koordinationshinweise
Kantonale Zentrumsgebiete			
1	Zürich-City	<p>Gebietscharakter/Dichte</p> <ul style="list-style-type: none"> – historisches Zentrum (City) und gründerzeitliche Innenstadtquartiere (Kreise 4 und 5) erhalten und weiterentwickeln – keine Erhöhung der bereits hohen baulichen Dichte (Referenz BZO 99) <p>Nutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zentrumsfunktion (Bildung, Verwaltung, Kultur), Wohnen, Dienstleistung, Quartiersversorgung, produzierendes Gewerbe erhalten – Weiterentwicklung des Hochschulgebiets (Hochschulen, Universitätsspital). Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen, die den Bezug zwischen spezifischen Nutzungen im Hochschulquartier und dem öffentlichen Raum (Rämistrasse) herstellen – Weiterentwicklung Gebiete Sihlquai und Gessnerallee/Kaserne; regional bedeutender öffentlicher Raum – Freiflächen erhalten und aufwerten. Limmat, Sihl und See mit ihren Uferbereichen als Erholungsräume stärken. <p>Verkehrsknoten/Bahnhöfe</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zürich HB: landesweit bedeutenden Verkehrsknoten sicher stellen – Bahnhof Stadelhofen, Bahnhof Enge: regional bedeutende Verkehrsknoten sicher stellen <p>Quartierzentren</p> <ul style="list-style-type: none"> – Tessinerplatz / Bahnhof Enge: Quartiersversorgung, Ankunftsort; regional bedeutender öffentlicher Raum – Langstrasse/Helvetiaplatz/Limmatplatz/Stauffacherstrasse/Badenerstrasse: Quartiersversorgung; regional bedeutende öffentliche Räume, Ausgehmeilen 	<p>Kant. Richtplan Pt. 2.3.2 Zentrumsgebiete von kantonalen Bedeutung, Nr. 1</p> <p>Kant. Richtplan Pt. 6.2.1 Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich-Zentrum</p> <p>Kant. Richtplan Pt. 6.1.2 Gebietsplanung Sihlquai</p> <p>Teilrichtplan Landschaft Kapitel 3.1.2, Abb. 3.2 Kapitel 3.7.2</p> <p>Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c) Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 7, 15</p> <p>Teilrichtplan Versorgung, Entsorgung, Kapitel 5.4.2.2 Fernwärme und Gas (Abb. 5.3 und Tabelle 5.3) Kapitel 5.4.3.2 Wärmeversorgung (Fernwärme)</p>

Nr.	Gebiet	Zentrumsfunktionen und Entwicklungsziele	Wichtige Koordinationshinweise
2	Zürich-Hard/Altstetten		Kant. Richtplan Pt. 2.3.2 Zentrumsgebiete von kantonaler Bedeutung, Nr. 2
2a	Zürich West	<p>Gebietscharakter/Dichte</p> <ul style="list-style-type: none"> – ehemalige Industriegebiete: Transformation weiterführen – gebietsweise Erhöhung der anzustrebenden baulichen Dichte (Referenz BZO 1999) und Prüfung geeigneter weiterer Hochhausstrukturen <p>Nutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Potenzial für Ausbau der Zentrumsfunktion (Bildung, Verwaltung, Kultur), Wohnen, Dienstleistung, Quartiersversorgung, produzierendes Gewerbe und Industrie erhalten und nutzen – Freiflächen erhalten, aufwerten und entwickeln. Limmat mit ihren Uferbereichen als Erholungsraum stärken <p>Verkehrsknoten/Bahnhöfe</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bahnhof Hardbrücke: regional bedeutenden Verkehrsknoten sicherstellen und ausbauen <p>Quartierzentren</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hardstrasse / Bahnhof Hardbrücke / Escher-Wyss-Platz: Quartiersversorgung; regional bedeutender öffentlicher Raum, Ausgehmeile 	<p>Teilrichtplan Landschaft Kapitel 3.1.2, Abb. 3.2 Kapitel 3.7.2</p> <p>Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c) Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 8</p> <p>Teilrichtplan Versorgung, Entsorgung, Kapitel 5.4.2.2 Fernwärme und Gas (Abb. 5.3 und Tabelle 5.3) Kapitel 5.4.3.2 Wärmeversorgung (Fernwärme)</p>
2b	Zürich-Hard/Letzi	<p>Gebietscharakter/ Dichte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Teilgebiete transformieren oder weiterentwickeln – gebietsweise Erhöhung der anzustrebenden baulichen Dichte (Referenz BZO 99) und Prüfung geeigneter weiterer Hochhausstrukturen <p>Nutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Potenzial für Ausbau der Zentrumsfunktion (Bildung, Verwaltung, Kultur), Wohnen, Dienstleistung, Quartiersversorgung, produzierendes Gewerbe und Industrie erhalten und nutzen – Freiflächen erhalten, aufwerten und entwickeln <p>Quartierzentren</p> <ul style="list-style-type: none"> – Badenerstrasse mit Albisriederplatz: Quartiersversorgung; regional bedeutender öffentlicher Raum 	<p>Teilrichtplan Landschaft Kapitel 3.1.2, Abb. 3.2</p> <p>Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c) und Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 5</p> <p>Teilrichtplan Versorgung, Entsorgung, Kapitel 5.4.2.2 Fernwärme und Gas (Abb. 5.3 und Tabelle 5.3) Kapitel 5.4.3.2 Wärmeversorgung (Fernwärme)</p>

Nr.	Gebiet	Zentrumsfunktionen und Entwicklungsziele	Wichtige Koordinationshinweise
2c	Zürich-Altstetten	<p>Gebietscharakter/Dichte</p> <ul style="list-style-type: none"> – westliches Stadtzentrum stärken, Teilgebiete transformieren oder weiter entwickeln – gebietsweise Erhöhung der anzustrebenden baulichen Dichte (Referenz BZO 99) und Prüfung geeigneter Hochhausstrukturen <p>Nutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Potenzial für Ausbau der Zentrumsfunktion (Bildung, Verwaltung, Kultur), Wohnen, Dienstleistung, Quartiersversorgung, produzierendes Gewerbe und Industrie erhalten und nutzen – Freiflächen erhalten, aufwerten und entwickeln. Limmat mit ihren Uferbereichen als Erholungsraum stärken <p>Verkehrsknoten/ Bahnhöfe</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bahnhof Altstetten: regional bedeutenden Verkehrsknoten sicher stellen <p>Quartierzentren</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bahnhof Altstetten/ Lindenplatz: Quartiersversorgung; regional bedeutender öffentlicher Raum 	<p>Teilrichtplan Landschaft Kapitel 3.1.2, Abb. 3.2 Kapitel 3.7.2</p> <p>Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c), Kapitel 4.3.2, Tab. 4.6, Nr. 2 Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 6</p> <p>Teilrichtplan Versorgung, Entsorgung, Kapitel 5.4.2.2 Fernwärme und Gas (Abb. 5.3 und Tabelle 5.3) Kapitel 5.4.3.2 Wärmeversorgung (Abwärme aus Abwasser und Rechenzentren)</p> <p>Entwicklung an der Stadtgrenze mit Nachbargemeinde Schlieren koordinieren</p>
3	Zürich-Nord/Opfikon (Teilgebiet Zürich)	<p>Gebietscharakter/Dichte</p> <ul style="list-style-type: none"> – nördliches Stadtzentrum (Oerlikon, Leutschenbach) stärken, Teilgebiete transformieren oder weiter entwickeln – Gebiete Schaffhauserstrasse und Thurgauerstrasse grenzüberschreitend entwickeln – Gebietsweise Erhöhung der anzustrebenden baulichen Dichte (Referenz BZO 99) und Prüfung geeigneter Hochhausstrukturen <p>Nutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Potenzial für Ausbau der Zentrumsfunktion (Bildung, Verwaltung, Kultur), Wohnen, Dienstleistung, Quartiersversorgung, produzierendes Gewerbe und Industrie erhalten und nutzen – Freiflächen erhalten, aufwerten und entwickeln. Glatt mit ihren Uferbereichen als Erholungsraum stärken. <p>Verkehrsknoten/Bahnhöfe</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bahnhof Oerlikon: regional bedeutenden Verkehrsknoten sicher stellen 	<p>Kant. Richtplan Pt. 2.3.2 Zentrumsgebiete von kantonalen Bedeutung, Nr. 3</p> <p>Teilrichtplan Landschaft Kapitel 3.1.2, Abb. 3.2 Kapitel 3.7.2</p> <p>Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c) Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 12</p> <p>Teilrichtplan Versorgung, Entsorgung, Kapitel 5.4.2.2 Fernwärme und Gas (Abb. 5.3 und Tabelle 5.3) Kapitel 5.4.3.2 Wärmeversorgung (Fernwärme)</p> <p>Entwicklung an der Stadtgrenze mit Nachbargemeinde</p>

Nr.	Gebiet	Zentrumsfunktionen und Entwicklungsziele	Wichtige Koordinationshinweise
		Quartierzentren – Zentrum Seebach / Oerlikon: Quartiersversorgung, quartierweit bedeutender öffentlicher Raum	Opfikon-Glattbrugg koordinieren
4	Wallisellen/Zürich/ Dübendorf-Stettbach (Teilgebiet Zürich)	Gebietscharakter/Dichte – Erneuerung und Weiterentwicklung der Quartiere Schwamendingen/Hirzenbach Nutzung – Stärkere Nutzungsmischung in Wohnquartieren anstreben, Sport- und Erholungsanlagen (Sportanlagen Heereschürli, Allmend Stettbach) erhalten – Freiflächen erhalten, aufwerten und entwickeln. Glatt mit ihren Uferbereichen als Erholungsraum stärken. Verkehrsknoten/Bahnhöfe – Bahnhof Stettbach: regional bedeutenden Verkehrsknoten sicher stellen	Kant. Richtplan Pt. 2.3.2 Zentrumsgebiete von kantonaler Bedeutung, Nr. 5 Teilrichtplan Landschaft Kapitel 3.7.2 Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c) Entwicklung an der Stadtgrenze mit Nachbargemeinden Dübendorf und Wallisellen koordinieren.

Ergänzend werden Zentrumsgebiete und Quartierzentren (Kerne und Achsen) von regionaler Bedeutung festgelegt (siehe Abb. 2.2):

Nr.	Gebiet	Zentrumsfunktionen und Entwicklungsziele	Wichtige Koordinationshinweise
Regionale Zentrumsgebiete			
5	Zürich-Albisrieden/Letzi	Gebietscharakter/Dichte – Erweiterung westliches Stadtzentrum – ehemalige Industriegebiete: Transformation weiterführen – gebietsweise Erhöhung der anzustrebenden baulichen Dichte (Referenz BZO 99) Nutzung – Potenzial für Ausbau Wohnen, Dienstleistung, Quartiersversorgung, produzierendes Gewerbe und Industrie erhalten und nutzen – Freiflächen erhalten, aufwerten und neue schaffen Quartierzentren – Albisrieden: Quartiersversorgung, quartierweit bedeutender öffentlicher Raum	Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c), Kapitel 4.3.2, Tab 4.9, Nr. 40 Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 4

Nr.	Gebiet	Zentrumsfunktionen und Entwicklungsziele	Wichtige Koordinationshinweise
6	Binz/Giesshübel, Manesseplatz, Uetlibergstrasse, Sihlcity	<p>Gebietscharakter/ Dichte</p> <ul style="list-style-type: none"> – weitgehend separate Gebiete als zusammenhängendes südliches Stadtzentrum entwickeln – bereits bestehende hohe bauliche Dichte, punktuell Erhöhung der anzustrebenden baulichen Dichte (Referenz BZO 99) prüfen <p>Verkehrsknoten/ Bahnhöfe</p> <ul style="list-style-type: none"> – Haltestellen Binz, Giesshübel und Saal-sporthalle: regional bedeutenden Verkehrsknoten sicher stellen <p>Nutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Potenzial für Ausbau Wohnen, Dienstleistung, Quartiersversorgung, produzierendes Gewerbe und Industrie erhalten und nutzen – Freiflächen erhalten, aufwerten und entwickeln 	<p>Teilrichtplan Landschaft Kapitel 3.7.2 und 3.9.2</p> <p>Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c), Kapitel 4.3.2, Tab. 4.6, Nr. 7 Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 3</p>
Quartierzentren regionaler Bedeutung			
7	Bahnhof Affoltern / Zehntenhausplatz	<p>Stärkere Nutzungsmischung anstreben</p> <p>Erhöhung der anzustrebenden baulichen Dichte (Referenz BZO 99) prüfen</p> <p>Quartiersversorgung</p> <p>Ankunftsart</p> <p>Regional bedeutender öffentlicher Raum</p>	<p>Teilrichtplan Landschaft Kapitel 3.1.2, Abb. 3.2</p> <p>Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c), Kapitel 4.3.2 Tab. 4.6 Nr. 3a/3b/4 und Kapitel 4.4.2 Tab. 4.11 Nr. 10</p> <p>Teilrichtplan Versorgung, Entsorgung, Kapitel 5.4.2.2 Fernwärme und Gas (Abb. 5.3 und Tabelle 5.3) Kapitel 5.4.3.2 Wärmeversorgung (Fernwärme)</p>
8	Wehntalerstrasse/ Regensbergstrasse	<p>Stärkere Nutzungsmischung anstreben</p> <p>Erhöhung der anzustrebenden baulichen Dichte (Referenz BZO 99) prüfen</p> <p>Quartiersversorgung</p> <p>Regional bedeutender öffentlicher Raum</p>	<p>Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c), Kapitel 4.3.2 Tab. 4.6 Nr. 3a/3b/4 Kapitel 4.4.2 Tab. 4.11 Nr. 11</p>
9	Höngg Dorfkern/ Meierhofplatz	<p>Quartiersversorgung</p> <p>Regional bedeutender öffentlicher Raum</p>	<p>Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c), Kapitel 4.3.2, Tab. 4.9, Nr. 40 Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 9</p>

Nr.	Gebiet	Zentrumsfunktionen und Entwicklungsziele	Wichtige Koordinationshinweise
10	Schwamendingerplatz	Stärkere Nutzungsmischung anstreben Erhöhung der anzustrebenden baulichen Dichte (Referenz BZO 99) prüfen Quartiersversorgung Regional bedeutender öffentlicher Raum	Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c) Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 13
11	Röschibachplatz/ Nordbrücke	Quartiersversorgung Ankunftsort Quartierweit bedeutender öffentlicher Raum	Teilrichtplan Landschaft Kapitel 3.1.2, Abb. 3.2 Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c)
12	Rigiplatz	Quartiersversorgung Regional bedeutender öffentlicher Raum	Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c) Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 14
13	Gloriastrasse / Kirche Fluntern	Quartiersversorgung Regional bedeutender öffentlicher Raum	Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c) Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 16
14	Kreuzplatz	Quartiersversorgung Regional bedeutender öffentlicher Raum	Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c) Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 17
15	Klusplatz	Quartiersversorgung Regional bedeutender öffentlicher Raum	Teilrichtplan Landschaft Kapitel 3.1.2, Abb. 3.2 Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c) Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 18
16	Witikon	Stärkere Nutzungsmischung anstreben Erhöhung der anzustrebenden baulichen Dichte (Referenz BZO 99) prüfen Quartiersversorgung Quartierweit bedeutender öffentlicher Raum	Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c)
17	Birmensdorferstrasse / Goldbrunnenplatz / Schmiede Wiedikon	Stärkere Nutzungsmischung anstreben Erhöhung der anzustrebenden baulichen Dichte (Referenz BZO 99) prüfen Quartiersversorgung Regional bedeutender öffentlicher Raum	Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c)
18	Morgental / Bahnhof Wollishofen	Stärkere Nutzungsmischung anstreben Erhöhung der anzustrebenden baulichen Dichte (Referenz BZO 99) prüfen Quartiersversorgung Ankunftsort Regional bedeutender öffentlicher Raum	Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c) und Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 1

Nr.	Gebiet	Zentrumsfunktionen und Entwicklungsziele	Wichtige Koordinationshinweise
19	Manegg / Bahnhof Leimbach	Quartiersversorgung Ankunftsart Regional bedeutender öffentlicher Raum	Teilrichtplan Landschaft Kapitel 3.1.2, Abb. 3.2 Kapitel 3.7.2 Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.2.1 c) Kapitel 4.4.2, Tab. 4.11, Nr. 2

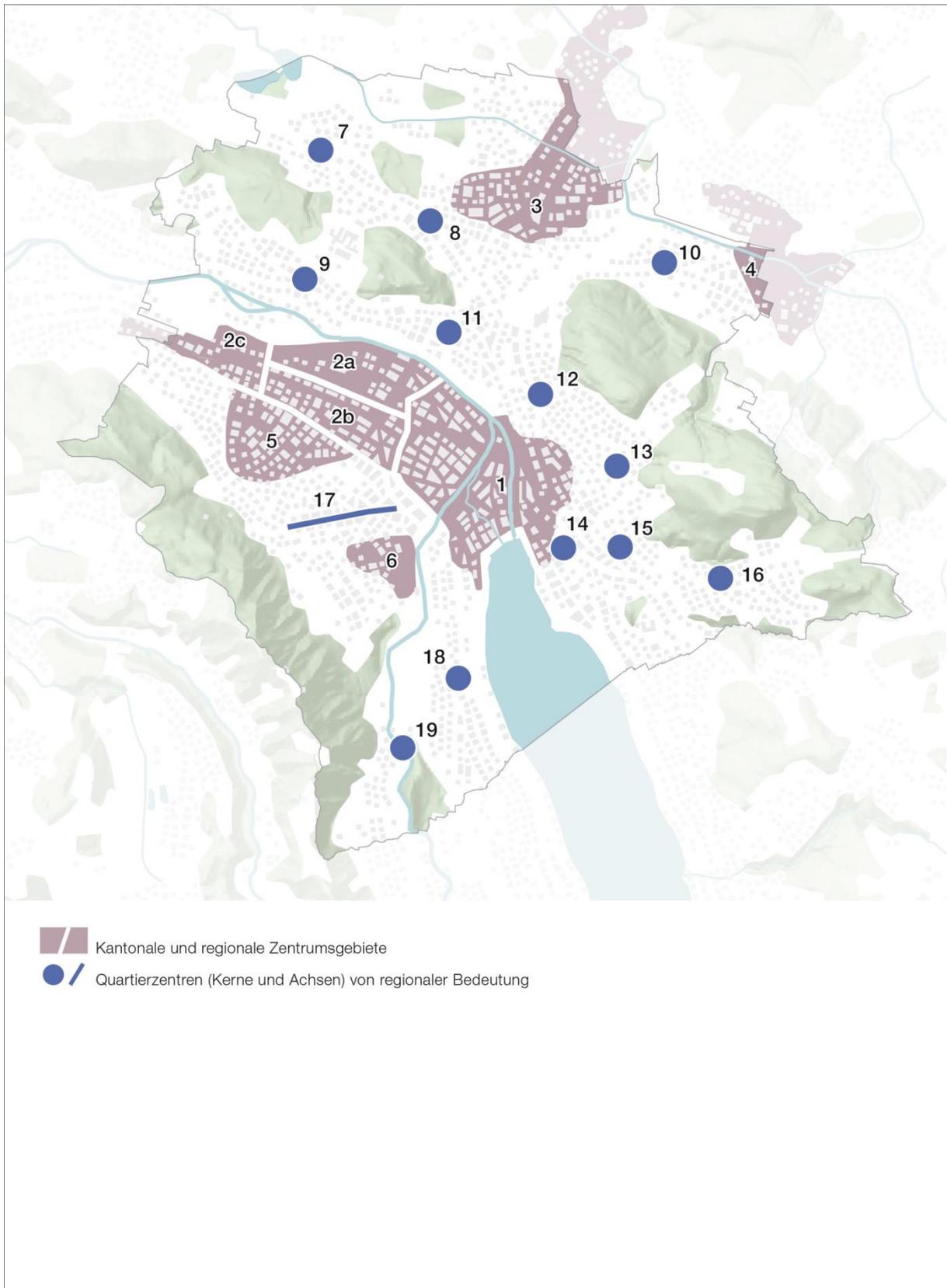


Abb. 2.3: Zentrumsgebiete und Quartierzentren

2.2.3 Massnahmen

- a) Die Stadt unterstützt die Entwicklung der Zentrumsgebiete und Quartierzentren (Kerne und Achsen). Es sind Potenziale für eine angemessene bauliche Verdichtung festzulegen. Insbesondere in den Zentrumsgebieten sind Strategien für die Verdichtung, an geeigneten Orten unter anderem mit Hochhausstrukturen, zu erarbeiten. An ausgewählten Lagen, insbesondere in Erdgeschossen, werden Voraussetzungen für gewerbliche und im Speziellen publikumsorientierte gewerbliche Nutzungen planungs- und baurechtlich gesichert (§49a PBG).
- b) Zur Förderung funktionsfähiger Zentrumsgebiete und Quartierzentren ist bei der Standortsuche und -überprüfung für öffentliche Bauten und Anlagen sowie Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen mit starkem Publikumsverkehr zu prüfen, ob diese den angestrebten Zentrumsfunktionen dienen.
- c) Dichte, gemischt genutzte Gebiete eignen sich besonders gut für die leitungsgebundene Wärmeversorgung. Die Siedlungs- und Energieplanung sind daher aufeinander abzustimmen.

2.3 Schutzwürdige Ortsbilder

2.3.1 Ziele

Der regionale Richtplan bezeichnet Gebiete, in denen kulturelles Erbe, das sich in der Gestaltung von Siedlungen niedergeschlagen hat, geschützt werden soll. Dazu gehören Ortsbilder, die in ihrer Art einzigartig oder besonders wertvolle Beispiele häufiger vertretener Siedlungstypen sind. Objekte des Ortsbildschutzes sind in der Regel Baugesamtheiten wie Ortskerne, Quartiere und Strassenzüge mit ihrer typischen Bebauungs- und Aussenraumstruktur, die als wichtige Zeugen einer politischen, wirtschaftlichen, sozialen oder baukünstlerischen Epoche erhaltenswert sind (§ 203 lit. c PBG).

a) Erhaltung des kulturellen Erbes und Umgang mit der Siedlungsgeschichte

Siedlungstypen und Gebiete, welche die Entstehungsgeschichte der Stadt Zürich geprägt haben, werden erhalten. Dazu gehören die Innenstadt, Gebiete mit typischer offener, vorstädtischer und städtischer Wohnbebauung aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhundert und aus dem frühen 20. Jahrhundert sowie die alten Dorfkerne der ehemaligen Umlandgemeinden vor den beiden Eingemeindungen.

2.3.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden die schutzwürdigen Ortsbilder von kantonaler und regionaler Bedeutung dargestellt:

Tab. 2.4: Schutzwürdige Ortsbilder von kantonaler und regionaler Bedeutung (s. Abb. 2.4)

Nr.	Gebiet	Schutzziel und Handlungsbedarf	Wichtige Koordinationshinweise
1	Innenstadt Zürich (Altstadt, City, Enge, Selnau, Parkring, Mythenquai, Hirschengraben, Zähringerstrasse, Hohe Promenade, Rämistrasse, Utoquai, Seefeld)	nutzungsplanerische Festlegungen überprüfen (Kernzonen)	schutzwürdiges Ortsbild von kantonaler Bedeutung gemäss kantonalem Inventar
2	Siedlung Neubühl		regionales schutzwürdiges Ortsbild gemäss kant. Inventar
3	Siedlung Bernoulli	einmaligen Zeugen der Gartenstadtbebauung im Grossraum Zürich erhalten	regionales schutzwürdiges Ortsbild gemäss kant. Inventar
4	Platte	zusammenhängendes Gebiet mit typischer vorstädtischer und städtischer Wohnbebauung aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und aus dem frühen 20. Jahrhundert in offener Bebauung und Reste dörflicher Siedlungskerne erhalten. nutzungsplanerische Festlegungen überprüfen (Zuordnung zu Kernzonen)	Schliesst an das kantonale schutzwürdige Ortsbildes «Innenstadt» an Kant. Richtplan Pt. 6.2.1 Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich-Zentrum

Nr.	Gebiet	Schutzziel und Handlungsbedarf	Wichtige Koordinationshinweise
5	Ottenweg	zusammenhängendes Gebiet mit typischer vorstädtischer und städtischer Wohnbebauung aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und aus dem frühen 20. Jahrhundert in offener Bebauung erhalten nutzungsplanerische Festlegungen überprüfen (Zuordnung zu Kernzonen)	Erweiterung des kantonalen schutzwürdigen Ortsbildes «Innenstadt»
6	Unteraffoltern	bäuerlichen Dorfkern (einstige Umlandgemeinde vor den Eingemeindungen) und Obstgärten erhalten nutzungsplanerische Festlegungen überprüfen (Kernzonen)	
7	Höngg	bäuerlichen Dorfkern (einstige Umlandgemeinde vor den Eingemeindungen) erhalten nutzungsplanerische Festlegungen überprüfen (Kernzonen)	
8	Albisrieden	bäuerlichen Dorfkern (einstige Umlandgemeinde vor den Eingemeindungen) erhalten nutzungsplanerische Festlegungen überprüfen (Kernzonen)	
9	Witikon	bäuerlichen Dorfkern (einstige Umlandgemeinde vor den Eingemeindungen) und Obstgärten erhalten nutzungsplanerische Festlegungen überprüfen (Kernzonen)	
10	Schwamendingen	bäuerlichen Dorfkern (einstige Umlandgemeinde vor den Eingemeindungen) erhalten nutzungsplanerische Festlegungen überprüfen (Kernzonen)	
Wichtiger Koordinationshinweis: Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS), 1. Oktober 2016			

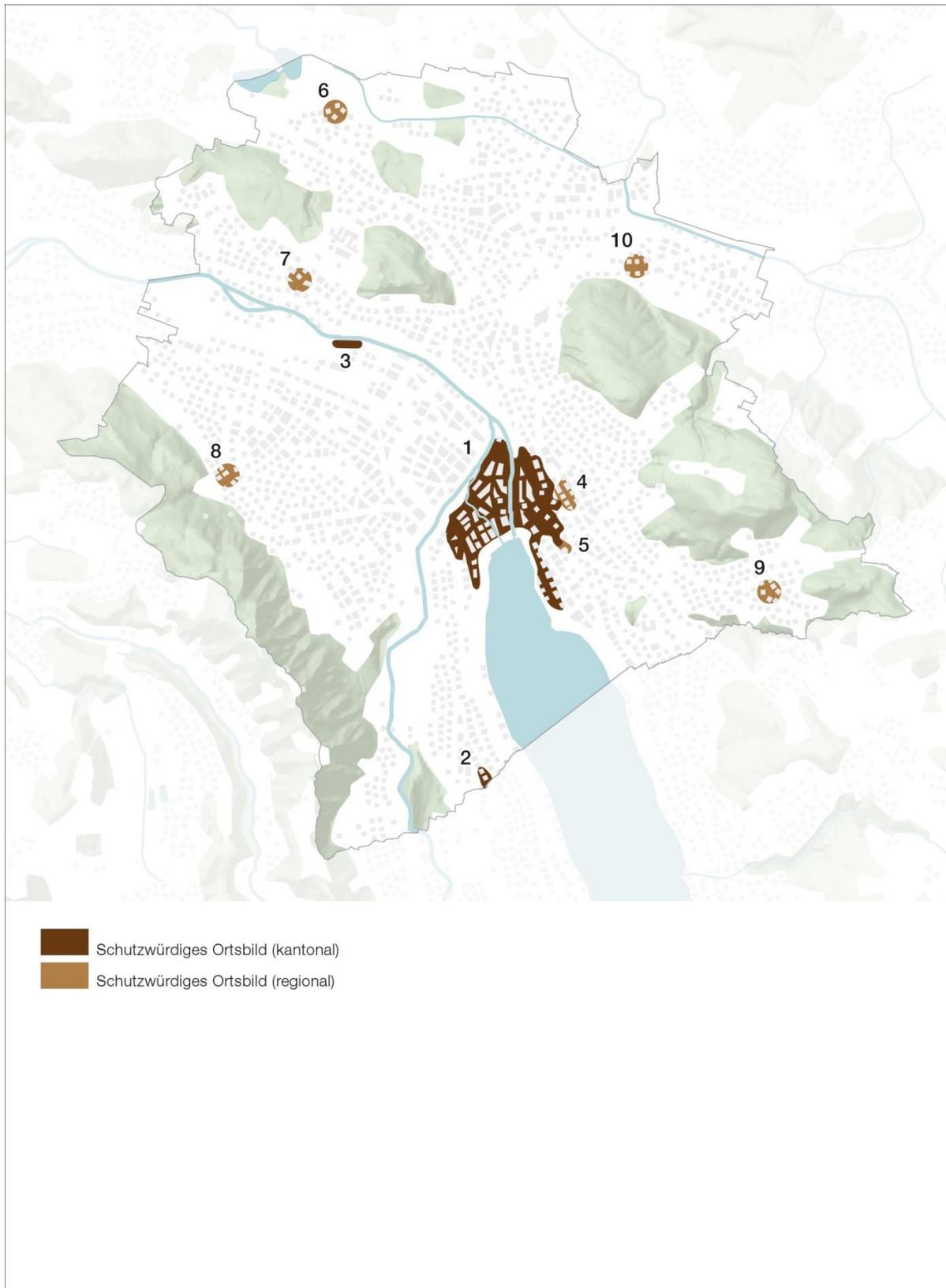


Abb. 2.4: Schutzwürdige Ortsbilder von kantonaler und regionaler Bedeutung

2.3.3 Massnahmen

- a) Schutzwürdige Ortsbilder sind mit den Instrumenten der Nutzungsplanung und den notwendigen substanzerhaltenden Massnahmen zu schützen. Der Schutz erfolgt in erster Linie durch die Festlegung von Kernzonen, allenfalls mit Freihaltezonen. Zusätzlich sind die Schutzmassnahmen insbesondere mittels Schutzverträgen, -verfügungen oder -verordnungen zu erlassen. Die Ziele für die Erhaltung und Entwicklung der Bebauungs- und Aussenraumstruktur von schutzwürdigen Ortsbildern sollen bei Bedarf in räumlichen Leitbildern festgehalten werden.

- b) Für die bereits auf der Ebene der Nutzungsplanung als Kernzone ausgewiesenen schutzwürdigen Ortsbilder ist zu prüfen, ob die Erhaltungs- und Entwicklungsziele ausreichend festgehalten sind.

2.4 Gebiete mit Erhaltung der Siedlungsstruktur

2.4.1 Ziele

Der regionale Richtplan legt in sich geschlossene Ortsteile mit hoher Siedlungsqualität fest, die in ihrer Nutzungsstruktur und baulichen Gliederung erhalten oder erweitert werden sollen.

a) Erhaltung des baulichen Grundmusters der Jahrhundertwende

In den an die Innenstadt angrenzenden Gebieten mit ihrer urbanen Nutzweise und zumeist hohen Dichte wird das städtebauliche Grundmuster so erhalten, wie es in der Zeit der grossen Stadtentwicklung im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert entstanden ist.

b) Umgang mit der Siedlungsgeschichte der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts

Grosse Teile der durchgrüneten Wohngebiete aus der Zeit der Gartenstadtbewegung weisen beispielhafte Strukturen auf. In diesen Gebieten ist auf die Erhaltung wertvoller Strukturen und auf die Ablesbarkeit der Siedlungsgeschichte zu achten, auch wenn sie nicht als Gebiete mit Erhalt der Siedlungsstruktur ausgewiesen sind.

c) Mit der Verdichtung der Gartenstadtgebiete Schwamendingen und Seebach ist der Gartenstadtgedanke neu zu interpretieren und zeitgemäss weiter zu entwickeln.

2.4.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden die Gebiete mit Erhaltung der Siedlungsstruktur festgelegt:

Tab. 2.5: Gebiete mit Erhaltung der Siedlungsstruktur (s. Abb. 2.5)

Nr.	Gebiet	Erhaltungsziel	Wichtige Koordinationshinweise
1	Oerlikon	mehrheitlich geschlossene Bauweise, Hofbildung	Kant. Richtplan Pt. 2.3.2 Kant. Zentrumsgebiet Nr. 3
2	Wipkingen	mehrheitlich geschlossene Bauweise, Hofbildung, teilweise offen Bauweise	
3	Unterstrass	mehrheitlich geschlossene Bauweise, Hofbildung	Kant. Richtplan Pt. 2.3.2 Kant. Zentrumsgebiet Nr. 1
4	Gewerbeschule	mehrheitlich geschlossene Bauweise, Hofbildung	Kant. Richtplan Pt. 2.3.2 Kant. Zentrumsgebiet Nr. 1
5	Walche	mehrheitlich geschlossene Bauweise, Zeilen	Kant. Richtplan Pt. 2.3.2 Kant. Zentrumsgebiet Nr. 1
6	Aussersihl	mehrheitlich geschlossene Bauweise, Hofbildung	Kant. Richtplan Pt. 2.3.2 Kant. Zentrumsgebiet Nr. 1
7	Wiedikon	mehrheitlich geschlossene Bauweise, Hofbildung	Kant. Richtplan Pt. 2.3.2 Kant. Zentrumsgebiet Nr. 1
8	Enge	mehrheitlich offene Bauweise	Kant. Richtplan Pt. 2.3.2 Kant. Zentrumsgebiet Nr. 1
9	Seefeld	mehrheitlich geschlossene Bauweise, Hofbildung	
10	Englischierviertel	mehrheitlich offene Bauweise, Durchgrünung und Baumbestand	

Wichtiger Koordinationshinweis: Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS), 1. Oktober 2016

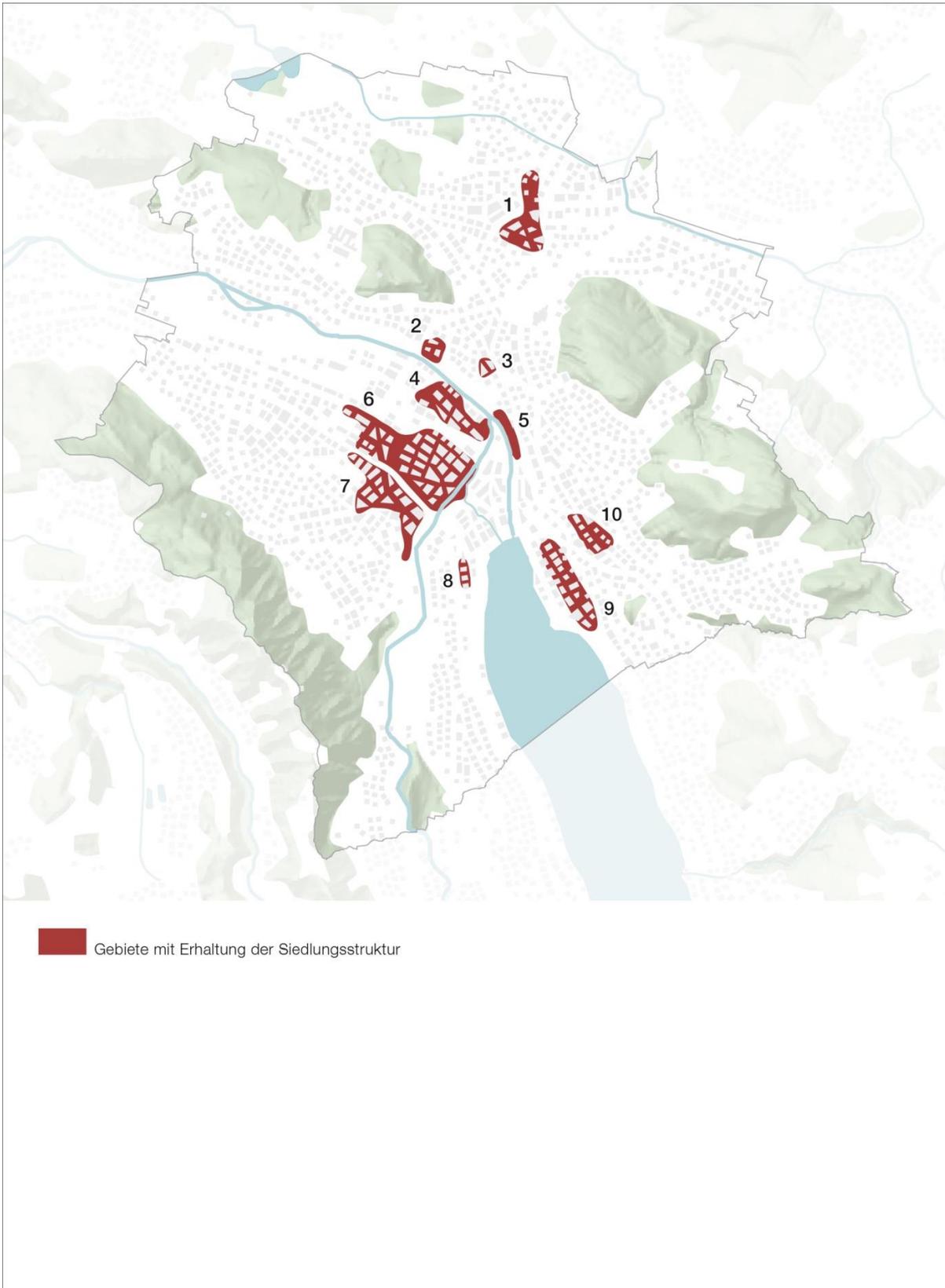


Abb. 2.5: Gebiete mit Erhaltung der Siedlungsstruktur

2.4.3 Massnahmen

- a) Das Bauen in Gebieten mit Erhaltung der Siedlungsstruktur ist mit den Instrumenten der Nutzungsplanung (in der Regel Quartiererhaltungszonen) zu regeln. Sofern für Gebiete mit Erhaltung der Siedlungsstruktur umfassendere Festlegungen notwendig werden, sind zuvor räumliche Leitbilder unter Einbezug von Städtebau- und Freiraumthemen zu erarbeiten.
- b) Die Differenzierung der Erhaltungs- und Entwicklungsziele nach Bebauungstypologie, Nutzungen und Dichte für Teilgebiete erfolgt auf Stufe kommunale Nutzungsplanung, wobei die Erhaltungsziele Vorrang haben. Es ist zu prüfen, ob bestehende Festlegungen und Gebietsabgrenzungen in der Bau- und Zonenordnung angepasst werden müssen.
- c) Die ausgedehnten, durchgrünteren Wohngebiete aus der Zeit der Gartenstadtbewegung stellen für Zürich charakteristische Siedlungsstrukturen dar. Im Rahmen der erwünschten Verdichtung dieser Gebiete (s. Kapitel 2.1.2) soll auf kommunaler Planungsstufe geprüft werden, welche Siedlungsstrukturen, Gebäude und Aussenräume weiterentwickelt oder erhalten werden sollen.

2.5 Gebiete mit Nutzungsvorgaben

2.5.1 Ziele

Die Erhaltung der vielfältigen funktionalen Durchmischung in der Stadt bedingt räumliche Vorsorge. Angesichts der sich verschärfenden Raumknappheit und dem hohen Verwertungsdruck gilt es einerseits Flächen für öffentliche Bauten und Anlagen zu sichern. Zum anderen braucht ein auch künftig diversifizierter Wirtschaftsstandort Gebiete, die für die wertschöpfungsschwächeren gewerblich-industriellen Nutzungen reserviert sind.

a) Entwicklungspotenzial für Bildungs- und Gesundheitsstandorte ist vorhanden

Die Bildungs- und Gesundheitsstandorte werden in der Stadt gehalten und weiterentwickelt. Sie sind im Stadtbild präsent. Flächen für die bauliche Entwicklung sind an den bestehenden Standorten vorhanden (z.B. im Hochschulquartier, auf dem Höggerberg, am Irchel und in den Gebieten Triemli und Lengg).

b) Schwerpunkte für Messe, Sport und Kultur sind gesichert

Standorte für Messe, Sport und Kultur sind als besondere Nutzungsschwerpunkte erhalten, weitere Entwicklungspotenziale sind gesichert.

c) Flächen für Arbeitsnutzungen sind gesichert

Die Arbeitsplatzgebiete sichern Entwicklungsmöglichkeiten für Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen. Das produzierende Gewerbe – einschliesslich produktionsorientierte, ertragschwächere Teile der Kreativwirtschaft – kann sich an vielen Standorten in der Stadt nicht mehr halten. Für diese Betriebe sowie für flächenintensivere industrielle Nutzungen sind geeignete Gebiete ausgeschieden.

d) Flächen für Güterver- und -entsorgung sind gesichert

Für die Güterver- und -entsorgung sind Standorte für öffentliche und private Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Gütergrossverteilung und Produktionsbetriebe gesichert.

2.5.2 Karteneinträge

a) Gebiete mit öffentlichen Bauten und Anlagen

Gebiete mit öffentlichen Bauten und Anlagen (ÖBA) dienen der langfristigen Sicherung von ausreichend grossen, zusammenhängenden, gut erschlossenen Flächen für Kultur-, Sport-, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen sowie von Ver- und Entsorgungseinrichtungen von kantonaler Bedeutung.

b) Arbeitsplatzgebiete

Die Arbeitsplatzgebiete dienen der langfristigen Sicherung von ausreichend grossen, zusammenhängenden, gut erschlossenen Flächen für Arbeitsnutzungen wie produktionsorientierte gewerblich-industrielle Nutzungen, Handel, Bildung, Forschung, Logistik, Gütergrossverteilung und Dienstleistungen.

c) Mischgebiete

Mischgebiete umfassen Flächen, auf denen ein Miteinander von Wohnen und gewerblichen Nutzungen erwünscht ist.

In der Richtplankarte werden bestehende und geplante Gebiete mit Nutzungsvorgaben festgelegt.

Tab. 2.6: Gebiete mit öffentlichen Bauten und Anlagen, Arbeitsplatzgebiete und Mischgebiete (s. Abb. 2.6)

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziel/Hauptfunktion	Wichtige Koordinationshinweise
a) Gebiete mit ÖBA			
1	ETH Hönggerberg	Bildung/Forschung/hochschulbezogene Nutzungen (Sport, Wohnen, Versorgung)	Kant. Richtplan Pt. 6.1.2 Gebietsplanung ETH Hönggerberg Teilrichtplan Landschaft Kapitel 3.7.2, Tab. 3.8: Wildübergänge
2	Uni Irchel	Bildung/Forschung/hochschulbezogene Nutzungen (Sport, Wohnen, Versorgung), Erhaltung und Aufwertung als Landschafts- und Erholungsraum	Kant. Richtplan Pt. 6.1.2 Gebietsplanung Irchel
3	Hochschulgebiet, Unispital	Bildung/Forschung/Gesundheit/Sport	Kant. Richtplan Pt. 6.1.2 Gebietsplanung Hochschulgebiet Zentrum
4	Messe Oerlikon	Messe/Kultur/Sport/Event bestehende Funktionen (Stadthof 11, Hallenstadion, Messe Zürich, Sporteinrichtungen) erhalten und Entwicklungspotenziale sichern	Kant. Richtplan Pt. 6.5 Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2 (Zentrumsgebiet 3)
5	Ausstellungsstrasse	Bildung/Forschung/Sport/Kultur wichtige regionale Anliegen: – Aufwertung öffentlicher Raum – städtebauliche Erscheinung – Anbindung an Hauptbahnhof Zürich – Synergien mit städtischen Bildungs- und Sportnutzungen	Kant. Richtplan Pt. 6.1.2 Gebietsplanung Sihlquai Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.3.2 (Zentrumsgebiet 1)
6	Lengg	Gesundheit/Forschung/Bildung wichtige regionale Anliegen: – Erhaltung und Aufwertung Landschafts- und Erholungsraum – städtebauliche Strukturierung	Kant. Richtplan Pt. 6.1.2 Gebietsplanung Lengg Teilrichtplan Landschaft Kapitel 3.6.2, Tab 3.6: Landschaftsförderungsgebiet
7	Waidspital	Gesundheit	Kant. Richtplan Pt. 6.4
8	Triemli	Gesundheit	Kant. Richtplan Pt. 6.4.2
9	Kaserne	Funktion offen wichtige regionale Anliegen: – Erhaltung der gesamten Kasernenanlage inklusive Gessnerallee – publikumsorientierte Nutzung (Ausrichtung auf Quartier und Stadt/Region) – Exerzierwiese und Zeughaushof als öffentlicher Freiraum	Kant. Richtplan Pt. 6.1.2 2 Gebietsplanung Lagerstrasse/Sihlpost/Kasernenareal/Gessnerallee Teilrichtplan Landschaft Kapitel 3.3.2, Tab. 3.3, Nr. 32

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziel/Hauptfunktion	Wichtige Koordinationshinweise
10	Werdhölzli	Versorgung, Entsorgung	Teilrichtplan Ver/ Entsorgung Kapitel 5.4 und 5.6
11	Hagenholz	Versorgung, Entsorgung	Kant. Richtplan Pt. 5.7.2 Teilrichtplan Ver/ Entsorgung Kapitel 5.4 und 5.7
b) Arbeitsplatzgebiete			
12	Affoltern Looächer	Industrie, produzierendes Gewerbe, Citylogistik	Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.8.2 (Anschlussgleis)
13	Neu Oerlikon	Industrie, produzierendes Gewerbe	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2 (Zentrumsgebiet 3)
14	Seebach Stelzenstrasse	Industrie, produzierendes Gewerbe	
15	Gaswerk	Energieversorgung Erhaltung und Aufwertung Naturwerte	Stadt Schlieren: Entwicklungs- planung Gaswerk-Areal ge- plant Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.8.2 (Anschlussgleis)
16	Altstetten Nord	Industrie, produzierendes Gewerbe	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2 (Zentrumsgebiet 2)
17	Altstetten Hermeschloo	Industrie, produzierendes Gewerbe	
18	Aargauerstrasse	ergänzend zum Tramdepot (Vor- rangnutzung) produzierendes Gewerbe, Lager oder öffentliche Bauten und Anlagen (z.B. Verwaltung)	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2 (Zentrumsgebiet 2) Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.3.2 (Depot Aargau- erstr.)
19	Herdern West	Handel, Citylogistik einigen langfristig betreibbaren Gleis- anschluss nutzen ergänzend öffentliche Bauten und Anlagen (z.B. Verwaltung)	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2 (Zentrumsgebiet 2) Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.8.2 (Anschlussgleis)
20	Herdern Ost	Gütergrossverteiler, Industrie, produzie- rendes Gewerbe, Handel, ergänzend Dienstleistung	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2 (Zentrumsgebiet 2) Teilrichtplan Verkehr Kapitel 4.8.2 (Anschlussgleis)
21	Hohlstrasse SBB-Areal	Industrie, produzierendes Gewerbe Polizei- und Justizzentrum PJZ (ehe- mals Güterbahnhof)	Kant. Richtplan Pt. 6.6.2 Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2 (Zentrumsgebiet 2)
22	Schlachthofareal	Schlachthof, ergänzend produzierendes Gewerbe oder öffentliche Bauten und Anlagen, Freiraum	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2 (Zentrumsgebiet 2)
23	Letzi Rautistrasse	produzierendes Gewerbe, Handel und Dienstleistung, Hauptwerkstätten VBZ	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2 (Zentrumsgebiet 2)

Nr.	Gebiet	Entwicklungsziel/Hauptfunktion	Wichtige Koordinationshinweise
24	Albisriederstrasse Siemens	Industrie, produzierendes Gewerbe, Handel und Dienstleistung	
25	Binz	Industrie, produzierendes Gewerbe, Handel und Dienstleistung	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2 (Zentrumsgebiet 4)
c) Mischgebiete			
26	Überlandstrasse	Transformation des heutigen Wohngebiets in ein Mischgebiet mit substanziellem Anteil an produzierendem Gewerbe	

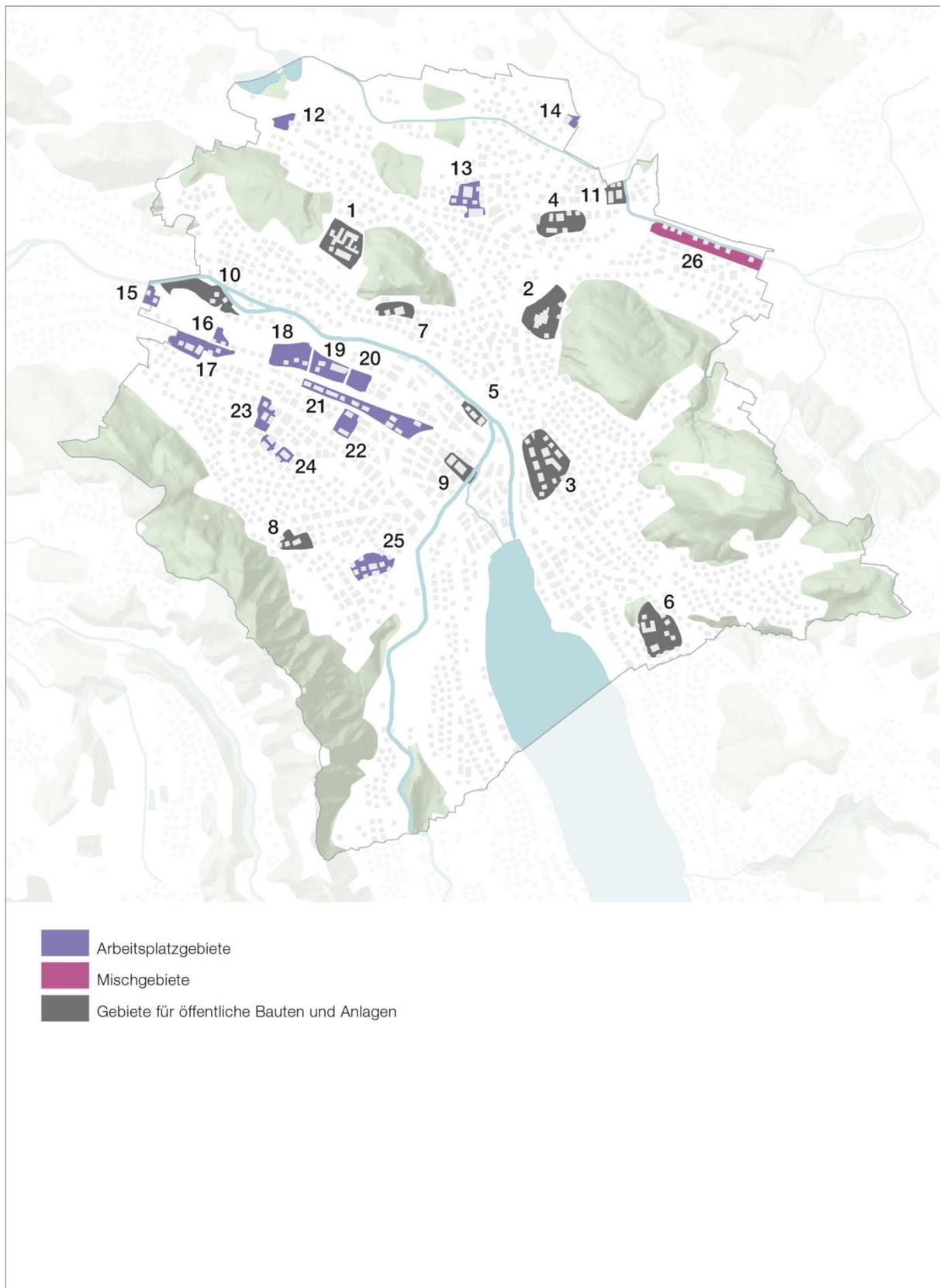


Abb. 2.6: Gebiete mit öffentlichen Bauten und Anlagen (ÖBA), Arbeitsplatzgebiete und Mischgebiete

2.5.3 Massnahmen

- a) Die Festlegung der unterschiedlichen Nutzungen innerhalb der Arbeitsplatzgebiete und Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen erfolgt auf kommunaler Stufe mit den Instrumenten der Nutzungsplanung.
- b) Die Stadt unterstützt aktiv die Entwicklung und Umsetzung der Masterpläne der Hochschulstandorte Zentrum, Höggerberg und Irchel. Die vorsorgliche Sicherung weiterer Flächen an möglichen Entlastungsstandorten wie Altstetten und Oerlikon muss geprüft werden. Diese Gebiete sind aufgrund ihrer hervorragenden Erschliessung mit öffentlichem Verkehr, Möglichkeiten für Nutzung von Abwärme und erneuerbaren Energien sowie die Nähe zu Entwicklungsgebieten als Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen oder als Arbeitsplatzgebiete geeignet.
- c) Zur Sicherung ausreichender Flächen für Industrie und produktionsorientierte Gewerbebetriebe in Arbeitsplatzgebieten sind die Dienstleistungs- und Handelsanteile auf der Ebene der Nutzungsplanung zu begrenzen (§ 56 PBG).
- d) Sofern im Richtplan festgelegte Nutzungen erst langfristig in Anspruch genommen werden, sind geeignete Zwischennutzungen zu ermöglichen, sofern ein zeitliches Ende der Zwischennutzung festgelegt und keine Umzonung erforderlich ist.

2.6 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

2.6.1 Ziele

a) Platz für Fahrende zur Verfügung stellen

Gemäss kantonalem Richtplan ist den Fahrenden für die Ausübung ihrer traditionellen Lebensweise ausreichend Platz an geeigneten Lagen und in genügender Qualität zur Verfügung zu stellen (Niederlassungsfreiheit und Minderheitenschutz gemäss Bundesverfassung, BV; Art. 3 Raumplanungsgesetz, RPG). Die Stadt Zürich wird verpflichtet den bestehenden Standplatz Seebach und einen zusätzlichen Durchgangsplatz planungsrechtlich kurzfristig zu sichern.

2.6.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden die folgenden Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende festgelegt:

Tab. 2.7: Standplätze und Durchgangsplätze für Fahrende (s. Abb. 2.7)

Nr.	Stand- bzw. Durchgangsplatz	Koordinationshinweise
1	Standplatz Seebach	Bestehend (Wohnzone W2; Projekt realisiert)
-	Durchgangsplatz	Standort offen

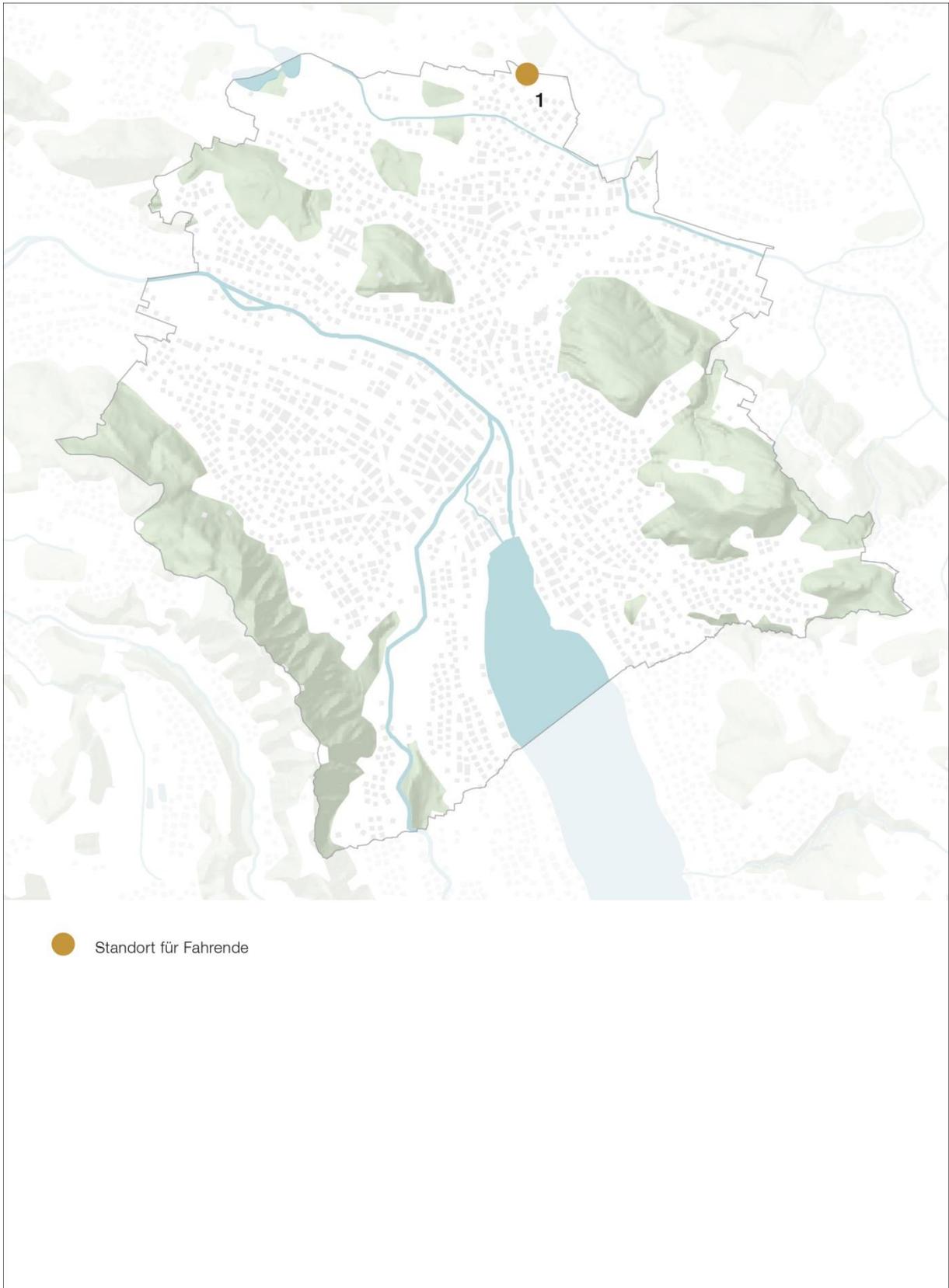


Abb. 2.7: Stand- (und Durchgangs)plätze für Fahrende

2.6.3 Massnahmen

- a) Für einen zusätzlichen Durchgangsplatz in der Stadt Zürich ist ein geeigneter Standort zu evaluieren, zu bezeichnen und zu realisieren.

2.7 Grundlagen

2.7.1 Rechtliche Grundlagen

- Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
- Raumplanungsverordnung (RPV) des Bundes vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
- Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (LS 700.1)

2.7.2 Weitere Grundlagen

- Baukultur in Zürich, 9 Bände, Stadt Zürich, 2002–2013.
- Bevölkerungsszenarien Stadt Zürich 2013–2030. Stadt Zürich, Statistik Stadt Zürich, 2013 (Zahlen bis 2030 für Erarbeitung Bau- und Zonenordnung und Richtplan berechnet, nicht veröffentlicht)
- Dichter. Eine Dokumentation der baulichen Veränderung in Zürich – 30 Beispiele. Stadt Zürich, Amt für Städtebau, 2012
- Entwicklung des Gewerbes in der Stadt Zürich 1998-2008. Auswertung auf der Basis der Betriebszählungen. Stadt Zürich, Stadtentwicklung, 2013.
- Fakten zur räumlichen Stadtentwicklung. Arbeitsgrundlage. Stadt Zürich, 2013
- Firmenbefragung Stadt Zürich 2012. Stadt Zürich, Stadtentwicklung, 2012.
- Gewerbefreundliche Stadt Zürich. Möglichkeiten zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Gewerbe in der Stadt Zürich. Stadt Zürich, Stadtentwicklung, 2010.
- Das Grünbuch der Stadt Zürich: Integral planen – wirkungsorientiert handeln. Stadt Zürich, Grün Stadt Zürich, 2006
- Inventar der neueren Schweizer Architektur (INSA) 1850-1920. Band 10: Zürich, hrsg. v. der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bern 1992. Darin: 2 Siedlungsentwicklung, S. 246–291.
- Klimaanalyse Stadt Zürich (KLAZ), Ergebnisbericht Grundlagenarbeiten und Massnahmenvorschläge aus stadtklimatischer Sicht. Stadt Zürich, Umwelt und Gesundheitsschutz Zürich, 2011
- Massnahmenplan Luftreinhaltung 2008. Baudirektion Kanton Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, 2008 (RRB 1979 vom 9. Dezember 2009)
- Masterplan Umwelt der Stadt Zürich 2007, Entwurf 2011. Stadt Zürich, Umwelt und Gesundheitsschutz Zürich, 2011 (StRB Nr. 720/2007)
- Masterplan Energie der Stadt Zürich. Stadt Zürich, Departement der Industriellen Betriebe, 2012 (StRB Nr. 765/2012)
- Nachhaltige Stadt Zürich – Auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft, Abschlussbericht des Leitungsteams. Stadt Zürich, Legislatorschwerpunkt 2000-Watt-Gesellschaft LSP 4, 2006–2010, 2010
- Räumliche Entwicklungsstrategie des Stadtrats für die Stadt Zürich (RES). Stadt Zürich, Stadtrat, 2010 (StRB Nr. 549/2010)
- Richtplan Kanton Zürich, Kantonsratsbeschluss vom 24. März 2014
- Stadträume 2010. Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum. Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, 2006.
- Standortzufriedenheit und Raumbedarf von Industrie und produzierendem Gewerbe im urbanen Raum. Sonderanalyse für die Stadtentwicklung Zürich. Statistisches Amt des Kantons Zürich, 2014.
- Weiter. 10 Leitsätze zur Nachhaltigkeit im Städtebau in Zürich – 10 Projekte. Stadt Zürich, Amt für Städtebau, 2013
- Warum publikumsorientierte Nutzungen in Quartierzentren wichtig sind. Argumentarium und Quellensammlung. Stadt Zürich, Stadtentwicklung, 2013

3 Landschaft

Der Teilrichtplan Landschaft umfasst sowohl die gesamte offene Landschaft (ohne Wald) ausserhalb des Siedlungsgebietes als auch prägende Freiraumstrukturen innerhalb des Stadtkörpers. Entsprechend ihrer Hauptfunktion werden die einzelnen Gebiete einer der drei Grundnutzungen Erholungsgebiet, Landwirtschaftsgebiet oder Naturschutzgebiet zugeordnet. Bei den Landschaftsförderungsgebieten, den Landschaftsschutzgebieten, den Freihaltgebieten sowie den Vernetzungskorridoren, den Gewässerrevitalisierungen und Landschaftsverbindungen handelt es sich um überlagernde Anordnungen. Die Grundnutzung bleibt gewährleistet. Dies gilt auch für die punktuellen Einträge der Aussichtspunkte.

3.1 Gesamtstrategie

3.1.1 Ziele

Eine den Stadtkörper umgebende attraktive Landschaft trägt zusammen mit den innerstädtischen Freiräumen und Grünstrukturen wesentlich zur hohen Lebensqualität in Zürich bei. Damit Bewohnerinnen und Bewohner, Erwerbstätige und Gäste auch weiterhin von einer hohen Lebensqualität profitieren können, soll dieses Kapital langfristig erhalten und gestärkt werden.

a) Erhalt attraktiver Landschaftsräume und Grünstrukturen

Grosszügige Landschaftsräume am Siedlungsrand und innerstädtische Grünstrukturen leisten einen zentralen Beitrag an ein attraktives Stadtbild und sind wichtige Räume für die Naherholung. Neben den unbebauten, überwiegend landwirtschaftlich genutzten Landschaftskammern und den bewaldeten Hügelzügen wird das Erscheinungsbild der Stadt Zürich geprägt von den Freiraumbändern zwischen Siedlungskörper und Wald, den durchgrünten Flanken beidseitig der Hänge, vom Burghölzlihügel und von den Moränenwällen Enge und Wollishofen. See, Limmat, Sihl, Glatt, Schanzengraben, Bäche, Tobel und Grünzüge gliedern den Stadtkörper und sind im Stadtbild erkenn- und erlebbar. Zürichs Landschaftsräume bewirken zusammen mit den Freiraumbändern und den innerstädtischen Grünstrukturen (s. Abb. 3.1) eine gute Lesbarkeit der Stadt. Sie bleiben in Ausmass und Funktion ungeschmälert erhalten und werden gezielt gestärkt.

b) Erhalt, Schaffung und Verbund von Freiräumen für die Erholung

Zürich zeichnet sich durch vielfältige, miteinander vernetzte Freiräume im Wohn- und Arbeitsplatzumfeld aus. Dazu gehören sowohl attraktive Landschaftsräume am Siedlungsrand und Erholungsräume am Wasser (s. Abb. 3.1) als auch innerstädtische Grünanlagen und Plätze mit hohem Erholungswert. Die gute Versorgung der Zürcher Bevölkerung mit öffentlichem Freiraum ist dauerhaft gewährleistet. Dies gilt insbesondere in den (nachverdichteten) innerstädtischen Siedlungsgebieten, in denen bestehende Freiräume aufgewertet und neue geschaffen werden (s. Abb. 3.2). Verbindungen der Grünflächen durch Vernetzungskorridore sichern eine gute Durchlüftung der stark verdichteten Quartiere (s. Abb. 3.2 und Abb. 3.9) und bieten gleichzeitig hohe Aufenthaltsqualität.

c) Erhalt und Förderung wildlebender Pflanzen und Tiere

Die Lebensräume wildlebender Tier- und Pflanzenarten werden zur Förderung der Biodiversität gezielt in ihrer Qualität gestärkt und untereinander vernetzt.

d) Erhalt und Förderung unversiegelter Flächen

Unversiegelte Flächen werden wenn möglich erhalten oder kompensiert. Die Zunahme der Bodenversiegelung wird gering gehalten. Der Anteil versiegelter Fläche pro Einwohnerin und Einwohner soll nicht zunehmen.

e) Angenehmes Stadtklima und ausgeglichener Wasserhaushalt

Die stadtklimatische und lufthygienische Wohlfahrtswirkung der unversiegelten städtischen Grünflächen und der Freiraumbänder ist sichergestellt. Für die Kaltluftproduktion wichtige Gebiete werden in ihrer Funktion erhalten. Durchlüftungskorridore gewährleisten den Luftaustausch und Temperaturengleich mit dem Umland. Die ausgleichende Wirkung unversiegelter Flächen auf den Wasserhaushalt ist langfristig gewährleistet.

f) Klimawandel

Um die negativen Auswirkungen des Klimawandels auf die Bevölkerung gering zu halten, wird im kompakten Stadtkörper das bestehende Grünvolumen möglichst erhalten und neue Grünvolumen geschaffen.

g) Grenzübergreifende Landschaftsplanung

Die Erarbeitung und Umsetzung von Konzepten und Projekten zur Aufwertung der Landschaft erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Nachbargemeinden und -regionen. Der Agglomerationspark Limmattal ist etabliert und für die Bevölkerung erlebbar.

3.1.2 Karteneinträge

Die Abbildungen 3.1 und 3.2 zeigen die Strategien zur Entwicklung der landschaftlich geprägten Freiräume und innerstädtischen Grünstrukturen und zur Sicherung der Freiraumversorgung für die Erholung.

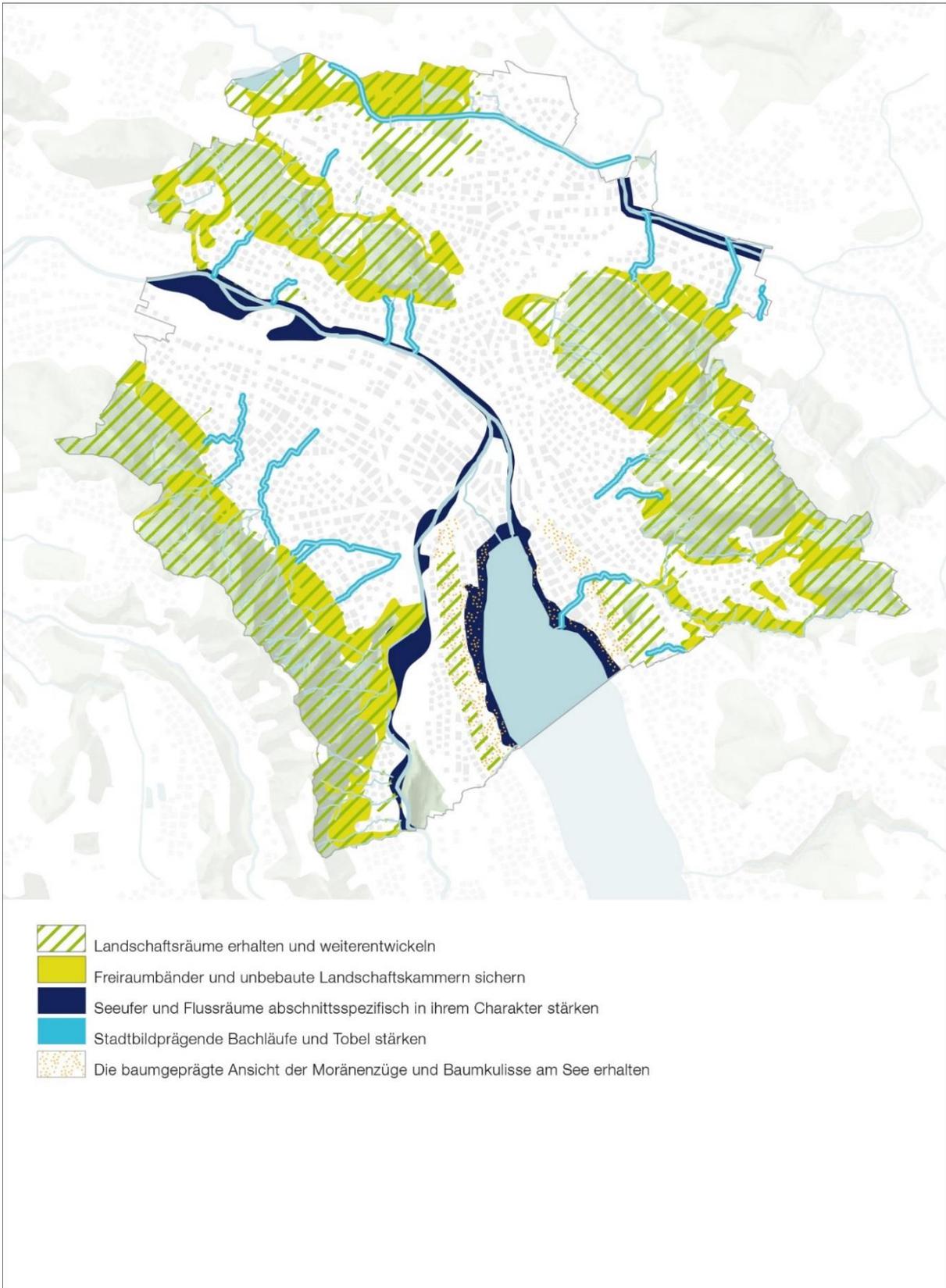


Abb. 3.1: Entwicklungsstrategien für den Erhalt attraktiver Landschaftsräume und Grünstrukturen

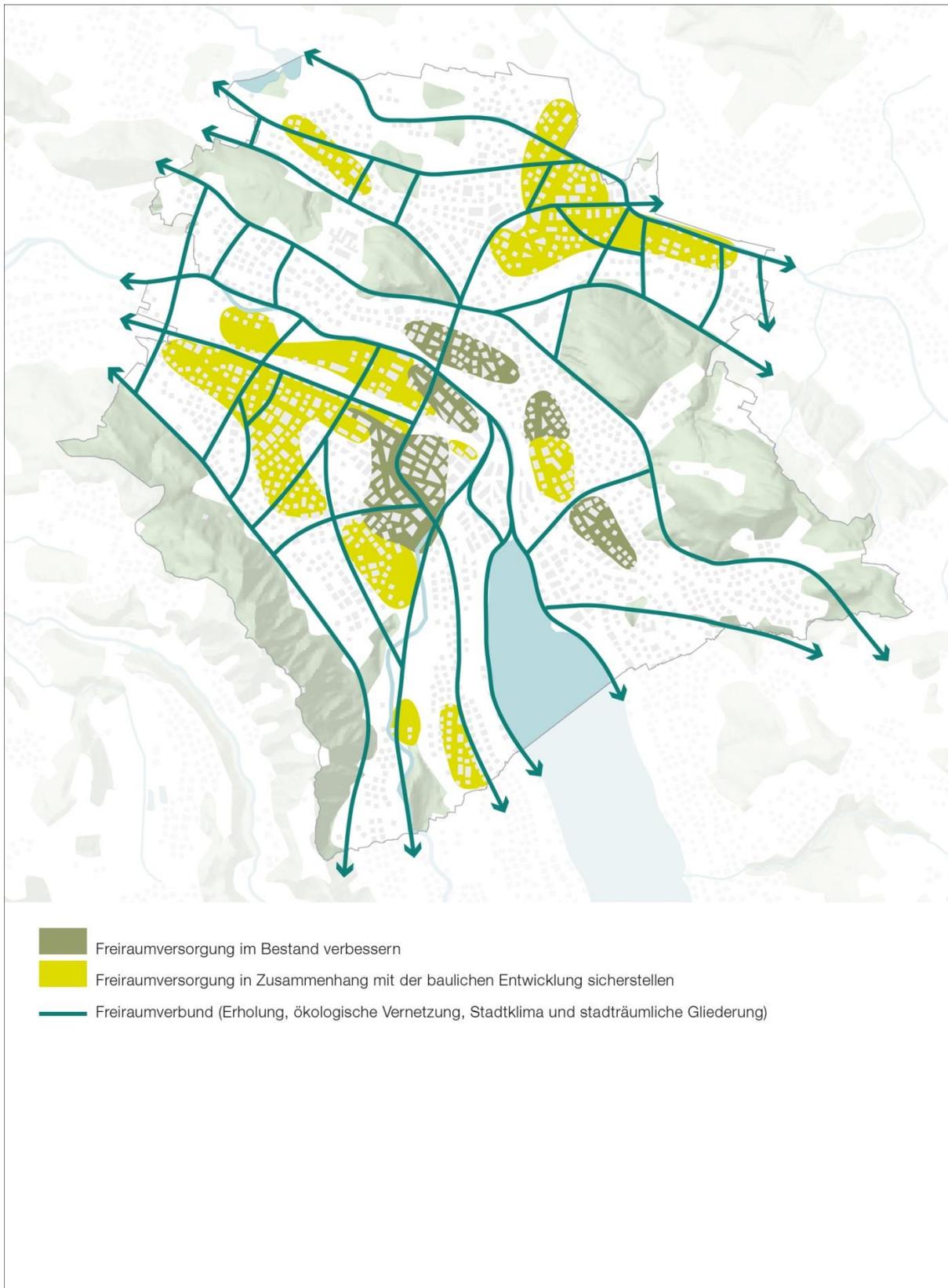


Abb. 3.2: Freiraumversorgung und Freiraumverbund

3.1.3 Massnahmen

- a) Die planungsrechtliche Sicherung der landschaftlichen Besonderheiten und der unversiegelten Flächen als Erholungsraum, Lebensraum für Pflanzen und Tiere, Produktionsraum für die Landwirtschaft und Beitrag zu einem angenehmen Stadtklima erfolgt über die Instrumente der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung (in der Regel mittels Freihalte- oder Erholungszone), durch privatrechtliche Vereinbarungen mit den betroffenen Grundeigentümern oder mit anderen geeigneten Massnahmen (z.B. Unterschutzstellungen).
- b) In Gebieten, die bereits heute oder aufgrund der Nachverdichtung mit Freiräumen unterversorgt sind bzw. eine hohe Wärmebelastung aufweisen, werden bestehende Freiräume für die Erholung aufgewertet oder neue öffentliche und multifunktionale Freiräume (z.B. Pärke) geschaffen (Flächenerwerb, Sicherung in Arealentwicklungen usw.). Die planungsrechtliche Sicherung und Präzisierung der Freiraumversorgung erfolgt über die Instrumente der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung.
- c) Die Stadt Zürich ergreift Massnahmen um unversiegelte Flächen zu schützen und den Versiegelungsgrad insgesamt tief zu halten.

Die Umsetzung der Gesamtstrategie wird in den nachfolgenden Kapiteln 3.2 bis 3.10 präzisiert.

3.2 Landwirtschaft

3.2.1 Ziele

a) Nachhaltige Landwirtschaft

Die zur Verfügung stehenden Bewirtschaftungsflächen ermöglichen eine bodenabhängige, ökologische und zukunftsfähige Landwirtschaft. Mit ihrer Tätigkeit trägt die Landwirtschaft wesentlich zu einer vielfältigen und für die Erholung attraktiven Kulturlandschaft bei und leistet einen Beitrag zur Biodiversität, zum ökologischen Ausgleich und zur ökologischen Vernetzung.

3.2.2 Karteneinträge

Die im Richtplan bezeichneten Landwirtschaftsgebiete dienen der landwirtschaftlichen Produktion, dem ökologischen Ausgleich und der Erholung, wobei erstere im Vordergrund steht (Vorrangnutzung). Zürich-Affoltern und weitere an die Nachbargemeinden angrenzende Landschaftsräume bilden dabei die Schwerpunktgebiete (s. Abb. 3.3).

Tab. 3.1: Landwirtschaftsgebiete (s. Abb. 3.3)

Nr.	Gebiet	Funktion/Entwicklungsziel	Koordinationshinweise
1	Zürich-Nord	«Kornkammer» der Stadt Zürich mit viel Ackerbau und Milchwirtschaft, Erholung (insbesondere im Bereich Unteraffoltern/Tüfwisen), Katzenbach als Leitstruktur der Landschaftsentwicklung und Vernetzungskorridor	Kant. Richtplan Pt. 3.7.2, 3.9.2 und 3.10.2 Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2 Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Freihaltegebiet Kapitel 3.8.2 Gewässerrevitalisierung Kapitel 3.9.2
2	Schwamendingen/Adlisberg	vielfältige landwirtschaftliche Produktion (Grünlandwirtschaft, Milchwirtschaft, Mutterkuhhaltung, Ackerbau und Obstwirtschaft), ökologisch wertvolle Magerwiesen und extensive Wiesen als Ergänzung der gestuften Waldränder	Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2 Vernetzungskorridor/Landschaftsverbindung Kapitel 3.7.2
3	Leimbach/Üetliberg	Grünlandbewirtschaftung, Mutterkuhhaltung, Schwerpunktgebiet für Hochstammobstgärten	Kant. Richtplan Pt. 3.7.2 Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2
4	Dunkelhölzli/Rütihof	Ackerland und (extensive) Wiesen, insbesondere an der Grenze zu Schlieren mit sehr ländlichem Charakter	Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2 Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Freihaltegebiet Kapitel 3.8.2

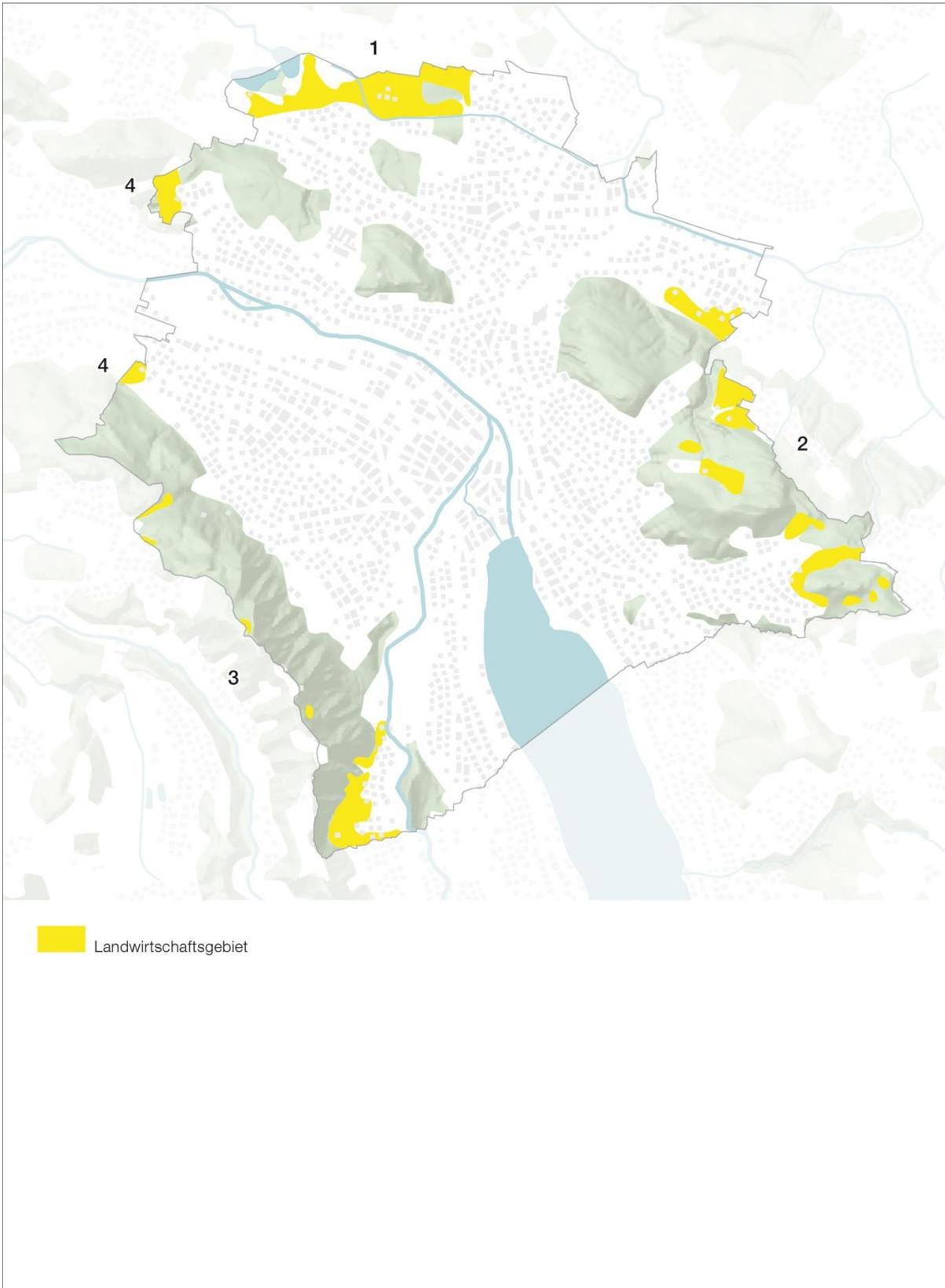


Abb. 3.3: Landwirtschaftsgebiet

3.2.3 Massnahmen

- a) Zur Koordination der landwirtschaftlichen Interessen mit jenen der Erholung und des Naturschutzes werden Landschaftsentwicklungskonzepte und Vernetzungsprojekte erarbeitet und umgesetzt (z.B. Abschluss von freiwilligen Verträgen mit Bewirtschaftenden).

3.3 Erholung

3.3.1 Ziele

Naherholungsgebiete ausserhalb des gebauten Stadtkörpers und innerstädtische Freiräume leisten einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität und Attraktivität als Wohn- und Arbeitsstandort. Für die Weiterentwicklung der Naherholungsgebiete und Freiräume setzt sich die Stadt Zürich folgende Ziele.

a) Erholungsräume für alle

Die Stadt Zürich verfügt über vielfältige, gut erreichbare Erholungsräume von hoher Qualität für unterschiedliche Freizeit- und Erholungsaktivitäten für alle Bevölkerungsgruppen. Den verschiedenen Nutzungsansprüchen und der damit verbundenen Multifunktionalität der Erholungsräume sowie deren Einfluss auf die Biodiversität ist Rechnung zu tragen. Neben einer die Stadt umgebenden attraktiven Landschaft sind dies Plätze, siedlungsorientierte Strassenräume, Pärke, Sport- und Freizeitanlagen im Quartier und am Siedlungsrand.

b) Zugängliche, attraktive Erholungsräume am Wasser

Die Offenheit und Zugänglichkeit des Zürichseeufers und der Flussräume sind gewährleistet, deren Erlebarkeit und Durchgrünung sind gestärkt und bleiben aufrechterhalten (s. Kap. 3.9).

c) Gute Freiraumversorgung

Die Bevölkerung und Beschäftigten sind ausreichend mit gut zu Fuss erreichbar, öffentlichem und qualitativ hochwertigem Freiraum versorgt. Die innerstädtische Freiraumversorgung mit Pärken und Plätzen ist dabei von besonderer Bedeutung (s. Abb. 3.2). Als Planungsrichtwerte gelten 8 m² Freiraum pro Einwohnerin und Einwohner und 5 m² pro Arbeitsplatz.

d) Landschafts- und naturverträgliche Erholungsanlagen

Bauten und Anlagen für die Erholung fügen sich gut ins Landschaftsbild ein. Sie sind so gestaltet, dass sie einen Beitrag zum ökologischen Ausgleich leisten.

e) Aussicht gewährleisten

Die Aussicht von den Freiraumbändern zwischen der Siedlung und den Wäldern der Hügelläge und von exponierten Punkten auf Stadt, See und Alpen sowie ins Limmat-, Glatt- und Furttal ist gewährleistet.

f) Ausflugsziele am See gewährleisten

Restaurants am See stärken als Ausflugsziele für die breite Bevölkerung die Erholungsfunktion des Seebeckens. Es bestehen hohe Anforderungen an die Gestaltung und die Einordnung ins Landschaftsbild.

3.3.2 Karteneinträge

Die Freiräume ausserhalb des Stadtkörpers und die prägenden innerstädtischen Freiräume werden überwiegend dem Erholungsgebiet zugewiesen. In den Erholungsgebieten hat der Erholungszweck Vorrang vor anderen Nutzungen.

In den allgemeinen Erholungsgebieten steht die ruhige, landschaftsbezogene Erholung im Vordergrund. Sie werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Infrastrukturen für die Erholung beschränken sich auf Wege und punktuelle sowie untergeordnet flächige, einfach rückbaubare Erholungsangebote wie Sitzgelegenheiten, Feuerstellen und allmendartige Flächen.

Die als besonderes Erholungsgebiet bezeichneten Gebiete (s. Abb. 3.4) dienen schwerpunktmässig der intensiven, anlagenbezogenen Erholungsnutzung (Sport- und Freizeitanlagen, Parkanlagen, Friedhöfe, Gärten und dergleichen). Ihre Ausstattung mit Einrichtungen für die Erholung und deren Flächeninanspruchnahme soll den sozialen und altersspezifischen Anforderungen der Quartiere Rechnung tragen. Die in Tabelle 3.2 angegebenen Funktionen beziehen sich auf die angestrebte Hauptnutzung. Andere Erholungsnutzungen sind in untergeordnetem Masse möglich. Darüber hinaus ist ein angemessener Flächenanteil der besonderen Erholungsgebiete für die landschaftsbezogene Erholung und für die Naturförderung freizuhalten.

Das Gebiet Albigüetli hat zahlreiche Nutzungsansprüche zu erfüllen (Knabenschiessen, Wagenpark, Schiesssport, polizeiliche Schiessausbildung usw.). Dieser Multifunktionalität ist bei zukünftigen Entwicklungen und Planungen Rechnung zu tragen.

Die Aussichtspunkte von regionaler Bedeutung (s.Tab. 3.3 und Abb. 3.5) zeichnen sich durch eine oder mehrere besondere Ausprägungen hinsichtlich Aussichtsziel, Repräsentativität, Aufenthaltsqualität und Infrastruktur aus. Von ihnen aus sind kulturelle und landschaftliche Besonderheiten sowie die geographische Einbindung und visuelle Beziehungen zum Umland erlebbar.

Zusätzlich zu den Aussichtspunkten werden auch Aussichtslagen bezeichnet. Aussichtslagen bezeichnen jene Gebiete, die zusammenhängend und nicht nur punktuell über eine gute Aussicht verfügen. Innerhalb der Aussichtslagen explizit aufgeführte Aussichtspunkte zeichnen sich durch eine besonders schöne Aussicht und/oder Infrastruktur aus.

Als Ausflugsziele werden die ganzjährig betriebenen Restaurants am Zürichsee ausserhalb der Bauzonen bezeichnet. Mit dem Richtplaneintrag wird das öffentliche Interesse am Standort und der flächigen Ausdehnung dieser Restaurants dokumentiert. Die Festlegung bildet die Grundlage für das nachfolgende Baubewilligungsverfahren.

Tab. 3.2: Funktionen der besonderen Erholungsgebiete (s. Abb. 3.4)

Nr.	Gebiet	Funktion/Entwicklungsziel	Koordinationshinweise
1	Auwis/Lochen/ Zil/Entlisberg	Gärten, Sport	Kant. Richtplan Pt. 3.9.2 Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2 Vernetzungskorridor/ Landschafts- verbindung Kapitel 3.7.2
2	Manegg	Friedhof	Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
3	Allmend Brunau	Sport	Gewässerrevitalisierung Kapitel 3.9.2 Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2

Nr.	Gebiet	Funktion/Entwicklungsziel	Koordinationshinweise
4	Albisgüetli	<p>(Schiess-)Sport, Veranstaltungsplatz, Wagenpark, Hundeschule</p> <p>Zwischen Wald und anlagenbezogener Erholungsnutzung ist ein durchgehendes Band für die landschaftsbezogene Erholung frei zu halten.</p> <p>Wagenparknutzung ist untergeordnete, zeitlich befristete Nutzung.</p> <p>Die Ausbildung von Hunden (Hundeschule) ist untergeordnete Nutzung.</p> <p>Die Nutzung für die polizeiliche Schiessausbildung ist als Sondernutzung zulässig.</p>	<p>Kant. Richtplan Pt. 3.7.2 Schutzverordnung Üetliberg</p> <p>Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2</p> <p>Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2</p>
5	Friesenberg	<p>Gärten, Friedhof</p> <p>Zwischen Wald und anlagenbezogener Erholungsnutzung ist ein durchgehendes Band für die landschaftsbezogene Erholung frei zu halten. Bauten und Anlagen für die Erholung sind so zu gestalten, dass die Aussicht möglich bleibt.</p>	<p>Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2</p> <p>Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2</p>
6	Buchlern	<p>Friedhof, Sport</p> <p>Bauten und Anlagen für die Erholung sind so zu gestalten, dass die Aussicht möglich bleibt.</p>	<p>Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2</p> <p>Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2</p>
7	Dunkelhölzli	<p>Gärten</p> <p>Umnutzung Gärtnerei für Quartiernutzungen</p> <p>Zwischen Wald und anlagenbezogener Erholungsnutzung ist ein durchgehendes Band für die landschaftsbezogene Erholung frei zu halten.</p>	<p>Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2</p> <p>Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2</p>
8	Herrenbergli	Gärten	<p>Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2</p> <p>Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2</p>
9	Juchhof	Sport	<p>Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2</p> <p>Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2</p>
10	Juch / Untere Isleren	Gärten	<p>Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2</p> <p>Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2</p>
11	Werdinsel	Badeanlage	Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2

Nr.	Gebiet	Funktion/Entwicklungsziel	Koordinationshinweise
12	Wiedikon	Friedhof, Park	Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2
13	Höngg	Sport, Friedhof, Allmend	Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
14	Waid	Gärten	Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
15	Korridor Nordheim / Glaubten / Tüfwies	Gärten, Friedhof, Park, Sport	Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
16	Staudenbühl	Sport	Landschaftsförderungsgebiet Kap. 3.6.2
17	Frohühl	Sport, Gärten	
18	Auzelg	Gärten	Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2
19	Probstei	Gärten	Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
20	Stettbach	Sport, Allmend	Kant. Richtplan Kapitel 2.3.2
21	Irchel	Park	Kant. Richtplan Kapitel 6.1.2 Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
22	Susenberg	Gärten Panoramaweg, Aussicht gewährleisten, Freiraumband von Bauten und Anlagen freihalten	Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
23	Zoo	Zoo	Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2 Freihaltegebiet Kapitel 3.8.2
24	Fluntern	Sport, Friedhof	Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
25	Vorderer Adlisberg	Sport, Allmend	Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
26	Dolder	Sport, Allmend	Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2

Nr.	Gebiet	Funktion/Entwicklungsziel	Koordinationshinweise
27	Sonnenberg	Gärten	Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
28	Witikon	Sport, Friedhof Sportanlagen konzentriert im Bereich zwischen Wohnbebauung	Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
29	Burghölzli	Botanischer Garten, Sport	Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
30	See	Park, Sukkulentsammlung Freien Zugang zum See gewähr- leisten (Ausnahme Badeanlagen während Badesaison), Sicht auf See freihalten, dauerhafte Bauten und Anlagen nur zulässig für Erho- lungsnutzung mit engem Bezug zum See (Standortgebundenheit)	Kant. Richtplan Pt. 3.5.2 Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Gewässerrevitalisierung Kapitel 3.9.2
31	Rieterpark	Park	Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
32	Belvoirpark mit Schneeligut	Park	Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
33	Alter botanischer Garten	Park	Kant. Richtplan Pt. 2.3.2
34	Kasernenareal mit Zeughaushof	Park	Kant. Richtplan Pt. 2.3.2 und 6.1.2
35	Platzspitzanlage	Park	Kant. Richtplan Pt. 2.3.2 Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2
36	Schwandenholz	Friedhof	Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2
37	Schwamendingen	Friedhof	Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Landschaftsförderungsgebiet Kapitel 3.6.2

Tab. 3.3 Regionale Aussichtspunkte (s. Abb. 3.5)

Nr.	Name	Nr.	Name
1	Aebnet	20	Bühl
2	Köschenrüti	21	Galgenrain
3	Schwandenholz	22	Entlisberg
4	Buhn	23	Entlisbergkopf
5	Käferholz-Rumpelhalde	24	Mittelleimbach
6	Frohburgstrasse	25	Unterleimbach
7	Ziegelhütte	26	Fallätsche
8	Susenberg	27	Höckler
9	Tobelhof	28	Annaburg
10	Dolder	29	Friesenberg - Reservoir
11	Sonnenberg	30	Gelbe Wand
12	Loorenchopf	31	Hohenstein
13	Looren	32	Hagenbuchrain
14	Kirchhügel Witikon	33	Hasenrain
15	Burghölzli	34	Herrenbergli
16	Epiklinik	35	Kirche Höngg
17	Bürkliterrasse	36	Kappenbühl
18	Lindenhof	37	Hungerberg
19	Polyterrasse	38	Grünwald

Tab. 3.4 Regionale Ausflugsziele (s. Abb. 3.6)

Nr.	Gebiet	Funktion	Koordinationshinweise
1	Camping Wollishofen Seestrasse 557	Restaurant an Land, ganzjährig, geplant Versorgungsfunktion für Camping, bestehend Max. 50 Innensitzplätze Max. 60 Aussensitzplätze Zusätzliche Aussensitzplätze (März–Oktober): Max. 160	Kant. Richtplan Pt. 3.5.2 Besonderes Erholungsgebiet Nr. 30 Kapitel 3.3.2 Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Gewässerrevitalisierung Kapitel 3.9.2 Seeuferweg Kapitel 4.4.2
2	Hafen Wollishofen Seestrasse 493	Restaurant auf See, ganzjährig, bestehend Max. 110 Innensitzplätze Max. 250 Aussensitzplätze	Kant. Richtplan Pt. 3.5.2 Besonderes Erholungsgebiet Nr. 30 Kapitel 3.3.2 Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Gewässerrevitalisierung Kapitel 3.9.2 Seeuferweg Kapitel 4.4.2
3	Hafen Enge Mythenquai 61	Restaurant auf See, ganzjährig, bestehend	Kant. Richtplan Pt. 3.5.2 Besonderes Erholungsgebiet Nr. 30 Kapitel 3.3.2

Nr.	Gebiet	Funktion	Koordinationshinweise
		<p>Aussensitzplätze an Land, saisonal, bestehend</p> <p>Max. 200 Innensitzplätze im EG und 100 Innenplätze im OG auf See</p> <p>Max. 100 Aussensitzplätze im OG auf See</p> <p>Zusätzliche Aussensitzplätze an Land (März–Oktober): Max. 300</p>	<p>Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2</p> <p>Gewässerrevitalisierung Kapitel 3.9.2</p>
4	Riesbach Klaustrasse 2	<p>Restaurant an Land, ganzjährig, bestehend</p> <p>Max. 50 Innensitzplätze</p> <p>Max. 220 Aussensitzplätze</p>	<p>Kant. Richtplan Pt. 3.5.2</p> <p>Besonderes Erholungsgebiet Nr. 30 Kapitel 3.3.2</p> <p>Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2</p> <p>Gewässerrevitalisierung Kapitel 3.9.2</p>
5	Zürichhorn Bellerivestrasse 160, 162, 164	<p>Restaurant auf See, ganzjährig, bestehend</p> <p>Aussensitzplätze an Land, saisonal, bestehend</p> <p>Fischerstube: Max. 120 Innensitzplätze Max. 180 Aussensitzplätze</p> <p>Fischerhütte (März–Oktober): Max. 35 Innensitzplätze Max. 15 Aussensitzplätze</p> <p>Gartenbuffet (März–Oktober): Max. 200 Aussensitzplätze</p>	<p>Kant. Richtplan Pt. 3.5.2</p> <p>Besonderes Erholungsgebiet Nr. 30 Kapitel 3.3.2</p> <p>Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2</p> <p>Gewässerrevitalisierung Kapitel 3.9.2</p>

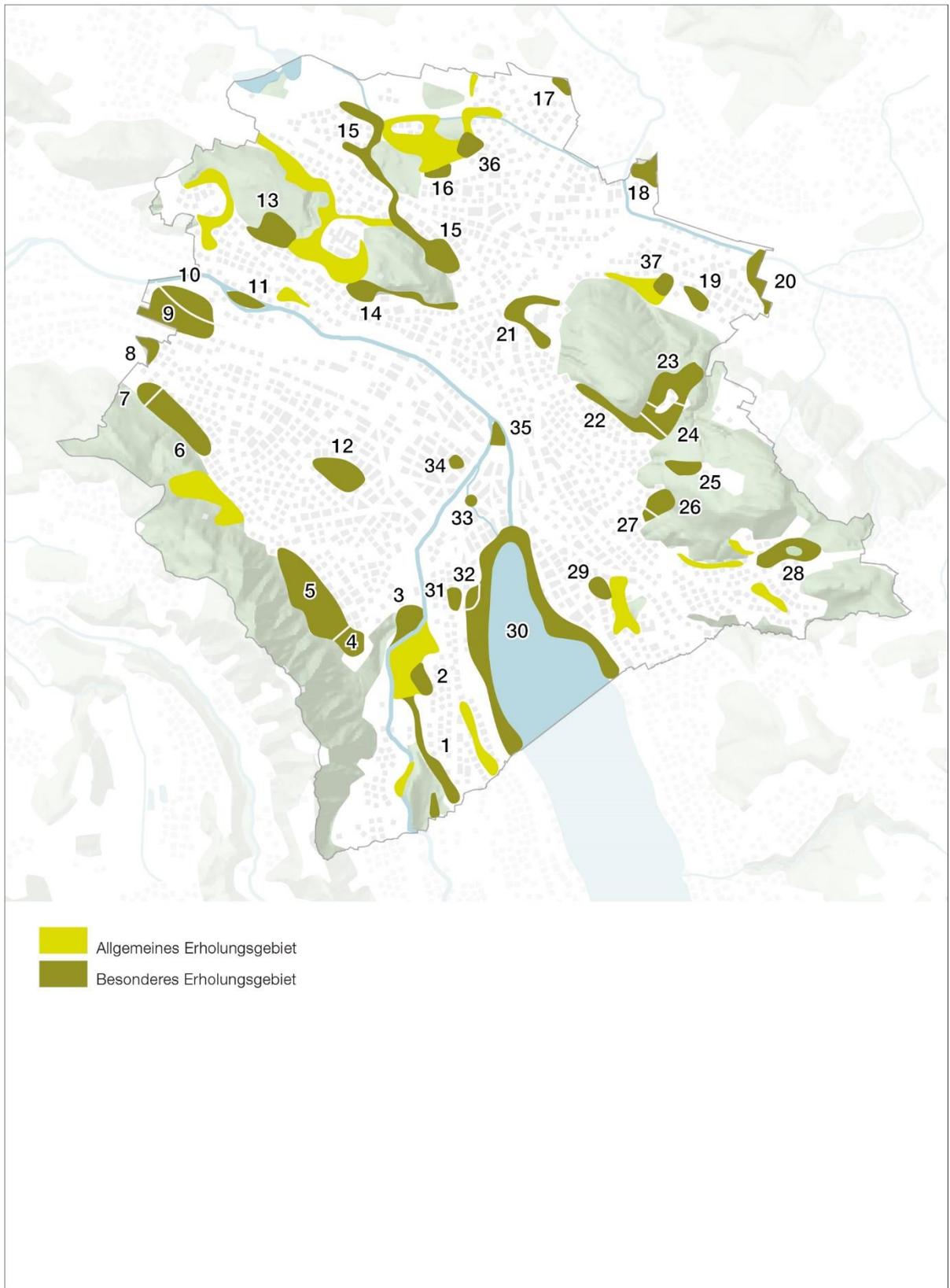


Abb. 3.4: Erholungsgebiet

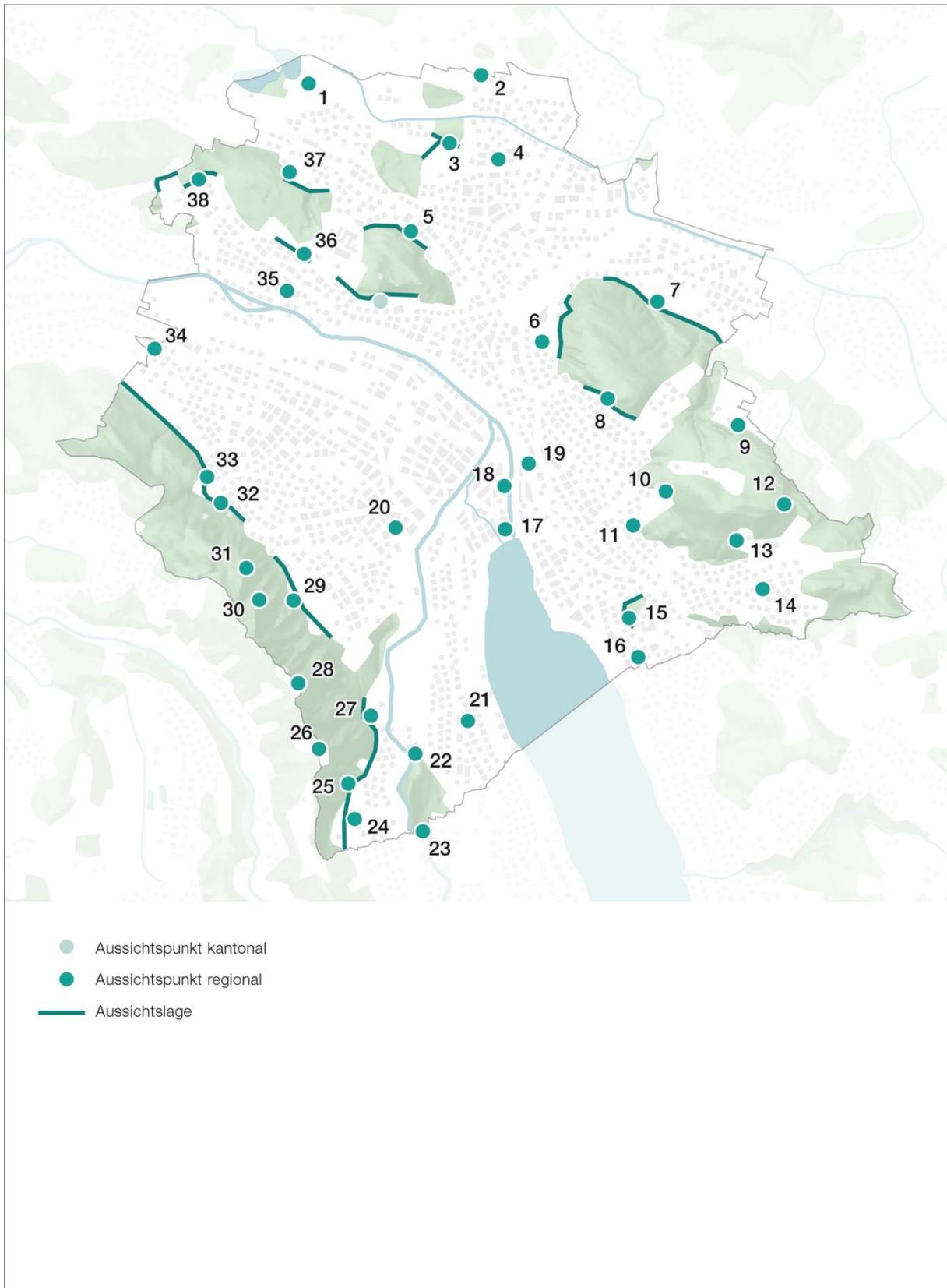


Abb. 3.5: Aussichtspunkte und Aussichtslagen



● Ausflugsziel regional

Abb. 3.6: Ausflugsziele

3.3.3 Massnahmen

- a) Für die differenzierte, bedarfsgerechte landschafts- und naturverträgliche (Weiter-) Entwicklung von Erholungsräumen werden Landschaftsentwicklungskonzepte, Freiraumkonzepte, Nutzungskonzepte usw. erarbeitet und umgesetzt.
- b) Zur Steigerung des Erholungswerts werden in zweckgebundenen Freiräumen (Sportanlagen, Kleingartenanlagen usw.) die Durchlässigkeit und Naherholungsqualität für die allgemeine Öffentlichkeit erhöht (z.B. durch Schaffung von Aufenthaltsbereichen).
- c) Zur Koordination der verschiedenen Interessen und zur Minimierung von Nutzungskonflikten wird für das Erholungsgebiet Albisgütli ein Nutzungsreglement erarbeitet.
- d) Zur langfristigen Sicherstellung der Aussicht und wichtiger Sichtbeziehungen innerhalb des Stadtgebiets und mit dem Umland wird ein Sichtachsenkonzept erarbeitet und umgesetzt.

3.4 Naturschutz

3.4.1 Ziele

a) Artenvielfalt

Zur Erhaltung der Vielfalt der wild lebenden, einheimischen Pflanzen und Tiere stehen ausreichend qualitativ gute Lebensräume innerhalb des gebauten Stadtkörpers, in der offenen Landschaft und im Wald (s. Kap. 3.10) zur Verfügung. Die Lebensräume sind gut miteinander vernetzt.

b) Ökologisch wertvolle Fläche

Im Sinne des ökologischen Ausgleichs sind jeweils mindestens fünfzehn Prozent der Flächen im Siedlungsgebiet, im Offenland und im Wald ökologisch wertvoll.

3.4.2 Karteneinträge

Die im Richtplan eingetragenen Naturschutzgebiete bezeichnen die für den Erhalt der Biodiversität besonders wertvollen Gebiete. Sie dienen dem Schutz und der Förderung der vorhandenen Naturwerte und leisten einen Beitrag zu einem attraktiven Erholungsraum. Es werden keine regionalen Naturschutzgebiete festgelegt.

3.4.3 Massnahmen

- a) Zur Förderung der Biodiversität werden Arten- und Lebensraumförderungsprogramme erarbeitet und umgesetzt.
- b) Der ökologische Ausgleich wird im Rahmen von Bewilligungsverfahren (z.B. mittels ökologisch wertvoller Umgebungsgestaltung oder Dachbegrünung) und durch das Abschliessen von freiwilligen Verträgen mit den Bewirtschaftenden sichergestellt.

3.5 Landschaftsschutzgebiet

3.5.1 Ziele

a) Landschaftliche Besonderheiten erhalten

Für den Erhalt eines attraktiven Stadtbildes und Erholungsraums sind Zürichs geomorphologisch und landschaftsästhetisch besonders wertvollen Gebiete langfristig erhalten und in ihrem landschaftlichen Wert gestärkt.

3.5.2 Karteneinträge

Das Wehrenbachtobel zeichnet sich durch eine besondere Eigenart, Vielfalt und Schönheit aus. Es wird deshalb als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Landschaftsschutzgebiete sind Wald, Landwirtschaftsgebiet oder Naturschutzgebiet überlagernde Festlegungen. Diese Grundnutzungen bleiben bestehen, nehmen aber Rücksicht auf die Besonderheiten der einzelnen Landschaftsschutzgebiete. Gleiches gilt für die Erholungsnutzung.

Tab. 3.4: Landschaftsschutzgebiet (s. Abb. 3.6)

Nr.	Bezeichnung	Schutzziel	Koordinationshinweise, Handlungsbedarf
1	Wehrenbachtobel	Erhaltung des Mosaiks aus Feucht- und Trockenwiesen, Hecken, Obstbäumen, Kleingärten und mit den offenen Bereichen stark verzahnten Waldbereichen	Kant. Richtplan Pt. 3.6.2 Naturschutzgebiet Kapitel 3.4.2 Waldentwicklungsplan Stadt Zürich (WEP) gemeindeübergreifendes Schutzgebiet (Zollikon, Zumikon, Zürich)



Abb. 3.6: Landschaftsschutzgebiet

3.5.3 Massnahmen

- a) Zur langfristigen Sicherung und Stärkung der Landschaftsqualität wird eine Schutzverordnung und ein Pflege-/Bewirtschaftungskonzept erarbeitet und umgesetzt.
- b) Massnahmen zur Aufwertung des Landschaftsbildes werden mit den Nachbargemeinden koordiniert.

3.6 Landschaftsförderungsgebiet

3.6.1 Ziele

Für den Erhalt eines attraktiven Stadtbilds und Erholungsraums wird in den Landschaftsförderungsgebieten die Weiterentwicklung bestehender Qualitäten und die Stärkung ihres Charakters angestrebt.

a) Attraktive Landschaftsräume

Die Landschaftsförderungsgebiete zeichnen sich durch ein attraktives, die lokalen Besonderheiten betonendes Landschaftsbild, eine multifunktionale Nutzung (Erholung, Natur- und Landschaftserlebnis, Land- und Forstwirtschaft) und eine hohe ökologische Qualität aus. Insbesondere die ökologischen Qualitäten der hügelbegleitenden Freiraumbänder mit Wiesen, Weiden, Hecken, Obstgärten und naturnahen Waldrändern sind erhalten.

3.6.2 Karteneinträge

Die Landschaftsförderungsgebiete sind überlagernde Festlegungen und umfassen die bewaldeten Hügelzüge, die dem Wald vorgelagerten Freiraumbänder und prägende Erhebungen im Siedlungskörper. Die Grundnutzungen (Wald, Landwirtschaft, Siedlung bzw. Erholung) bleiben bestehen, berücksichtigen jedoch die Multifunktionalität und die landschaftlichen und geomorphologischen Besonderheiten dieser Räume.

Tab. 3.5: Landschaftsförderungsgebiete (s. Abb. 3.7)

Nr.	Gebiet	Funktion	Förderschwerpunkt	Koordinationshinweise
1	Affoltern–Seebach–Katzenseen	Die Landschaft Affoltern–Seebach–Katzenseen ist als attraktive Kultur- und Naturlandschaft weiter zu entwickeln und als Naherholungsraum zu stärken. Insbesondere werden die Nutzungsinseln Reckenholz und Schwandenholz durch gestalterische Massnahmen besser in die Landschaft integriert.	Feuchtflächenverbund Katzenseen/Katzenbachaue Obstgärten im Kontext dörflicher Strukturen	Erholungsgebiet/Aussichtspunkt Kapitel 3.3.2 Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2 Freihaltegebiet Kapitel 3.8.2 Gewässerrevitalisierung Kapitel 3.9.2
2	Gubrist–Hönggerberg–Zürichberg–Adlisberg	Die Landschaft des Hügelzugs Gubrist–Hönggerberg–Zürichberg–Adlisberg wird als parkartige Kulturlandschaft mit landwirtschaftlicher Nutzung und hohem Naturwert entwickelt. Die glazial geprägte Topografie ist zu schützen und bleibt als identitätsstiftende Form der Landschaft wahrnehmbar.	Trockenstandorte Wiesen/Weiden naturnahe Bachufer Obstgärten	Gebiete mit Nutzungsvorgaben Kapitel 2.5.2 Erholungsgebiet/Aussichtspunkt Kapitel 3.3.2 Naturschutzgebiet Kapitel 3.4.2 Vernetzungskorridor/Landschaftsverbindung Kapitel 3.7.2 Freihaltegebiet Kapitel 3.8.2

Nr.	Gebiet	Funktion	Förderschwerpunkt	Koordinationshinweise
3	Witikon	Traditionelle Kulturlandschaft erhalten	Obstgärten	Schutzwürdiges Ortsbild Kapitel 2.3.2 Erholungsgebiet/Aussichtspunkt Kapitel 3.3.2
4	Burghölzli	Das Burghölzli bleibt als deutlich erkennbarer, weitgehend un bebauter Molassehügel mit stark durchgrünter Seitenmoräne erhalten.	Trockenstandorte Reben Obstgärten Wiesen/Weiden Durchgrünung (Bäume)	Kant. Richtplan Pt. 6.1.2 Durchgrünter Stadtkörper Kapitel 2.1.2 Gebiete mit Nutzungsvorgaben Kapitel 2.5.2 Erholungsgebiet/Aussichtspunkt Kapitel 3.3.2 Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2
5	Egg–Kalchbühl	Die Erhebung Egg–Kalchbühl bleibt als deutlich erkennbarer, weitgehend un bebauter Moränenzug erhalten.	Trockenstandorte Obstgärten Wiesen/Weiden	Durchgrünter Stadtkörper Kapitel 2.1.2 Gebiete mit Nutzungsvorgaben Kapitel 2.5.2 Erholungsgebiet/Aussichtspunkt Kapitel 3.3.2 Vernetzungskorridor Kapitel 3.7.2
6	Enge	Das morphologische Erscheinungsbild sowie die landwirtschaftlichen Strukturen bleiben erhalten.	Durchgrünung (Bäume) Obstgarten Wiesen/Weiden	Durchgrünter Stadtkörper Kapitel 2.1.2
7	Üetliberg–Albis	Der Hügelzug Üetliberg–Albis ist als abwechslungsreiche, durch zweckgebundene Nutzungen strukturierte Landschaft mit hohem Naturwert weiter zu entwickeln.	extensive Wiesen und Weiden Obstgärten naturnahe Bachufer lichte Wälder	Kant. Richtplan Pt. 3.9.2 Erholungsgebiet/Aussichtspunkt Kapitel 3.3.2 Naturschutzgebiet Kapitel 3.4.2 Vernetzungskorridor/Landschaftsverbindung Kapitel 3.7.2 Freihaltegebiet Kapitel 3.8.2 Gewässerrevitalisierung Kapitel 3.9.2
8	Höngg	Rebberg erhalten	Reben mit traditioneller Rebbergflora	Erholungsgebiet/Aussichtspunkt Kapitel 3.3.2

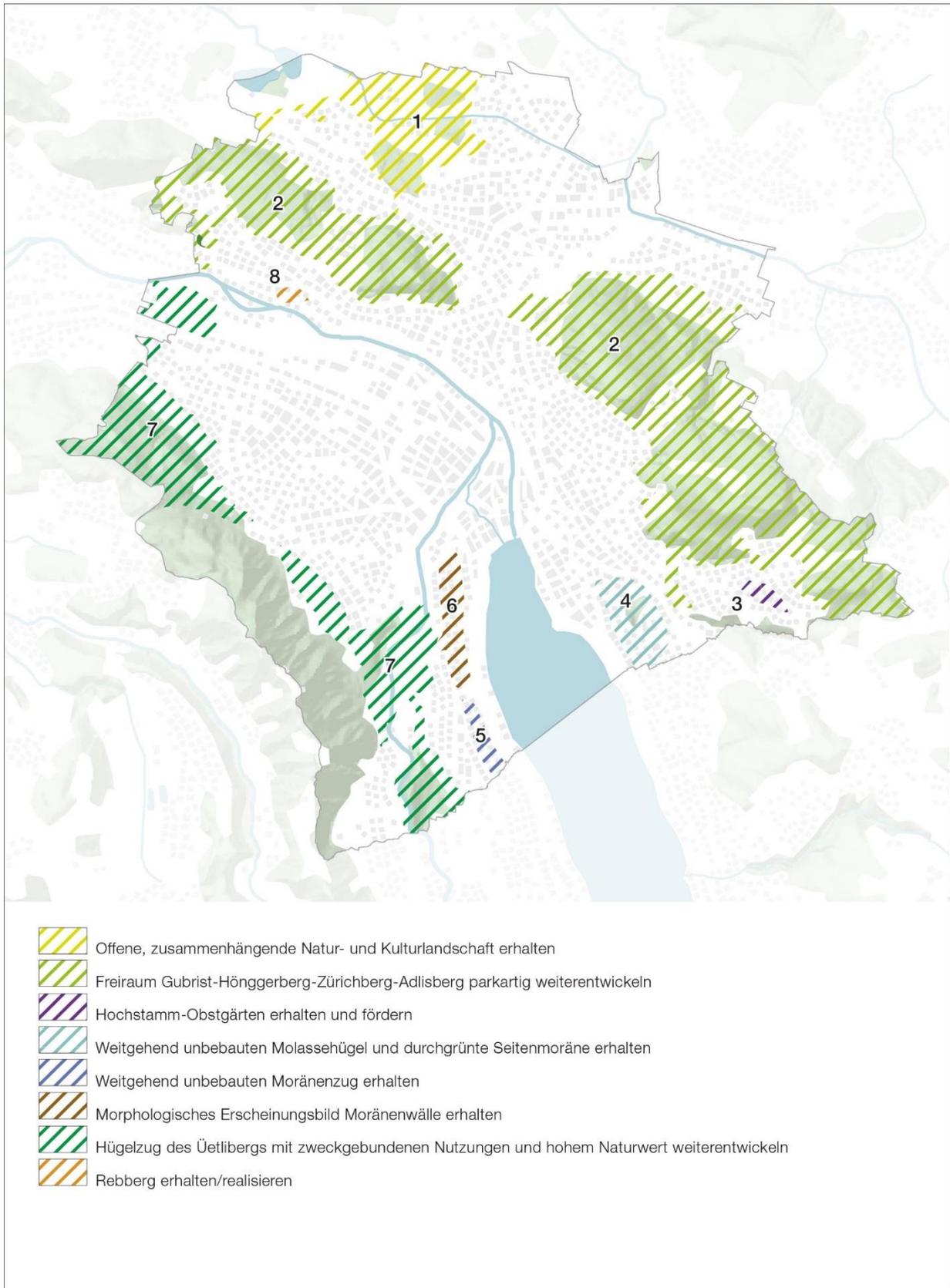


Abb. 3.7: Angestrebte Entwicklung der Landschaftsförderungsgebiete

3.6.3 Massnahmen

- a) Zur Minimierung von Nutzungskonflikten und für die qualitätsvolle Weiterentwicklung der Landschaftsförderungsgebiete werden integrale Nutzungskonzepte (z.B. Landschaftsentwicklungskonzepte) erarbeitet und umgesetzt.
- b) Zur Steigerung der Landschaftsqualität werden sowohl ökologische Aufwertungen vorgenommen als auch solche, die dem Landschaftsbild und -erleben zugutekommen.
- c) Massnahmen zur Landschaftsentwicklung werden mit den Nachbargemeinden koordiniert.

3.7 Vernetzungskorridor, Landschaftsverbindung, Wildübergang

3.7.1 Ziele

a) Ökologische Vernetzung

Die ökologische Vernetzung der die Stadt umgebenden Lebensräume sowie der grossen Fliessgewässer inklusive ihrer Uferbereiche mit der Region ist gewährleistet. Als durchgehende Bänder mit einheimischer, naturnaher Bepflanzung dienen Vernetzungskorridore der funktionalen Verbindung von Populationen in getrennten Lebensräumen und erhöhen die Durchlässigkeit der Landschaft. In allen Vernetzungskorridoren sind Baumbestände möglichst zu erhalten oder zu erweitern.

b) Miteinander verbundene Erholungsgebiete

Der Bevölkerung stehen zusammenhängende, grossflächige Erholungsräume mit hohem Landschaftserlebniswert zur Verfügung.

c) Sichere Wildwechsel

Wildwechsel sind sowohl für das Wild als auch für die Verkehrsteilnehmenden sicher.

3.7.2 Karteneinträge

Vernetzungskorridore und Landschaftsverbindungen sind Teil des Freiraumverbundes (s. Abb. 3.2). Dabei bezeichnen Vernetzungskorridore die für die regionale ökologische Vernetzung wesentlichen Bereiche unterschiedlicher Ausprägung (s. Tab. 3.6 und Abb. 3.8). Landschaftsverbindungen bezeichnen die Aufhebung oder Reduktion der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen (s. Tab. 3.7 und Abb. 3.8). Hier stehen insbesondere die Aufwertung des Landschaftsbildes und die Zusammenführung wichtiger Erholungs- und Wildlebensräume im Vordergrund. Wildübergänge bezeichnen punktuelle, wichtige Wildwechsel, die in ihrer Funktion gestärkt werden sollen (s. Tab. 3.7 und Abb. 3.8).

Tab. 3.6 Ausprägung und Funktion der Vernetzungskorridore (s. Abb. 3.8)

Typ	Ausprägung	Hauptfunktion
Landschaft	überwiegend landwirtschaftlich genutzte oder parkartige Flächen mit einer hohen Dichte ökologisch wertvoller Habitate (Magerwiesen, Obstgärten, Hecken usw.)	Übergeordnete Vernetzung für grossräumige Wanderbewegungen von Wildtieren
Gewässer	aquatische Lebensräume und angrenzende Uferbiotope (Hochstaudenfluren, Schilf, Wiesenböschungen, Gehölze usw.)	Vernetzung gewässertypischer Arten

Tab. 3.7: Landschaftsverbindungen und Wildübergänge (s. Abb. 3.8)

Nr.	Bezeichnung	Funktion	Zu querende Infrastruktur	Koordinationshinweis
L1	Wiederherzustellende Landschaftsverbindung südlich oder nördlich der ETH Hönggerberg	erholungsbezogene und ökologische Vernetzung, Landschaftsaufwertung	Emil Klöti-Strasse (Mig-rarcus)	Kant. Richtplan Pt. 6.1.2
L2	Wiederherzustellende Landschaftsverbindung Öschbrig–Adlisberg	Wildtiervernetzung, Landschaftsaufwertung	Witikonerstrasse	
W1	Wildübergang	Reduktion Fallwild	Tobelhofstrasse	
W2	Wildübergang	Reduktion Fallwild	Wehntalerstrasse ab Autobahnkreuz bis Stadtgrenze	
W3	Wildübergang	Reduktion Fallwild	Affolternstrasse/Furttalstrasse bis Im Holzerhurd	
W4	Wildübergang	Reduktion Fallwild	Regensdorfstrasse	
W5	Wildübergang	Reduktion Fallwild	Albisriederstrasse ab Familiengartenareal Hasenrain bis Kreuzung Birmensdorferstrasse	
W6	Wildübergang	Reduktion Fallwild	Birmensdorferstrasse ab Brünneliacker bis Stadtgrenze	

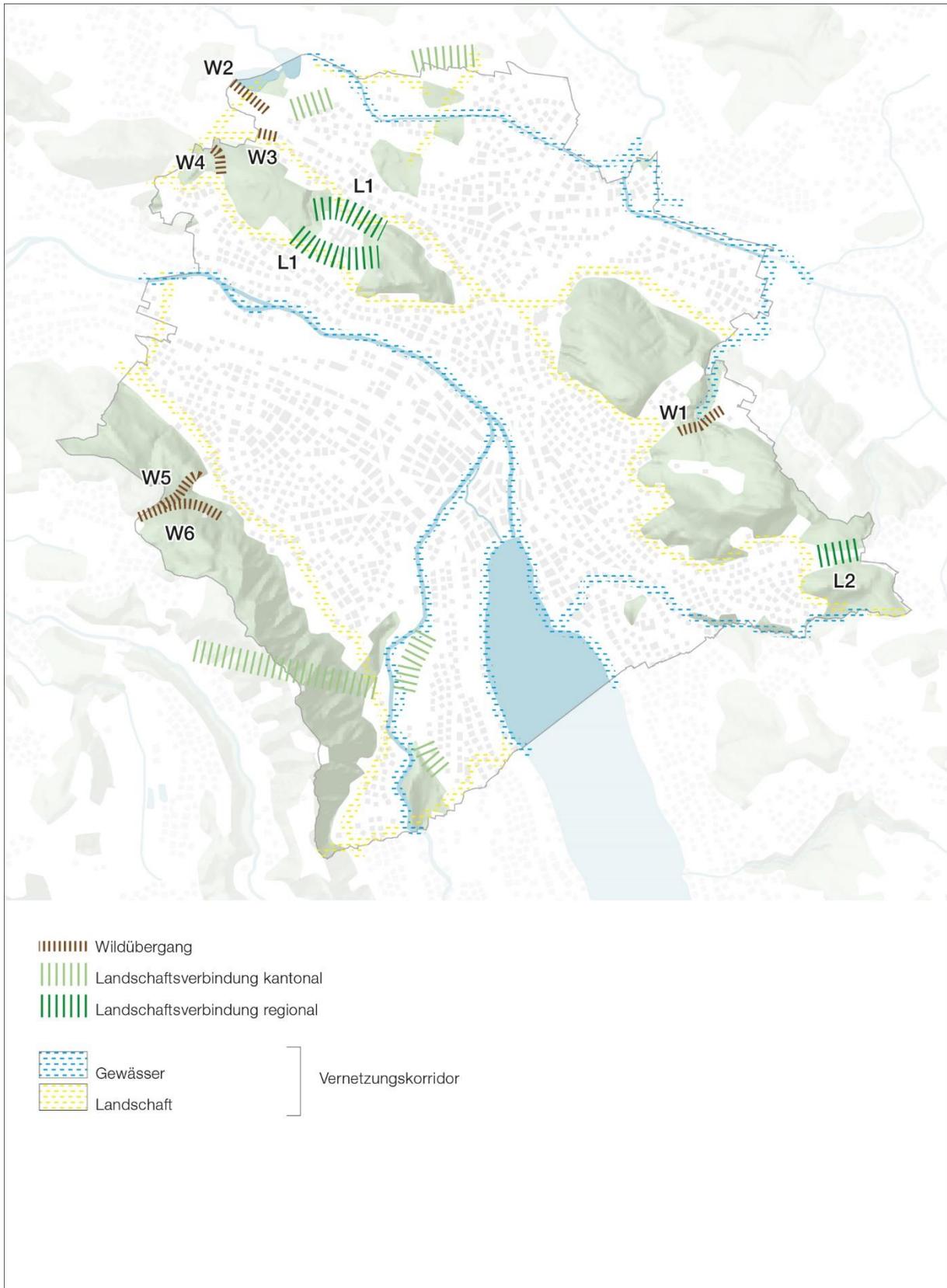


Abb. 3.8 Landschaftliche und ökologische Vernetzung

3.7.3 Massnahmen

- a) Aufhebung oder Reduktion der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen durch bauliche oder andere geeignete Massnahmen zur Steigerung der Durchlässigkeit und Biotopqualität (z.B. mittels Revitalisierung von Bächen, ökologisch wertvoller Umgebungsgestaltung, Verkehrslenkung, Überdeckung usw.)
- b) Vernetzungsmassnahmen werden mit den Nachbargemeinden koordiniert.
- c) Das regionale Netz der Vernetzungskorridore ist auf kommunaler Stufe zu verfeinern und mit kommunalen Vernetzungskorridoren zu ergänzen.
- d) Auf kommunaler Stufe sind die Massnahmen zur Umsetzung der regionalen und kommunalen Vernetzungskorridore zu konkretisieren.

3.8 Freihaltegebiet

3.8.1 Ziele

a) Unverbaute Landschaftskammern

Die für das Landschaftserlebnis besonders wertvollen (weitestgehend) unverbauten Landschaftskammern sind erhalten und dauerhaft frei von Bauten und Anlagen.

b) Siedlungstrennung

Grünräume gliedern das Siedlungsgebiet und wirken an den Gemeindegrenzen einem Zusammenwachsen der Bebauung entgegen.

3.8.2 Karteneinträge

Freihaltegebiete sind überlagernde Festlegungen. Die Grundnutzungen bleiben bestehen, berücksichtigen jedoch die Ziele der Freihaltung. Die Freihaltegebiete Leimbach und Frankental dienen insbesondere der Siedlungstrennung und räumlich visuellen Wahrnehmung der Gemeindegrenzen. Die übrigen Freihaltegebiete bezeichnen Landschaftskammern, die dauernd von (landschaftswirksamen) Bauten und Anlagen freizuhalten sind (insbesondere Hochbauten, Zäune usw.), ausgenommen sind geringfügige Infrastrukturen für die Erholung oder für die landwirtschaftliche Nutzung (z.B. Sitzbänke, Feldwege).



Abb. 3.9: Freihaltegebiet

3.8.3 Massnahmen

- a) Gewährleistung der Freihaltung im Rahmen von Bewilligungsverfahren und Planungen.

3.9 Gewässer

3.9.1 Ziele

Zürich ist eine Stadt am Wasser. Der See und die Fließgewässer leisten einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität und Attraktivität des Wohn- und Arbeitsstandorts Zürich. Für die Weiterentwicklung der Gewässer setzt sich die Stadt Zürich folgende Ziele:

a) Attraktive und ökologisch wertvolle Erholungs- und Naturräume am und im Wasser

Zürichsee, Limmat, Glatt, Sihl, Katzenbach und die übrigen stadtbildprägenden Bäche und Tobel sind als vielfältig nutzbare, durchgrünte Erholungs- und Naturräume ausgebildet. Öffentliche Frei- und Grünräume prägen das Bild der Ufer.

Die Gewässer der Stadt Zürich bieten attraktive und gut zugängliche Erholungs- und Erlebnisräume mit adäquaten Einrichtungen für die Erholung. Die Aufenthaltsqualität ist hoch.

Die Gewässer verbinden die innerstädtischen Erholungsräume mit der offenen Landschaft und sind wichtige ökologische Vernetzungsachsen. Sie sind Lebensraum einer vielfältigen Flora und Fauna.

Die Gewässer sind im Stadtbild erlebbar und die unterschiedlichen Gewässerabschnitte sind in ihrer Ausprägung gestärkt. Alle Grünanlagen, Plätze und Wege sowie Bauten und Anlagen für die gewässerbezogene Erholung im und am Wasser (z.B. Badeanlagen, Aufenthalts- und Spielbereiche, Stege etc.) erfüllen hohe qualitative Anforderungen in Bezug auf ihre Einpassung in das Stadt- und Landschaftsbild und ihren Nutzen für die Öffentlichkeit.

b) Situationsgerechter Schutz vor Hochwasser

Massnahmen zum Schutz vor Hochwasser richten sich nach den örtlichen Gegebenheiten und orientieren sich an den Sicherheitsbedürfnissen, am Erholungs- und Erlebniswert, am jeweiligen Stadt- und Landschaftsbild sowie an der Ökologie.

3.9.2 Karteneinträge

Der Eintrag «Aufwertung von See- und Flussufer» bezeichnet jene Gewässerabschnitte, in denen Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Zugänglichkeit für Erholungsuchende, zum Hochwasserschutz und zur ökologischen Aufwertung miteinander kombiniert werden sollen (integraler Ansatz).

In den mit «Gewässerrevitalisierung» bezeichneten Gewässerabschnitten soll die ökologische Funktionsfähigkeit soweit wie möglich wieder hergestellt werden.

Tab. 3.8: Aufwertung See-/Flussufer (s. Abb. 3.10)

Nr.	Bezeichnung	Vorhaben	Koordinationshinweise
A1	Glatt	Attraktivitätssteigerung für Erholung-suchende und ökologische Aufwertung	Kant. Richtplan Pt. 3.4.2
A2	Zürichsee/Tiefenbrunnen	Wassersportzentrum Marina Tiefenbrunnen	Kant. Richtplan Pt. 3.4.2 Kant. Richtplan Pt. 6.1.2 Abstimmung mit Nachbarregion (ZPP) Schifffahrt Kapitel 4.9.2
A3	Zürichsee/Enge	Schaffung attraktiver öffentlicher Seeanlagen, Anbindung an Sukkulen- tensammlung und Belvoirpark	Kant. Richtplan Pt. 3.4.2
A4	Sihl	integrales Aufwertungsprojekt, das neben Hochwasserschutz auch den Nutzen als Erholungsraum und die öko- logische Aufwertung beinhaltet	Kant. Richtplan Pt. 3.4.2
A5	Limmat/Breitenstein	Attraktivitätssteigerung für Erholung-suchende und ökologische Aufwertung	Kant. Richtplan Pt. 3.4.2
A6	Limmat / Fabrik am Wasser	Attraktivitätssteigerung für Erholung-suchende	Kant. Richtplan Pt. 3.4.2
A7	Limmat / Am Giessen	ökologische Aufwertung des rechten Ufers	Kant. Richtplan Pt. 3.4.2

Tab. 3.9: Gewässerrevitalisierung (s. Abb. 3.10)

Nr.	Bezeichnung	Vorhaben
G1	Katzenbach	naturnahe Umgestaltung des Bachgerinnes und ökologische Aufwertung des Gewässerraumes; Entwicklung einer temporär überströmten Auenlandschaft im Retentionsraum Bennenried; Steigerung des Natur- und Landschaftserlebnisses für Erholung- suchende
G2	Glatt	Revitalisierung des Gewässer-und Uferbereichs und des Auenwalds Altried
G3	Zürichseeufer	Revitalisierung der Mündung Hornbach, ökologische Aufwertung des Zürichseeufers
G4	Sihl / Allmend Brunau	naturnaher Freiraum für eine vielfältige Tier- und Pflanzenwelt und die naturbezogene Erholung
G5	Hornbach	Revitalisierung flussaufwärts der Mündung

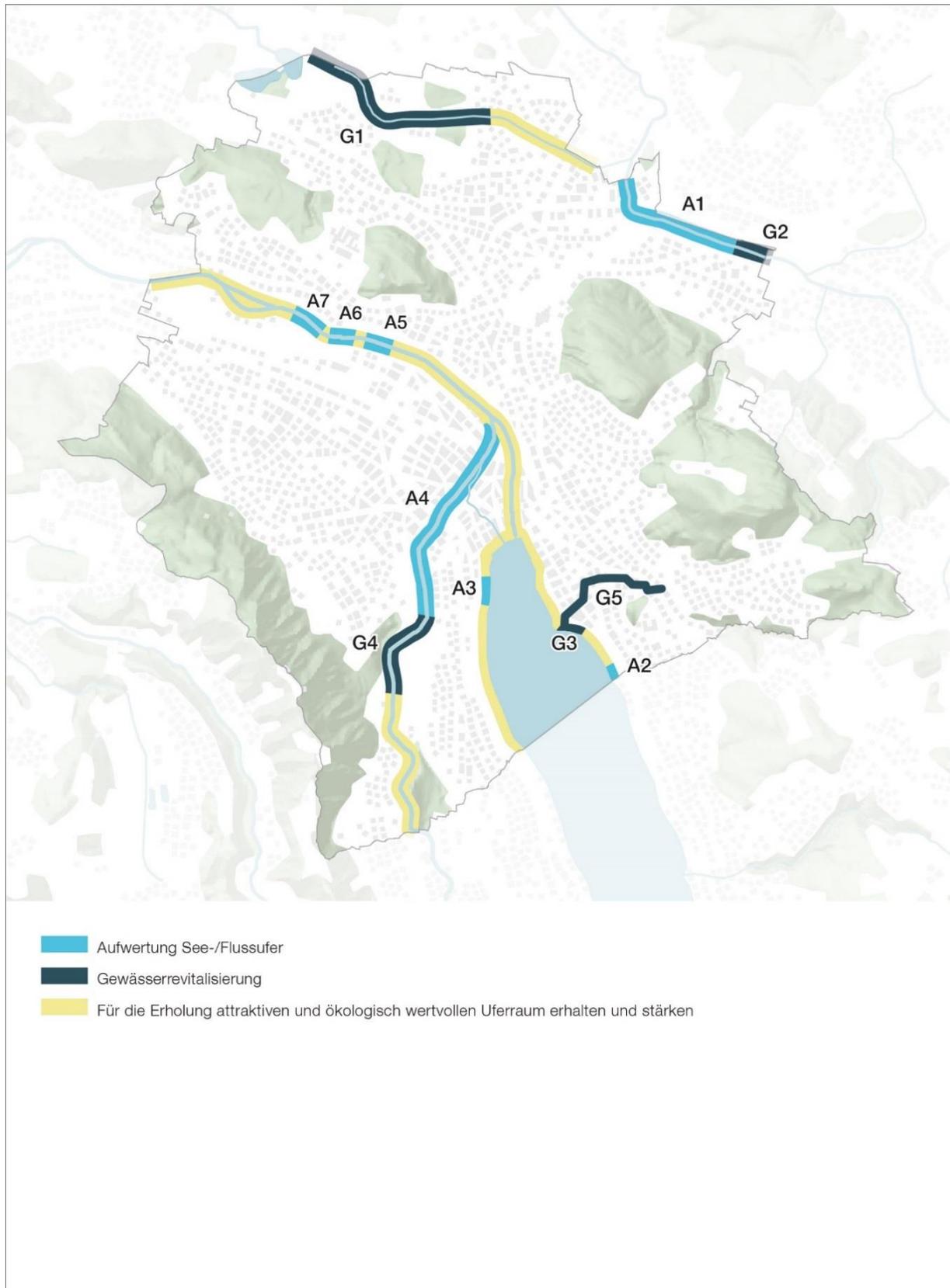


Abb. 3.10: Angestrebte Gewässerentwicklung

3.9.3 Massnahmen

- a) Die Erhaltung und Schaffung von attraktiven und ökologisch wertvollen Erholungs- und Naturräumen am und im Wasser ist das grundlegende Ziel für die Weiterentwicklung der Gewässer der Stadt Zürich. Die Umsetzung und Präzisierung, insbesondere hinsichtlich der prioritär zu revitalisierenden Bäche oder der zu erstellenden Bauten und Anlagen für die Erholung in und am Wasser erfolgt über die Instrumente der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung.
- b) Für die Aufwertung der Uferräume und zur Revitalisierung der Gewässer werden integrale Leitbilder und Nutzungskonzepte erarbeitet und umgesetzt.

3.10 Wald

Der Wald auf Stadtgebiet erfüllt vielfältige Funktionen: Er dient der Erholung der Bevölkerung, als Lebensraum der einheimischen Flora und Fauna, der Holznutzung und als Wasserreservoir und Klimaregulator. Die zukünftige Entwicklung und Nutzung des Waldes richtet sich unter Rücksichtnahme auf die angrenzenden offenen Landschaftsbereiche und den bebauten Stadtkörper nach den Festlegungen des städtischen und des kantonalen Waldentwicklungsplans (WEP), des kantonalen Richtplans (s. dort Pt. 3.3) und den regionalen Landschaftsförderungsgebieten (s. Kap. 3.6).

3.11 Grundlagen

3.11.1 Rechtliche Grundlagen

- Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
- Raumplanungsverordnung (RPV) des Bundes vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
- Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) vom 7. September 1075 (LS 700.1)
- Kantonale Natur- und Heimatschutzverordnung des Kantons Zürich vom 20. Juli 1977 (LS 702.11)
- Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte von kommunaler Bedeutung, Zürich 1990

3.11.2 Weitere Grundlagen

- Das Grünbuch der Stadt Zürich: Integral planen – wirkungsorientiert handeln, Grün Stadt Zürich, 2006
- Räumliche Entwicklungsstrategie der Stadt Zürich (RES), Stadtrat, 2010 (StRB Nr. 549/2010)
- Die prägenden Freiraumstrukturen der Stadt Zürich, Grün Stadt Zürich, 2010
- Konzept Arten- und Lebensraumförderung, Grün Stadt Zürich, 2013
- Agglomerationspark Limmattal – ein kantonsübergreifendes Freiraumkonzept, ARE AG / ARE ZH / GSZ / Baden Regio / ZPL, 2009
- Seebecken der Stadt Zürich – Leitbild und Strategie, AWEL/AfS, 2009
- Leitbild Sihlraum, Grün Stadt Zürich, 2003
- Hönggerberg-Affoltern – Landschaftsentwicklungskonzept (LEK), Grün Stadt Zürich, 2011
- Limmatraum Stadt Zürich – Landschaftsentwicklungskonzept (LEK), Grün Stadt Zürich, 2006
- Masterplan Katzenbach – räumliches Leitbild, ERZ/GSZ/AfS, 2008

4 Verkehr

4.1 Gesamtstrategie

Der regionale Teilrichtplan Verkehr hat zum Zweck, die Strassen und Parkierungen von regionaler Bedeutung, die bedeutenden Tram- und Buskorridore mit den dazugehörigen Anlagen (Haltestellen, Wendeanlagen, Abstellanlagen), die Anschlussgleise und Anlagen für den Güterverkehr sowie die Rad-, Fuss-, Wander- und Reitwege aufeinander abzustimmen und festzusetzen.

Die Gesamtstrategie des regionalen Verkehrsrichtplans basiert auf dem regionalen Gesamtverkehrskonzept des Kantons und der Stadt Zürich (2011). Sie leitet sich einerseits aus den Aufträgen der Gemeindeordnung der Stadt Zürich zum Schutz der Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs, zur konsequenten Förderung des öffentlichen, Fuss- und Veloverkehrs (Strategie «Stadtverkehr 2025») und zur 2000-Watt-Gesellschaft ab. Andererseits ist sie einer nachhaltigen Verkehrspolitik verpflichtet, die im Interesse der künftigen Generationen den Ausgleich zwischen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft anstrebt. Dabei steht die ganzheitliche Betrachtung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden, der Wohnbevölkerung und der ansässigen Unternehmen im Zentrum. Sie trägt dazu bei, Zürichs Standortattraktivität auch in Zukunft massgeblich zu unterstützen.

Das Gesamtverkehrssystem hat vielen unterschiedlichen Ansprüchen gerecht zu werden. Es stellt eine gute und zuverlässige Erreichbarkeit als zentrale Funktion eines erfolgreichen Wirtschaftsstandorts sicher. Dem tendenziell wachsenden Mobilitätsbedürfnis stehen negative Auswirkungen des Verkehrs wie Lärm- und Luftbelastung sowie knappe Ressourcen wie Raum und Finanzen gegenüber. Der Trend zu autofreien Haushalten reduziert das Verkehrsaufkommen. Aufgrund des prognostizierten Wachstums an Einwohnerinnen und Einwohnern und Arbeitsplätzen nimmt die Verkehrsnachfrage insgesamt jedoch weiter zu. Das hierdurch ausgelöste Verkehrswachstum ist vollumfänglich mit dem öffentlichen sowie mit dem Velo- und Fussverkehr zu bewältigen. Insbesondere dem öffentlichen Verkehr (ÖV) kommt in der Bewältigung grosser Verkehrsströme im dicht besiedelten Gebiet eine tragende Rolle zu. Deshalb sind diverse Ausbauten im ÖV-Netz (s. Kap. 4.3.2) festgesetzt. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert und die Quartiere sind vom ortsfremden Autoverkehr entlastet. Das Gesamtverkehrssystem ist stabil und die negativen Auswirkungen überschreiten das erträgliche Mass nicht. Die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind aufeinander abgestimmt und mit den Planungen der umliegenden Regionen koordiniert.

4.1.1 Ziele

a) Hoher Anteil an öffentlichem, Fuss- und Veloverkehr

Ein hoher Anteil an öffentlichem, Fuss- und Veloverkehr sichert eine gute Erreichbarkeit im Stadtgebiet, eine hohe Personenbeförderungskapazität und eine geringe Lärm- und Luftbelastung. Mittelfristig werden mindestens 80 Prozent aller Wege mit Quelle und/oder Ziel auf Stadtgebiet mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Dabei wird der Anteil des ÖV auf mindestens 45 Prozent am Gesamtverkehr erhöht. Zudem werden auch die Anteile des Velo- und des Fussverkehrs erhöht.

b) Grosse Attraktivität des öffentlichen, Fuss- und Veloverkehrs

Die Stadt Zürich hat ein dichtes und leistungsfähiges Liniennetz im öffentlichen Verkehr, das über ausreichend Transportkapazität verfügt. Eine hohe Fahrplanstabilität dank ÖV-Bevorzugung garantiert sichere Anschlüsse sowie planbare Reiseketten und Reisezeiten. Die Umsteigepunkte sind attraktiv und bieten einen hindernisfreien Zugang. Ein feinmaschiges, sicheres und hindernisfreies Wegnetz bietet direkte Verbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger. Ein durchgängiges und sicheres Veloroutennetz und ein gutes Angebot an Veloabstellplätzen machen das Stadtgebiet attraktiv für Velofahrerinnen und Velofahrer. Zwischen den Verkehrsmitteln kann schnell und einfach umgestiegen werden. Güter- und Gewerbetransporte werden in allen Stadtgebieten sicher und konfliktfrei abgewickelt.

c) Kapazität für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht

Die Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen trägt dazu bei, die Wohnquartiere vor den negativen Auswirkungen zu schützen. Der Transitverkehr wird vom Stadtgebiet ferngehalten und über das umliegende Nationalstrassennetz geführt. Bei Neu- und Ausbauten, die lokal Kapazitätserhöhungen zur Folge haben können, wird die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Verkehr nicht erhöht.

d) Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich der Mobilität geleistet

Eine stadtverträgliche Mobilität trägt ihren Teil zu den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft bei (Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen).

e) Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt

Die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen des Verkehrs erreichen nur ein solches Mass, dass deren Einwirkungen für Mensch und Umwelt weder schädlich noch lästig sind..

f) Attraktive öffentliche Räume

In der Stadt Zürich sind die Wege dank Verdichtung, polyzentrischer Stadtentwicklung und Nutzungsdurchmischung kurz. Die Stadträume – Strassen, Plätze, Wege und Pärke – bieten eine hohe Aufenthaltsqualität.

g) Abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Die Stadt Zürich, die umliegenden Gemeinden und der Kanton stimmen in der Planung und Umsetzung von Projekten die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung aufeinander ab.

h) Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme

Die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wissen, wie ihr jeweiliges Verkehrsverhalten auf das Verkehrsgeschehen wirkt und welche Handlungsmöglichkeiten ihnen zur Verfügung stehen. Dies erhöht den zweckmässigen, ökonomischen und ökologisch sinnvollen Einsatz der Verkehrsmittel (Multimodalität) und die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb der Transportkette (Intermodalität).

i) Effiziente und stadtverträgliche Abwicklung des Gewerbeverkehrs

Die vielen kleinen Gewerbebetriebe aus publikumsorientierten und produzierenden Branchen versorgen zusammen mit den Filialen der Grossverteiler die Stadt und ihre Quartiere sehr feinmaschig. Damit sorgt das Gewerbe massgeblich für kurze Transport- und Kundenwege. Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sorgt für eine gute Erreichbarkeit und trägt dazu bei, den Gewerbeverkehr effizient und stadtverträglich abzuwickeln.

4.1.2 Karteneinträge

Die Karteneinträge sind in drei Planungshorizonte eingeteilt. Kurzfristige Vorhaben sollen innert 10 Jahren, mittelfristige innert 10–20 Jahren und langfristige innert 20–30 Jahren realisiert werden. Dabei kann der Realisierungshorizont für die Trasseesicherung langfristig terminierter Objekte auch mehr als 30 Jahre betragen. Die Darstellung von Varianten oder alternativen Linienführungen lässt Spielraum offen für den Fall, dass sich der primäre Eintrag als nicht realisierbar erweisen sollte.

4.1.3 Massnahmen

- a) Die Infrastrukturprojekte aus der städtischen Strategie «Stadtverkehr 2025» werden mit den involvierten Entscheidungsträgerinnen und -trägern abgestimmt sowie mit hoher Priorität weiterentwickelt und umgesetzt.
- b) Sensible Siedlungsgebiete (Wohnen, Erholung) sind mittels Temporeduktionen und Fernhalten des ortsfremden Autoverkehrs vor den negativen Auswirkungen der Mobilität zu schützen.

4.2 Strassenverkehr

4.2.1 Ziele

Das Strassennetz dient sowohl dem motorisierten und dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr als auch dem Velo- und Fussverkehr. Die Kanalisierung des motorisierten Verkehrs auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen trägt dazu bei, die Wohnquartiere und Erholungsräume vor Luftschadstoffen und Lärm zu schützen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Aufenthalts- und Wohnqualität im Quartier zu steigern. Der Autobahnring führt den übergeordneten Verkehr um die Stadt herum und reduziert damit den stadtquerenden Verkehr. Der Innenstadtring und der Oerlikerring dienen als sogenannte Verteilachsen rund um die beiden grossen Stadtzürcher Zentren. Sie bestehen aus Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen.



Abb. 4.1: Netzprinzip Strassenverkehr

a) Kein stadtquerender Verkehr – Führen auf den Hochleistungsstrassen

Die Umfahrung der Stadt Zürich hält das Stadtgebiet vom Transitverkehr frei. Zudem trägt die Westumfahrung – in Ergänzung zum bereits bestehenden Nordring – dazu bei, den städtischen Zielverkehr möglichst lange auf dem übergeordneten Strassennetz und den Quellverkehr auf kürzestem Weg zum Autobahnnetz zu führen.

b) Gesteuerter und sicherer städtischer Verkehr

Der Strassenverkehr innerhalb der Stadt wird auf dem überkommunalen Netz kanalisiert. Der ortsfremde Verkehr wird von den Quartieren ferngehalten. Der Verkehrsablauf ist stabil und berechenbar. Die Verkehrsmenge ist auf einem für das städtische Umfeld verträglichen Niveau. Der vorhandene Strassenraum bietet allen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Mobilität. Die objektive Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden – insbesondere von Fussgängerinnen und Velofahrern – sind hoch.

c) Koexistenz in Zentrumsgebieten, Quartierzentren und Nutzungsschwerpunkten

Zentrumsgebiete, Quartierzentren und Nutzungsschwerpunkte (s. Kapitel 1.3) sind Orte, an denen man verweilt und sich begegnet, aber auch Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr stattfindet. In diesen Gebieten funktioniert das Koexistenzprinzip: Mobilitätskultur (gegenseitige Rücksichtnahme), Umgestaltung des Strassenraums (siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung), gleichmässiger Verkehrsfluss (Verstetigung) und Angleichung der Geschwindigkeiten.

d) Priorisierter öffentlicher Verkehr im Strassenraum

Der öffentliche Verkehr im Strassenraum (Tram und Bus) rollt auf freier Strecke zügig. An den Verkehrsknoten wird der ÖV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt.

4.2.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte «Verkehr» sind die übergeordneten Strassen (Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen) abgebildet und die Verbindungsstrassen abschliessend festgelegt. In Anlehnung an ihre Funktionen sind die Strassenkategorien in der Tabelle 4.1 charakterisiert. Die Verkehrsmengen definieren die Belastbarkeit unter Berücksichtigung des Strassenumfelds. Auf Hauptverkehrsstrassen ist diese Grösse meist zugleich die anzubietende Kapazität.

Tab. 4.1: Strassenklassierung

Klassierung	Funktion Gestaltung	Verkehrsmengen	Fest- setzungs- stufe
Hauptverkehrs- strasse (HVS)	Verbindung der Stadt Zürich mit den umliegenden Regionen und Kanalisierung der wichtigsten Verkehrsströme (z.B. Innenstadt-/Oerlikerring) siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung	1 Fahrstreifen pro Richtung: 900 PWE/Stunde je Richtung oder rund 20 000 PWE/Tag 2 Fahrstreifen pro Richtung: 1300 PWE/Stunde oder rund 25 000 PWE/Tag	kantonal
Verbindungsstrasse (VS)	Anbindung einzelner Stadtteile und Nutzungsschwerpunkte ans HVS-Netz, Verbindung von Stadtteilen innerhalb der Stadt Zürich, kleinräumige Tangenten zur Zentrumsentlastung siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung	700 PWE/Stunde je Richtung oder rund 15 000 PWE/Tag	regional
Sammelstrasse (SS)	Verbindungen zwischen den einzelnen Quartieren, Sammlung des Verkehrs aus den Erschliessungsstrassen, Zuführung zu Strassen des nächsthöheren oder gleichen Typs siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung	400 PWE/Stunde je Richtung oder rund 5000 PWE/Tag	kommunal
Erschliessungs- strasse (ES)	quartierinterne Bedeutung im Strassennetz, Erschliessung einzelner Parzellen siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung	150 PWE/Stunde je Richtung oder rund 3000 PWE/Tag	kommunal

PWE: Personenwageneinheiten

Die geplanten Infrastrukturen der regionalen Strassen und die Umklassierungen von Verbindungsstrassenabschnitten sind im Folgenden tabellarisch aufgeführt.

Tab. 4.2: Geplante Infrastrukturen Strassenverkehr (s. Abb. 4.2)

Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
1	Sihlstrasse	zur Umklassierung vorgesehen	Abklassierung im Zusammenhang mit der Wiedereinführung des Gegenverkehrs in der Uraniastrasse	kurzfristig
2	Neufrankengasse	Verbindungsstrasse	Neubau zwischen Hohl- und Langstrasse (Eigentrassee ÖV)	mittelfristig
3	Hohl-, Feld-, Schönneggstrasse	zur Umklassierung vorgesehen	Abklassierung zur kommunalen Erschliessungsstrasse im Zusammenhang mit der neuen Verbindungsstrasse Neufrankengasse (s. Nr. 2)	mittelfristig
4	Maria-Stader-Weg	Verbindungsstrasse	Neubau zwischen Birch- und Wehtalerstrasse im Zusammenhang mit der Verlängerung der Birchstrasse (kant. Richtplan Strassenverkehr Nr. 9)	mittel- bis langfristig
5	Binzmühlestrasse (Seebacher- bis Birchstrasse)	zur Umklassierung vorgesehen	Abklassierung in Abhängigkeit zur geplanten Verbindungsstrasse Maria-Stader-Weg (s. Nr. 4) und im Zusammenhang mit der Verlängerung der Birchstrasse (kant. Richtplan Strassenverkehr Nr. 9)	mittel- bis langfristig
6	Binzmühlestrasse (Birch- bis Friesstrasse)	Verbindungsstrasse (Abklassierung HVS)	Abklassierung im Zusammenhang mit der Verlängerung der Glatttalstrasse oder der Verlängerung der Birchstrasse (kant. Richtplan Strassenverkehr Nr. 8 und 9)	mittel- bis langfristig
7	Schaffhauser-/ Friesstrasse	Verbindungsstrasse (Abklassierung HVS)	Abklassierung im Zusammenhang mit der Verlängerung der Glatttalstrasse oder der Verlängerung der unterirdischen Birchstrasse (kant. Richtplan Strassenverkehr Nr. 8 und 9)	mittel- bis langfristig
8	Schaffhauserstrasse (Buchegg- bis Bülachstrasse)	zur Umklassierung vorgesehen	Abklassierung im Zusammenhang mit der Verkehrsführung via Bülachstrasse	mittel- bis langfristig

Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
9	Forchstrasse	Verbindungsstrasse (Abklassierung HVS)	Abklassierung im Zusammen- hang mit dem Wehren- bachtobelunnel (kant. Richt- plan Strassenverkehr Nr. 3)	langfristig

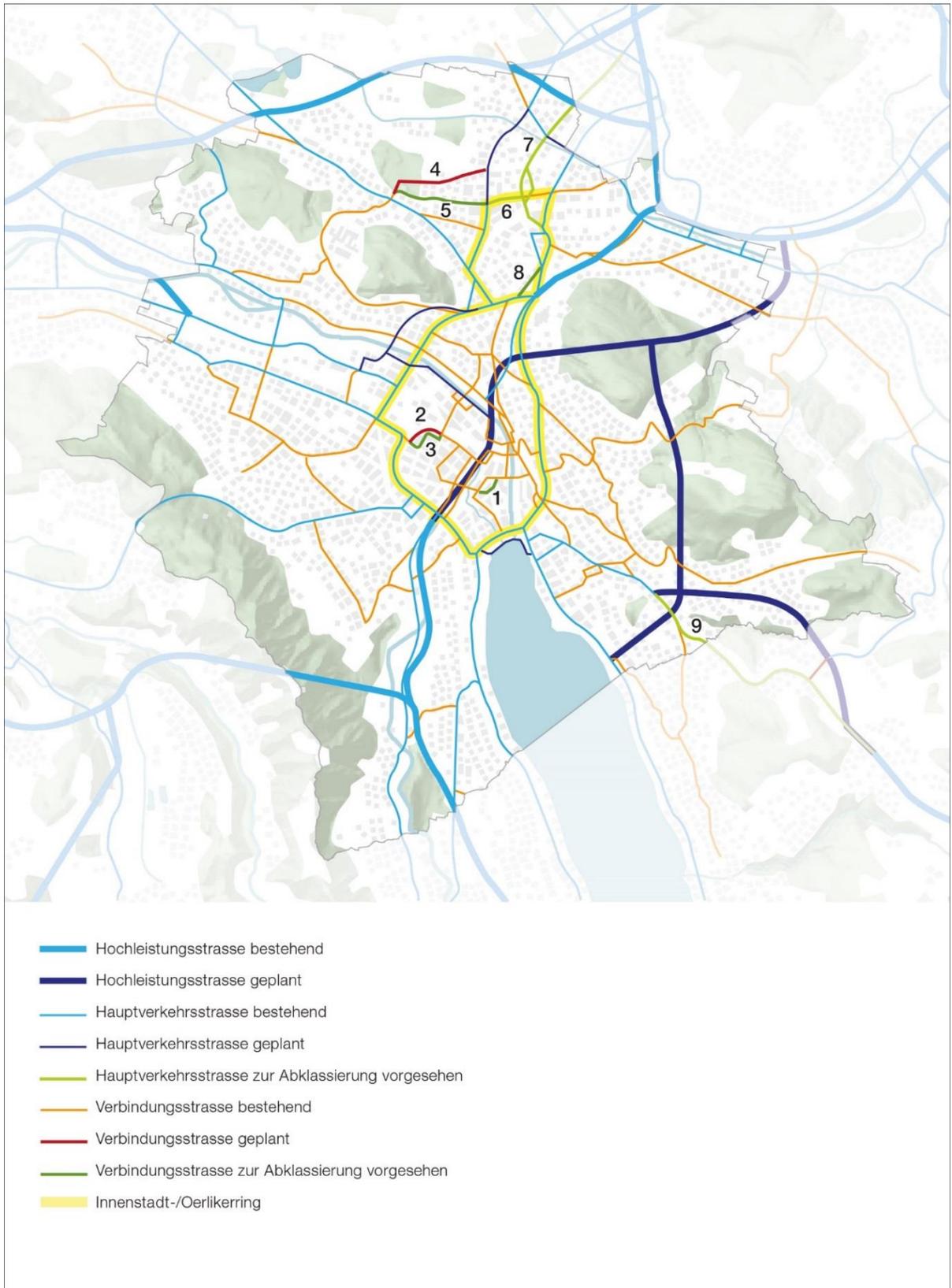


Abb. 4.2: Strassenverkehr

4.2.3 Massnahmen

- a) Die Stadt konkretisiert das Verkehrsmanagement, um ein stabiles Gesamtverkehrssystem zu gewährleisten. Sie leitet daraus ab, wo Massnahmen mit raumrelevanten Auswirkungen notwendig sind (Eigentrassees für den öffentlichen Verkehr, zweckmässige Anordnung von Stauräumen).
- b) Die Karteneinträge werden mittels Baulinien grundeigentümergebunden gesichert.
- c) Die Quartierserschliessung (Sammel- und Erschliessungsstrassen) wird auf kommunaler Stufe festgelegt.

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.3.1 Ziele

Die Stärken des öffentlichen Verkehrs (ÖV) liegen in der Erschliessung dicht besiedelter Gebiete und in der Bewältigung grosser Verkehrsströme. Das Angebot des Fern- und S-Bahn-Verkehrs (Grobverteiler) wird durch das regionale Tram- und Busnetz ergänzt, das auch Linien über die Stadtgrenze bezeichnet. Leistungsfähige tangentiale Verbindungen entlasten das Stadtzentrum und bieten Direktverbindungen zwischen Zentrumsgebieten und wichtigen Quartierzentren. Ein dichter Takt, hohe Beförderungskapazitäten und konkurrenzfähige Reisezeiten sind Qualitätsmerkmale des ÖV-Angebots in der Stadt.

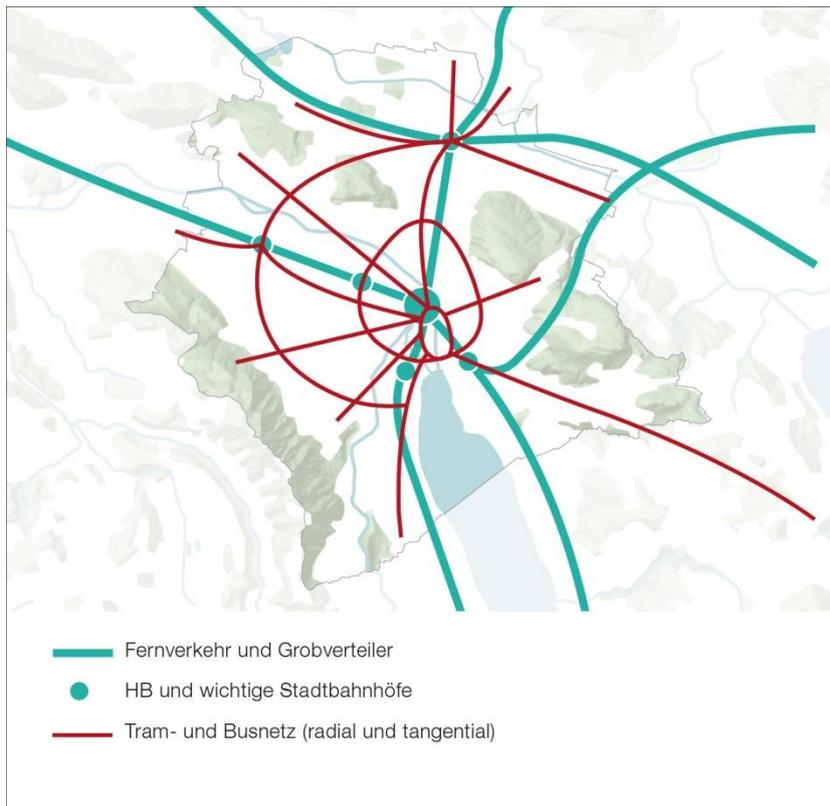


Abb. 4.3: Netzprinzip öffentlicher Verkehr

a) Attraktiver öffentlicher Verkehr

Das leistungsfähige ÖV-Netz verbindet Stadtteile, Siedlungs- und Nutzungsschwerpunkte mit dem jeweils nächstgelegenen Zentrumsgebiet (s. Kap. 2.2). Die radialen Abschnitte knüpfen an die Zugangspunkte des Grobverteilers an (Bahnhöfe). Zusätzlich sind die Zentrumsgebiete tangential verbunden, was die Innenstadt entlastet. Zuverlässigkeit und konkurrenzfähige Reisezeiten sind weitere wichtige Faktoren für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Eine hohe Fahrplanstabilität garantiert sichere Anschlüsse und dadurch zuverlässige Reiseketten. Deshalb ist die ÖV-Priorisierung, insbesondere auf Abschnitten mit grosser Nachfrage, wichtig. Auf Strassen mit Tram- und Buslinien ermöglicht sowohl die Strassenraumgestaltung als auch das Verkehrsmanagement einen stabilen und effizienten Betrieb des öffentlichen Verkehrs. Das heisst auch, dass allfällige Fahrzeitverluste oder -streuungen aufgrund von Verkehrsmassnahmen (z.B. Tempo-30-Strecken) zu kompensieren sind, wenn die Netz- und Anschlussqualität nicht mehr gewährleistet werden kann oder Folgekosten im Betrieb entstehen.

b) Nachfrageorientiertes ÖV-Angebot

Die Fahrgastmenge nimmt laufend zu, bis ins Jahr 2030 rechnen die Prognosen mit etwa 30 Prozent. Dadurch steigert sich auch der Anteil ÖV-Wege am Gesamtverkehr. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist in Gebieten mit zunehmender Verkehrsnachfrage oder geplanten Siedlungsverdichtung etappiert ausgebaut und entspricht den Bedürfnissen der Fahrgäste. Insbesondere sind die Tangentialverbindungen verbessert.

c) Qualitätvolle Umsteigepunkte und gute Anbindung von Nutzungsschwerpunkten

Die Umsteigehaltstellen bieten eine hohe Leistungsfähigkeit und Sicherheit und sind auf kurze Umsteigewege ausgelegt. Nutzungsschwerpunkte sind überdurchschnittlich gut angebunden. Die Zugänge sind für die zu Fuss Gehenden hindernisfrei, bequem und übersichtlich. Für Velofahrerinnen und Velofahrer sind die wichtigen Haltestellen gut erreichbar und es stehen genügend Abstellanlagen zur Verfügung.

d) Umwelt- und Energieeffizienz

Die hinsichtlich Energieeffizienz und Umweltauswirkungen vorhandenen Möglichkeiten des elektrischen Antriebs (Elektrifizierung von Buslinien) sind, wo zweckmässig, auszubauen. Darüber hinaus ist die Beschaffung neuer Fahrzeuge auf die jeweils verfügbaren emissionsärmsten Technologien ausgerichtet, wobei die Eignung unter Berücksichtigung aller Aspekte gegeben sein muss.

4.3.2 Karteneinträge

Der kantonale Richtplan bezeichnet S-Bahn-Linien, den Fernverkehr und die Haltestellen des Reisebusverkehrs. In der Richtplankarte «Verkehr» ist das regionale Tram- und Busnetz des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs festgelegt. Die bestehenden und zusätzlich notwendigen Tram- und Busstrecken sind bezeichnet. Die Haltestellen von regionaler Bedeutung sind in Tabelle 4.5 und in Abbildung 4.5 bezeichnet. Darüber hinaus sind auch die betrieblich notwendigen Dienstgleisverbindungen und die übrigen Anlagen des öffentlichen Verkehrs definiert.

Zuordnung, Funktion und Angebot der Streckenklassierung sind wie folgt festgelegt:

Tab. 4.3: Klassierung öffentlicher Verkehr

Klassierung	Funktion, Gestaltung, Betrieb	Angebot	Festsetzungsstufe
Grobverteiler (S-Bahn)	Anbindung Agglomerationsgemeinden, Erschliessung Zentrums- und grosser Siedlungsgebiete; von der Strasse unabhängiges Netz; Überlagerung mehrerer Linien bei hoher Nachfrage Einzugsgebiet Haltestelle: 750 Meter	2100–15 000 Personen pro Stunde	kantonal
Feinverteiler (Tram/Trolleybus/Bus)	Verbindung von Quartierzentren, Siedlungsgebieten hoher Dichte und Nutzungsschwerpunkten mit dem Grobverteiler; Verbindung wichtiger Quartierzentren und direkte Anbindung der Stadtquartiere; strassengebunden, weitgehend eigentrasseiert oder situationsspezifisch priorisiert; Überlagerung mehrerer Linien bei hoher Nachfrage Einzugsgebiet Haltestelle: 300 Meter anstreben	300–3500 Personen pro Stunde	kantonal/ regional
Quartierverteiler (Quartierbus)	Ergänzende Erschliessung in den Wohnquartieren; strassengebunden Einzugsgebiet Haltestelle: 300 Meter anstreben	nach Bedarf	kommunal

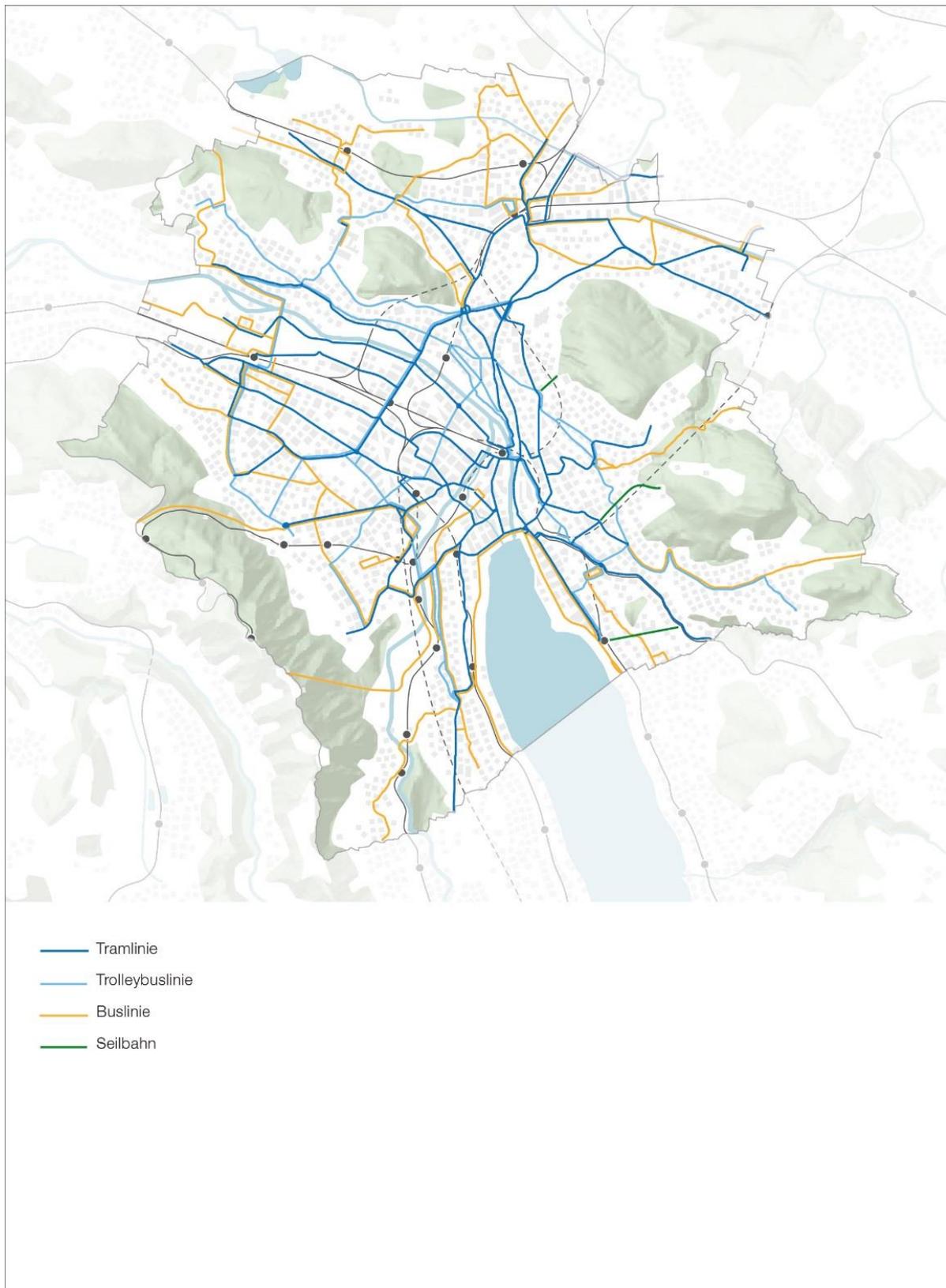


Abb. 4.4: Öffentlicher Verkehr (Tram-, Trolleybus- und Busnetz langfristig)

Die Haltestellen von regionaler Bedeutung weisen hinsichtlich ihrer Funktion unterschiedliche Charaktere auf. Zuordnung und Funktion sind wie folgt festgelegt:

Tab. 4.4: Haltestellenklassierung öffentlicher Verkehr

Klassierung	Funktion	Festsetzungsstufe
Umsteigehaltestelle	Anschluss des städtischen ÖV-Netzes an die S-Bahnhöfe Umsteigeschwerpunkte Tram/Tram, Tram/Bus, Bus/Bus	kantonal regional
Haltestelle im Quartierzentrum	Erschliessung von Zentrumsgebieten und Quartierzentren	regional
Haltestelle bei Nutzungsschwerpunkten	Erschliessung von Nutzungsschwerpunkten (s. Kap. 1.4) wie Gesundheit (z.B. Spitäler), Freizeit (z.B. Zoo, Stadien) oder Bildung (z.B. Schulen) Haltestellen mit grossen Frequenzen (>5000 Einsteigende pro Werktag, Referenzjahr 2013)	regional regional
Endhaltestelle	Endpunkt regionaler Tram- und Buslinien	regional

Tab. 4.5: Wichtige Haltestellen öffentlicher Verkehr

Nr.	Haltestellenname	Funktion			
		Umsteigen	Nutzungsschwerpunkt	Zentrumsgebiet, Quartierzentren	Endhaltestelle
Altstadt					
A1	Bahnhof Selnau	x		x	
A2	Bahnhof Stadelhofen	x	x	x	x
A3	Bahnhofplatz/Hauptbahnhof	x	x	x	x
A4	Bahnhofquai/Hauptbahnhof	x	x	x	x
A5	Bahnhofstrasse/Hauptbahnhof	x	x	x	
A6	Bellevue	x	x	x	x
A7	Bürkliplatz	x	x	x	x
A8	Central	x	x	x	
A9	ETH/Universitätsspital		x	x	
A10	Kantonsschule			x	
A11	Kunsthaus	x	x	x	
A12	Löwenplatz	x	x	x	
A13	Opernhaus	x	x	x	

Nr.	Haltestellenname	Funktion			
		Umsteigen	Nutzungsschwerpunkt	Zentrumsgebiet, Quartierzentren	Endhaltestelle
A14	Paradeplatz	x	x	x	
A15	Rathaus		x	x	
A16	Rennweg		x		
A17	Sihlstrasse	x			x
Enge, Wollishofen, Leimbach, Wiedikon					
B1	Albisgütli				x
B2	Bahnhof Enge	x	x	x	x
B3	Bahnhof Enge / Bederstrasse	x	x	x	x
B4	Bahnhof Leimbach	x			
B5	Bahnhof Wiedikon	x			x
B6	Bahnhof Wollishofen	x		x	x
B7	Binz	x		x	
B8	Binz Center				x
B9	Butzenstrasse	x			
B10	Friesenberg	x			
B11	Friesenbergstrasse	x			
B12	Goldbrunnenplatz	x	x	x	
B13	Heuried			x	x
B14	Hubertus	x			
B15	Im Gut	x			
B16	Laubegg			x	x
B17	Lochergut			x	
B18	Manegg	x		x	
B19	Manesseplatz	x			
B20	Mittelleimbach				x
B21	Morgental	x	x	x	x
B22	Museum Rietberg		x		

Nr.	Haltestellenname	Funktion			
		Umsteigen	Nutzungsschwerpunkt	Zentrumsgebiet, Quartierzentren	Endhaltestelle
B23	Neubühl				x
B24	Post Wollishofen			x	
B25	Rentenanstalt	x			
B26	Saalsporthalle	x	x	x	
B27	Schaufelbergerstrasse	x		x	
B28	Schmiede Wiedikon	x	x	x	x
B29	Schweighof	x			
B30	Sihlcity		x	x	x
B31	Sihlcity Nord	x	x		
B32	Stockerstrasse	x	x		
B33	Strassenverkehrsamt	x			x
B34	Talwiesenstrasse			x	
B35	Triemli	x	x	x	x
B36	Triemlispital		x		x
B37	Waffenplatzstrasse	x			
B38	Wollishofen	x			x
B39	Zwinglihaus	x			
Aussersihl, Industriequartier, Albisrieden, Altstetten, Höngg, Wipkingen					
C1	Aargauerstrasse		x		
C2	Albisrieden	x		x	x
C3	Albisriederdörfli	x		x	
C4	Albisriederplatz	x	x	x	
C5	Bäckeranlage	x			
C6	Bahnhof Altstetten	x	x	x	x
C7	Bahnhof Altstetten Nord	x		x	x
C8	Bahnhof Hardbrücke	x	x	x	
C9	Bahnhof Wipkingen	x		x	

Nr.	Haltestellenname	Funktion			
		Umsteigen	Nutzungsschwerpunkt	Zentrumsgebiet, Quartierzentren	Endhaltestelle
C10	Bändliweg				x
C11	Bezirksgebäude		x		
C12	Bristenstrasse			x	
C13	Dunkelhölzli				x
C14	Escher-Wyss-Platz	x	x	x	
C15	ETH Hönggerberg		x		x
C16	Farbhof	x	x		x
C17	Fellenbergstrasse	x		x	
C18	Frankental	x			x
C19	Hardhof		x		
C20	Hardplatz	x	x		
C21	Hardturm		x		x
C22	Heizenholz				x
C23	Helvetiaplatz	x		x	
C24	Hönggerberg	x			
C25	Hubertus	x			
C26	Juchhof		x		
C27	Kalkbreite	x	x	x	
C28	Kappeli	x			
C29	Letzigrund		x		
C30	Limmatplatz	x	x	x	
C31	Lindenplatz	x	x	x	
C32	Meierhofplatz	x	x	x	
C33	Militär-/Langstrasse	x	x	x	
C34	Museum für Gestaltung		x		
C35	Nordstrasse	x			
C36	Rosengartenstrasse	x			

Nr.	Haltestellenname	Funktion			
		Umsteigen	Nutzungsschwerpunkt	Zentrumsgebiet, Quartierzentren	Endhaltestelle
C37	Rütihof				x
C38	Schiffbau	x		x	
C39	Sihlpost	x	x		
C40	Sihlquai/Hauptbahnhof	x	x		
C41	Sportweg		x		
C42	Stauffacher	x	x	x	
C43	Tüffenwies	x			
C44	Vulkanstrasse		x		
C45	Waidspital		x		
C46	Werdhölzli				x
C47	Winzerstrasse	x			
C48	Zwielplatz			x	
Affoltern, Oerlikon, Seebach, Schwamendingen					
D1	Altried	x			
D2	Aubrücke	x			
D3	Auzelg				x
D4	Bahnhof Affoltern	x		x	
D5	Bahnhof Oerlikon	x	x	x	x
D6	Bahnhof Oerlikon Nord	x		x	x
D7	Bahnhof Oerlikon Ost	x		x	
D8	Bahnhof Stettbach	x	x		x
D9	Glaubtenstrasse	x			x
D10	Hirzenbach				x
D11	Holzerhurd				x
D12	Luchswiesen	x			x
D13	Max-Bill-Platz			x	
D14	Messe/Hallenstadion		x	x	

Nr.	Haltestellenname	Funktion			
		Umsteigen	Nutzungsschwerpunkt	Zentrumsgebiet, Quartierzentren	Endhaltestelle
D15	Mühlacker				x
D16	Neuaffoltern			x	
D17	Regensbergbrücke	x			
D18	Schwamendingerplatz	x	x	x	x
D19	Seebach	x		x	x
D20	Seebacherplatz	x		x	x
D21	Sternen Oerlikon	x	x	x	
D22	Tierspital		x		
D23	Waidhof				x
D24	Zehntenhausplatz	x		x	x
Oberstrass, Unterstrass, Fluntern, Hirslanden, Hottingen, Witikon, Riesbach					
E1	Bahnhof Tiefenbrunnen	x			x
E2	Balgrist		x		
E3	Bucheggplatz	x	x		x
E4	Carl Spitteler-Strasse	x		x	
E5	Haldenegg	x			
E6	Hegibachplatz	x	x		x
E7	Höschgasse	x	x		
E8	Hottingerplatz		x		
E9	Kienastewies				x
E10	Kirche Fluntern	x		x	x
E11	Klusplatz	x	x	x	x
E12	Kreuzplatz	x		x	
E13	Loorenstrasse	x		x	
E14	Milchbuck	x	x		x
E15	Platte		x	x	
E16	Radiostudio	x			

Nr.	Haltestellenname	Funktion			
		Umsteigen	Nutzungs- schwerpunkt	Zentrumsgebiet, Quartierzentren	Endhalte- stelle
E17	Rehalp	x			x
E18	Römerhof	x			
E19	Rotbuchstrasse	x			
E20	Schaffhauserplatz	x	x		
E21	Seilbahn Rigiblick	x	x	x	
E22	Stampfenbachplatz	x			
E23	Toblerplatz	x		x	
E24	Universität Irchel		x		
E25	Zoo		x		x

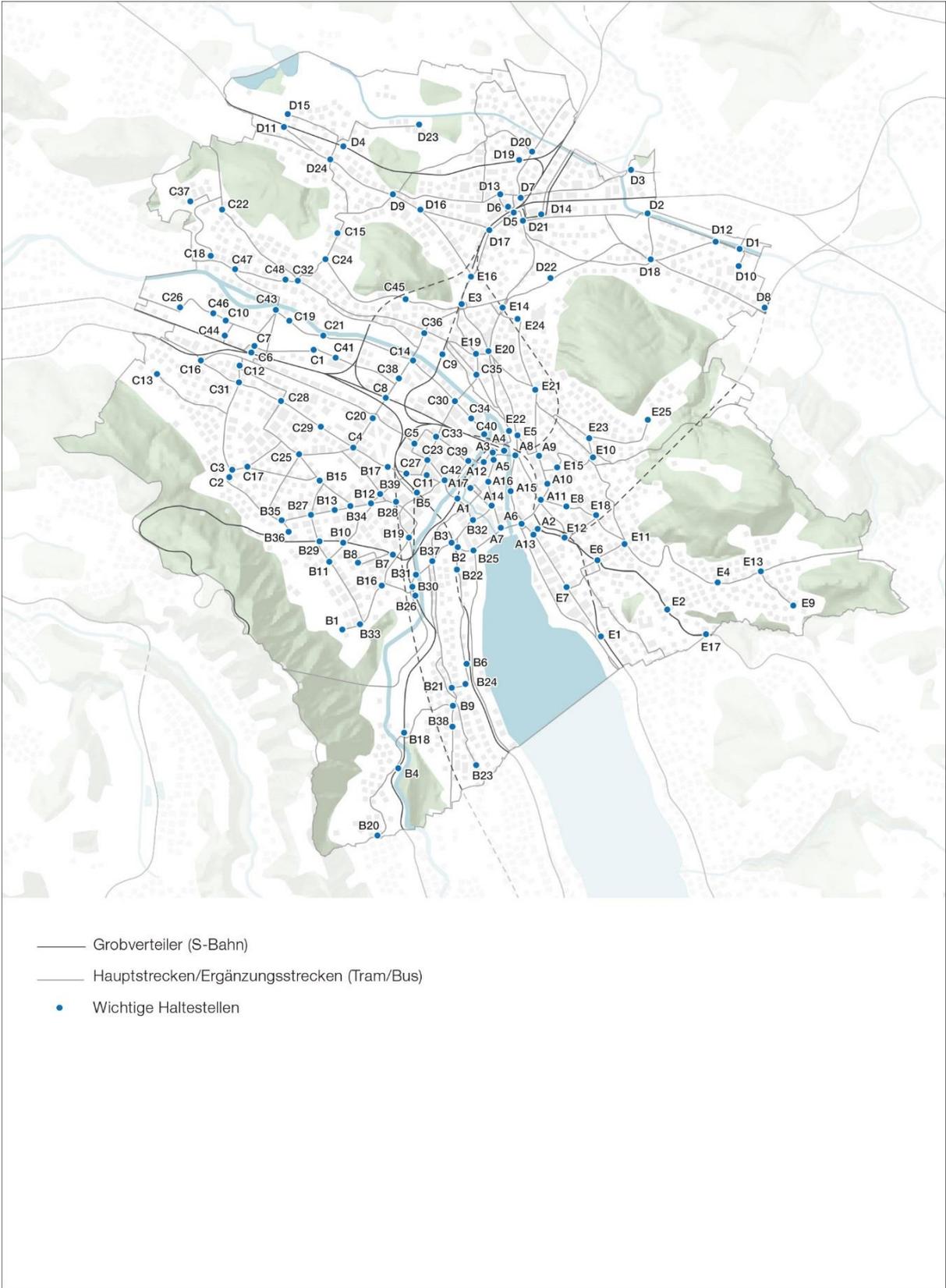


Abb. 4.5: Öffentlicher Verkehr (wichtige Haltestellen)

Tab. 4.6: Tramstrecken, geplante Infrastrukturen öffentlicher Verkehr (s. Abb. 4.6)

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
1	Tramverbindung Hardbrücke	Anbindung regionaler ÖV an Grobverteiler	Tramverbindung Hardplatz–Escher-Wyss-Platz	kurzfristig
2	Tram Altstetterstrasse	Anbindung regionaler ÖV an Grobverteiler	Tramnetzergänzung Lindenplatz-Bahnhof Alstetten	langfristig
3	Tram Affoltern (via Wehntalerstrasse)	Tramerschliessung Affoltern	neue Tramlinie Holzerhurd–Neuaffoltern–Bucheggplatz via Wehntalerstrasse	kurzfristig
4	Tramtangente Nord Teil A	Tramverbindung Affoltern–Oerlikon–Schwamendingen	westlicher Teil der Tramverbindung der sich entwickelnden Siedlungsgebiete Affoltern und Schwamendingen mit Oerlikon und untereinander	mittelfristig
5a	Tramtangente Nord Teil B (via Saatlenstrasse)	Tramverbindung Affoltern–Oerlikon–Schwamendingen	östlicher Teil der Tramverbindung der sich entwickelnden Siedlungsgebiete Affoltern und Schwamendingen mit Oerlikon und untereinander	langfristig
5b	Tramtangente Nord Teil B (via Herzogenmühlestrasse)	Tramverbindung Affoltern–Oerlikon–Schwamendingen	östlicher Teil der Tramverbindung der sich entwickelnden Siedlungsgebiete Affoltern und Schwamendingen mit Oerlikon und untereinander	als Alternative zu Nr. 5a
6	Tram Rosengarten	Tramtangentiale	Tramverbindung Albisriederplatz–Hardplatz–Escher-Wyss-Platz–Bucheggplatz–Milchbuck	mittelfristig
7	Tramtangente Süd	Tramtangentiale und Tramerschliessung Binz	Tramverlängerung Lochergut–Seebahnstrasse–Bahnhof Wiedikon–Manesseplatz–Binz–Laubegg, Anpassungen im Busliniennetz	langfristig
8	Tramverlängerung Wollishofen–Adliswil	Tramerschliessung Wollishofen Süd	Tramverlängerung Wollishofen–Sunnau–Lebern–Grüt–Bahnhof Adliswil, grenzüberschreitend, ersetzt Überlandbuslinien	langfristig
9	Tram Postbrücke	Tramverbindung HB–Sihlpost	neue Linienführung zwischen Bahnhofplatz und Sihlpost via Postbrücke	langfristig
10a	Renaissance Tramlinie 1	Tramerschliessung Gleisfeld Süd / Europaallee	Neue Tramlinie, Abschnitt West: Bahnhof Altstetten bis und inklusive Hardplatz	mittel- bis langfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungs- horizont
10b	Renaissance Tramlinie 1	Tramerschliessung Gleisfeld Süd / Europaallee	Neue Tramlinie, Abschnitt Ost Hardplatz-Hohlstrasse- Neufrankengasse- Lagerstrasse	mittel- bis lang- fristig
11	Ausbau Korridor Stadelhofen–Zolliker- berg	Stärkere Einbindung Zollikerberg ins städti- sche Tramnetz	Ausbau Abschnitt Rehalp–Zolli- kerberg; auf Forchbahn-Infra- struktur, grenzüberschreitend	langfristig
12	Tram Altstetter-/ Rautistrasse	Erschliessung Frei- lager-Areal	Tramverbindung Bahnhof Altstetten-Altstetterstrasse- Rautistrasse, Nachfragepoten- zial und Linienführung prüfen	langfristig

Tab. 4.7: Tramwendeanlagen, geplante Infrastrukturen öffentlicher Verkehr (s. Abb. 4.6)

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungs- horizont
20	Wendeanlage Bahnhof Altstetten	betrieblich notwen- dige Wendeanlage	Wendeanlage Limmattalbahn (s. kantonaler Richtplan ÖV Nr. 16 Limmattalbahn)	kurzfristig
21	Tramwendeanlage Sihlquai	betrieblich notwen- dige Wendeanlage	Wendeanlage (Umsetzung in Koordination mit Arealentwick- lung Carparkplatz)	kurzfristig
22	Tramwendeanlage Holzerhurd	betrieblich notwen- dige Wendeanlage	Wendeanlage Tram Affoltern (s. Nr. 3)	mittelfristig
23	Tramwendeanlage Albisgüetli	betrieblich notwen- dige Wendeanlage	Verlegung der Wendeanlage Richtung Strassenverkehrsamt	kurz-/ langfristig
24	Tramwendeanlage Saalsporthalle	betrieblich notwen- dige Wendeanlage	Wendeanlage; notwendig bei Tramtangente Süd (s. Nr. 7)	langfristig
25	Tramwendeanlage Bahnhof Oerlikon Ost	Betrieblich notwen- dige Wendeanlage	Wendeanlage; notwendig bei Tram Rosengarten (s. Nr. 6a) und Tram Langstrasse (s. Nr. 6b)	langfristig

Tab. 4.8: Ergänzende Schienenanlagen und weitere geplante Infrastrukturen öffentlicher Verkehr (s. Abb. 4.6)

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
30	Dienstgleis Feldstrasse	betrieblich notwendiges Dienstgleis	Dienstgleisverbindung Depot Kalkbreite bis Stauffacherstrasse	kurzfristig
31	Dienstgleis Rautstrasse	betrieblich notwendiges Dienstgleis	Dienstgleisverbindung neue Abstellanlage Luggweg- bis Albisriederstrasse	kurzfristig
32	Dienstgleis Hardturm	betrieblich notwendiges Dienstgleis	Dienstgleisverbindung Pfingstweidstrasse–Hardturmstrasse, notwendig bei Neubau Depot Aargauerstrasse (s. Nr. 36)	langfristig
33	Depot Kalkbreite	Abstellanlage	zusätzliche Abstellflächen für Busse	kurzfristig
34	Depot Wollishofen	Abstellanlage	zusätzliche Abstellflächen für Busse	kurzfristig
35	Depot Zentralwerkstätte (Luggwegstrasse)	Abstellanlage	neue Abstellflächen in den Zentralwerkstätten in Altstetten	kurz-/ und langfristig
36	Depot Aargauerstrasse	Abstellanlage	neues Tramdepot in Zürich-West, an der Aargauerstrasse	langfristig
37	Busgarage Hagenholz	Abstellanlage	eventuell Standortwechsel im Zusammenhang mit dem Depot Zürich-Nord	langfristig
	Depot Zürich Nord	Abstellanlage	neues Tramdepot im Raum Zürich-Nord Koordinationshinweis: grenzüberschreitende Standort-evaluation mit Region Glattal	langfristig

Tab. 4.9: Busstrecken, geplante Infrastrukturen öffentlicher Verkehr (s. Abb. 4.6)

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
40	Elektrifizierung der Busverbindung Triemli–Altstetten–ETH Hönggerberg–Oerlikon	Bustangentiale	Elektrifizierung der tangentia-len Busverbindung in den Gebieten Triemli, Albisrieden, Altstetten, Höngg, Hönggerberg, Oerlikon, inklusive Verbindung zur Garage Hagenholz	kurzfristig

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
41	Elektrifizierung Busverbindung ETH Hönggerberg– Bucheggplatz–Milchbuck	Zubringer ETH Hönggerberg	Elektrifizierung des Zubringers zur ETH Hönggerberg	kurzfristig
42	Busverlängerung Bahnhof Wollishofen	Anschluss an S-Bahnhof	Verlängerung innerstädtische und/oder grenzüberschreitende Buslinie zum Bahnhof Wollishofen	kurzfristig
43	Busverbindung Thurgauer-/ Schaffhauserstrasse	Bustangentiale	Busverbindung der Gebiete Seebach und Leutschenbach	langfristig
44	Busverbindung Quaibrücke	Verbindung linkes und rechtes Seeufer	direkte Verbindung beider Seeufer	langfristig
45	Busverbindung Paul-Clairmont-Strasse	Bustangentiale	Busverbindung der Gebiete Zürich-Süd, Friesenberg, Triemli, Albisrieden, Altstetten	langfristig
46	Busverbindung Brunau–Zürichhorn	Bustangentiale	direkte Verbindung der beiden Seeufer (kant. Richtplan Strassenverkehr Nr. 1b)	langfristig
47	Busverbindung Seefeld/Bahnhof Tiefenbrunnen-Lengg	Busanbindung Nutzungsschwerpunkt Lengg	verbesserte Busverbindung zu Nutzungsschwerpunkt Lengg, direkte Anbindung Bahnhof Tiefenbrunnen prüfen	kurzfristig

Tab. 4.10: Buswendeanlagen, geplante Infrastrukturen öffentlicher Verkehr (s. Abb. 4.6)

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
50	Buswendeanlage Bahnhof Altstetten Süd	betrieblich notwendige Wendeanlage	Wendeanlage (s. Nr. 2)	kurzfristig
51	Buswendeanlage Bahnhof Wollishofen	betrieblich notwendige Wendeanlage	Wendeanlage; notwendig bei Verlängerung der Buslinie vom Morgental zum Bahnhof Wollishofen (s. Nr. 42)	kurzfristig

Tab. 4.11 Seilbahnen, geplante Infrastruktur öffentlicher Verkehr (s. Abb. 4.6)

Nr.	Objekt/Strecke	Funktion	Vorhaben	Realisierungshorizont
-----	----------------	----------	----------	-----------------------

60	Seilbahn Tangente Bahnhof Tiefenbrunnen / Gebiet Lengg / Balgrist	Seilbahnanbindung Nutzungsschwerpunkt Lengg	Seilbahnverbindung Bahnhof Tiefenbrunnen-Gebiet Lengg, Nachfragepotenzial und Lini- enführung prüfen	langfristig
61	Seilbahn/Gondelbahn Bereich Landiwiese / Belvoirpark bis Zürich- horn	Seilbahntangentiale	auf max. 5 Jahre befristete Seilbahnverbindung vom Be- reich Landiwiese / Belvoirpark bis Zürichhorn über den See	kurzfristig

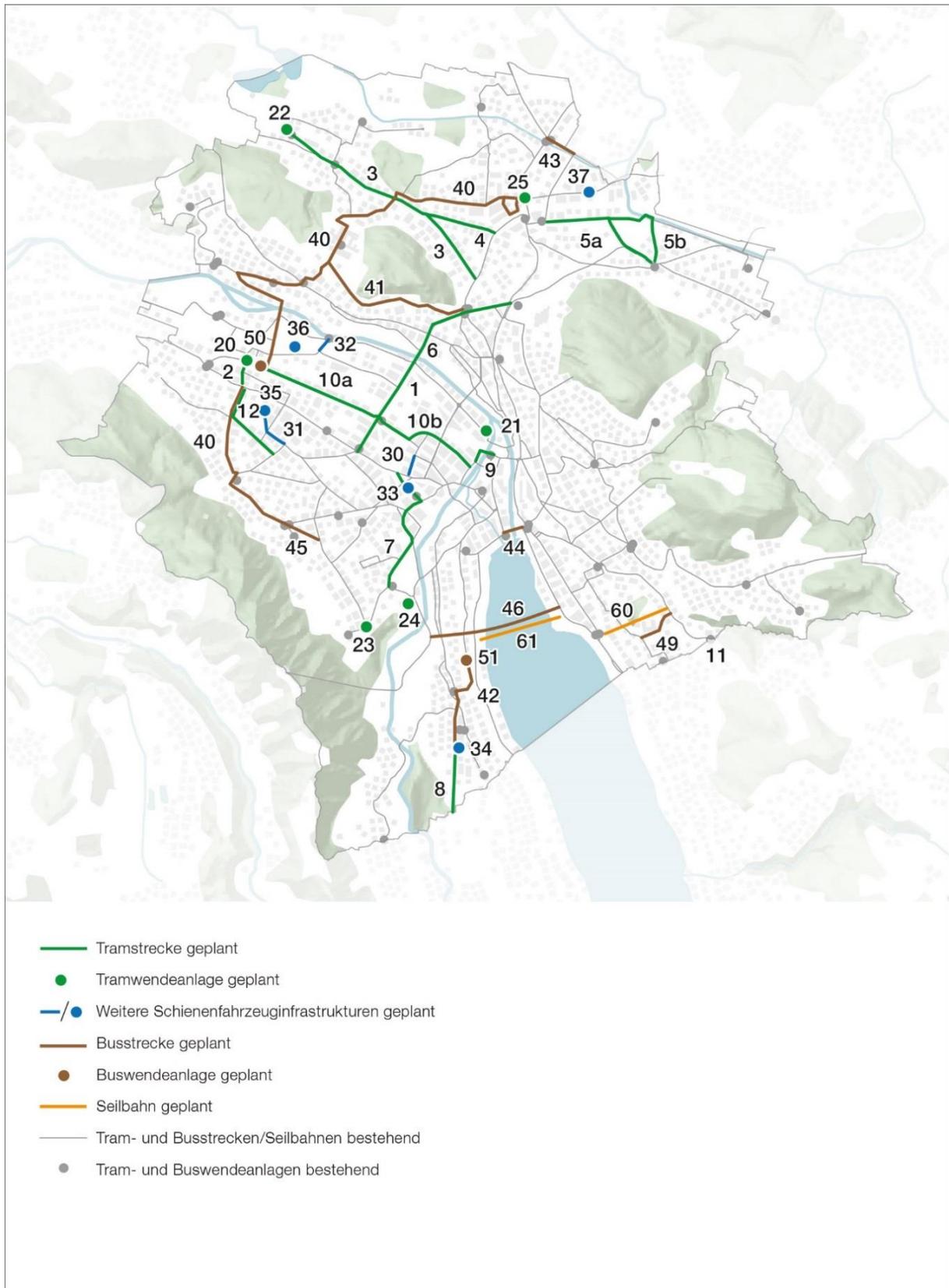


Abb. 4.6: Öffentlicher Verkehr (Infrastrukturen)

Hinweis: Kantonale Festlegungen sind in der Abbildung 4.6 nicht aufgeführt.

4.3.3 Massnahmen

- a) Die in den Karteneinträgen festgelegten Netzergänzungen sind etappiert umzusetzen. Die Etappierung ist periodisch zu überprüfen. Bei der Umsetzung von neuen Netzelementen (z.B. neuer Tramstrecken) ist das bestehende Tram- und Busnetz hinsichtlich notwendiger Anpassungen zu prüfen.
- b) Stabilität, Zuverlässigkeit und Reisegeschwindigkeiten sind zu verbessern. Die Qualität des öffentlichen Verkehrs wird regelmässig überprüft. Daraus sind Massnahmen abzuleiten, um Verbesserungen zu erzielen. Das Spektrum umfasst sowohl raumrelevante Massnahmen (Eigentrossierung) als auch steuerungstechnische und verkehrsorganisatorische Massnahmen.
- c) Die Umwelt- und Energieeffizienz ist zu prüfen und durch gezielte Elektrifizierungen von Dieselbuslinien oder Beschaffung und Einsatz geeigneter Fahrzeuge mit anderen emissionsarmen Antriebstechniken zu steigern.
- d) Die Erschliessung der Wohnquartiere (Quartierverteiler) ist auf kommunaler Stufe zu bezeichnen.

4.4 Fussverkehr

4.4.1 Ziele

Dem Fussverkehr kommt eine tragende Rolle im städtischen Personenverkehr zu: Alle zurückgelegten Wege weisen zu Fuss absolvierte Teilstrecken auf, sei es auf dem Weg von zuhause zur nächst gelegenen Haltestelle, vom Veloabstellplatz zum Bahnperon oder vom Autoparkplatz zum Ladengeschäft. Der durch die Fussgängerinnen und Fussgänger belebte öffentliche Raum wird subjektiv als sicher erlebt und bietet auch objektiv eine bessere Sicherheit.

a) Feinmaschiges, sicheres und hindernisfreies Fusswegnetz

Ein feinmaschiges, sicheres und hindernisfreies Fusswegnetz schafft direkte Verbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger. Direkte Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, zu Parkieranlagen und zu Veloabstellplätzen schaffen eine optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen und privaten Verkehr. Publikumsintensive Einrichtungen und Nutzungsschwerpunkte sind für Fussgängerinnen und Fussgänger einfach und über attraktive Wege erreichbar, die durchgängig und ansprechend gestaltet sind.

b) Mehr und längere Wege zu Fuss

Die Anzahl und die Länge der Fusswege auf Stadtgebiet nehmen zu. Damit steigt der Anteil der zu Fuss zurückgelegten Wege am Gesamtverkehr und die anderen Verkehrsmittel werden dank der Verlagerung zum Fussverkehr entlastet.

c) Grosszügige Zirkulations- und Aufenthaltsflächen

In Zentrumsgebieten, Quartierzentren und bei Nutzungsschwerpunkten wird den Bedürfnissen des Fussverkehrs Priorität eingeräumt. Begegnungszonen und verkehrsberuhigende Massnahmen schaffen sichere Verbindungen und eine hohe Aufenthaltsqualität. Die Bahnhöfe sind als Umsteigedrehscheiben aufgewertet. Bei Geschwindigkeitsreduktionen zur Strassenlärmsanierung werden Aufwertungen für den Fussverkehr realisiert.

d) Zur aktiven Erholung einladende Wanderwege

Die Wanderwege liegen soweit möglich abseits der Hauptverkehrsachsen und berücksichtigen die historischen Verkehrswege. See- und Flussräume sind erlebbar und mit Wanderwegen erschlossen. Die innerstädtischen urbanen See- und Flussufer sind als Promenaden ausgebildet (s. Kapitel 3.3.1b und 3.9.1a). Hindernisfreie Wanderwege sind bezeichnet, entsprechend ausgebaut und signalisiert. Das städtische Wanderwegnetz schliesst an die Wanderwege der Nachbarregionen an.

4.4.2 Karteneinträge

Die Fuss- und Wanderwege von regionaler Bedeutung sind in der Richtplankarte «Verkehr» festgelegt. Im Teilrichtplan Siedlung sind kantonal bedeutende Zentrumsgebiete und stadtteilbezogene Quartierzentren und -achsen definiert (s. Kap. 2.2.2). Die Strassenabschnitte mit Handlungsbedarf hinsichtlich Strassenraumgestaltung sind in der Tabelle 4.12 festgehalten (die Fristen orientieren sich an den Strassensanierungszyklen) und in der Karte «Verkehr» abgebildet.

Tab. 4.12: Umgestaltung Strassenraum geplant (s. Abb. 4.7)

Nr.	Objekt	Koordinationshinweis
1	Morgental	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 18
2	Manegg	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 19
3	Binz	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 6
4	Albisrieden	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 5
5	Albisriederplatz	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 2b
6	Altstetten	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 2c
7	Langstrasse	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 1
8	Hardstrasse	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 2a
9	Meierhofplatz	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 9
10	Zehntenhausplatz	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 7
11	Neu-Affoltern	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 8
12	Seebach	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 3
13	Schwamendingerplatz	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 10
14	Rigiplatz	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 12
15	Hochschulen	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 1
16	Kirche Fluntern	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 13
17	Kreuzplatz	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 14
18	Klusplatz	Teilrichtplan Siedlung Kapitel 2.2.2, Nr. 15

Tab. 4.13: Geplante Infrastrukturen Fussverkehr (s. Abb. 4.7)

Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
21	Seeuferweg Stadtgrenze bis Forellenweg	regional	Vervollständigung durchgehender Seeuferweg	kurzfristig
22	Seeuferweg Strandbad Wollishofen bis Rote Fabrik	regional	Vervollständigung durchgehender Seeuferweg	kurzfristig
23	Verbindung Gänzilooweg–Baumschulweg	regional	Lückenschluss im regionalen Fuss- und Wanderwegnetz	kurzfristig
24	Sihlufuferweg (westseitig) Bahnhof Leimbach bis Allmendbrücke/Gfellstrasse	regional	beidseitiger Flussuferweg	kurzfristig
25	Sihlufuferweg (ostseitig) Stauffacher- bis Gessnerbrücke	regional	Lückenschluss im regionalen Fuss- und Wanderwegnetz	kurzfristig
26	Verbindung Im Schaber–Algierstrasse	regional	Lückenschluss im regionalen Fuss- und Wanderwegnetz	kurzfristig
27	Verbindung Duttweilerbrücke–Pfungstweidstrasse	regional	Lückenschluss im regionalen Fuss- und Wanderwegnetz	kurzfristig
28	Limmatuferweg (südseitig) Schule Kornhaus bis Ampère-Steg	regional	beidseitiger Flussuferweg und Lückenschluss im regionalen Fuss- und Wanderwegnetz	kurzfristig
29	Verbindung Birchsteg–Oleanderstrasse	regional	Lückenschluss im regionalen Fuss- und Wanderwegnetz	kurzfristig
30	Verbindung Hürststrasse–Seebacherstrasse	regional	Lückenschluss im regionalen Fuss- und Wanderwegnetz	kurzfristig
31	Glattufuferweg (westseitig) zwischen Ueberland- und Andreasstrasse	regional	Lückenschluss im regionalen Fuss- und Wanderwegnetz	kurzfristig
32	Chatzenbach zwischen Seebach und Leutschenbach	regional	Lückenschluss im regionalen Fuss- und Wanderwegnetz im Zusammenhang mit der Verlängerung der Glattalstrasse (kant. Richtplan Strassenverkehr Nr. 8)	kurzfristig
33	Verbindung Hauptbahnhof–Hochschulen	regional	Leistungsfähige Anbindung der Hochschulen im Zentrum an den Hauptbahnhof	kurzfristig
34	Anbindung Wanderwege Katzenssee an ÖV	regional	Anbindung des Wanderwegnetz Katzenssee an die ÖV-Haltestelle in Affoltern	kurzfristig

Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
35	Verbindung Wanderweg Limmatuferweg (westseitig) – Stauffacherstrasse / Bäckerstrasse über Europaallee, Freischützgasse, St. Jakobstrasse	regional	Lückenschluss im regionalen Fuss- und Wanderwegnetz	kurzfristig
36	Fussweg Botanischer Garten - Lenggstrasse	regional	Lückenschluss im regionalen Fuss- und Wanderwegnetz	kurzfristig

Tab. 4.14: Geplante hindernisfreie Wanderwege (s. Abb. 4.7)

Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
41	Seeuferweg	regional	Signaletik und geringfügige Infrastrukturanpassungen	kurzfristig
42	Sihluferweg	regional	Signaletik und geringfügige Infrastrukturanpassungen	kurzfristig
43	Route Friesenberg	regional	Signaletik und geringfügige Infrastrukturanpassungen	kurzfristig
44	Route Schlieremerberg	regional	Signaletik und geringfügige Infrastrukturanpassungen	kurzfristig
45	Limmatuferweg (Bellevue bis Hardturm)	regional	Signaletik und geringfügige Infrastrukturanpassungen	kurzfristig
46	Route Höniggerberg	regional	Signaletik und geringfügige Infrastrukturanpassungen	kurzfristig
47	Route Katzenbach	regional	Signaletik und geringfügige Infrastrukturanpassungen	kurzfristig
48	Route Zürichberg	regional	Signaletik und geringfügige Infrastrukturanpassungen	kurzfristig
49	Route Adlisberg	regional	Signaletik und geringfügige Infrastrukturanpassungen	kurzfristig
50	Anschluss an Route Hangflanke Horgenberg	regional	Signaletik und geringfügige Infrastrukturanpassungen in Koordination mit Region Zimmerberg	kurzfristig
51	Anschluss an Route Urdorf–Schlieren	regional	Signaletik und geringfügige Infrastrukturanpassungen in Koordination mit Region Limmattal	kurzfristig

Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
52	Anschluss an Route Unterengstringen	regional	Signaletik und geringfügige Infrastrukturanpassungen in Koordination mit Region Limmattal	kurzfristig
53	Anschluss an Rundweg Katzensee	regional	Signaletik und geringfügige Infrastrukturanpassungen in Koordination mit Region Furttal	kurzfristig

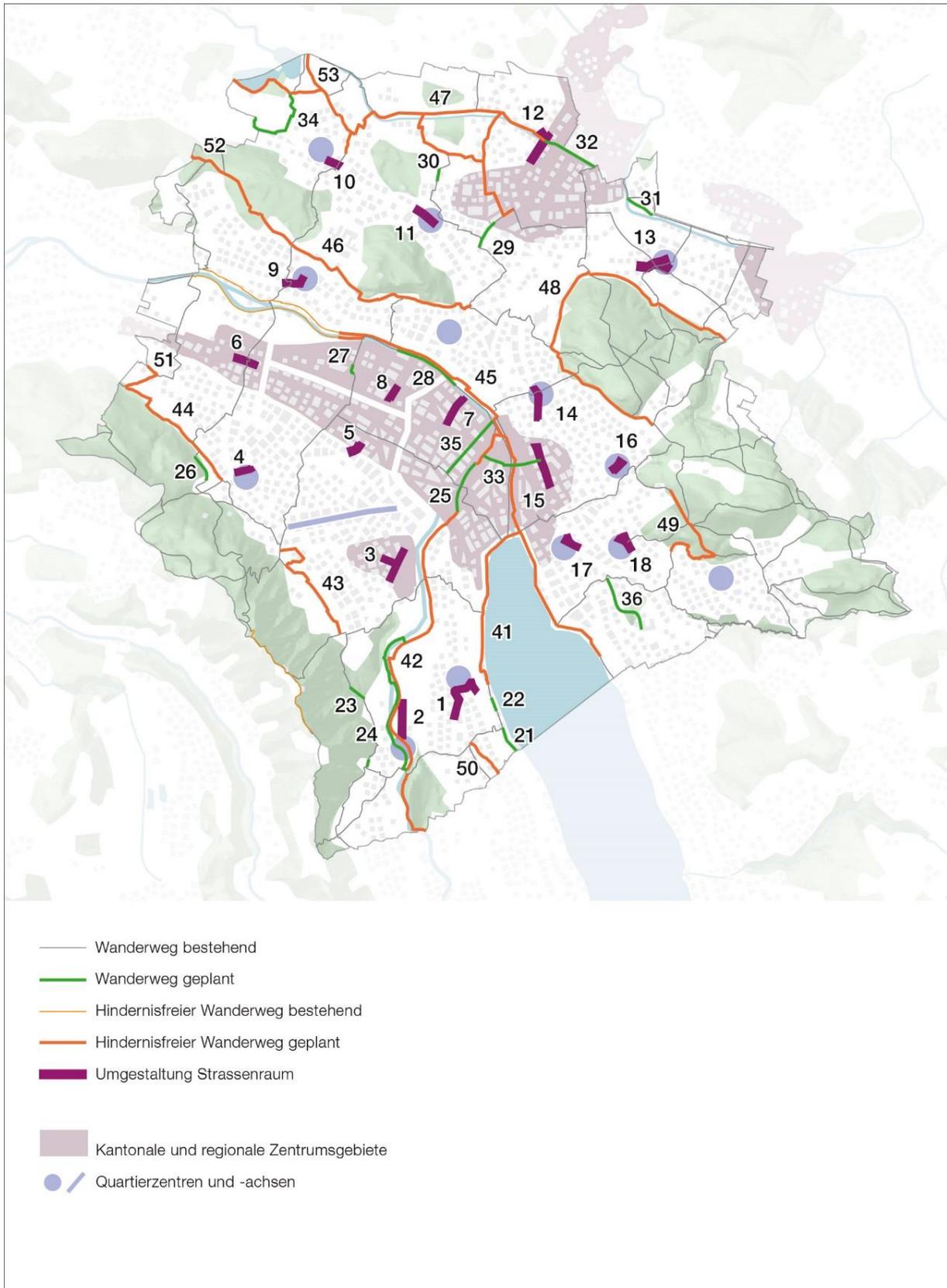


Abb. 4.7: Fussverkehr

4.4.3 Massnahmen

- a) Die wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere bei Bahnhöfen und Nutzungsschwerpunkten, sind einfach zugänglich und ermöglichen direkte Umsteigebeziehungen. Sie weisen eine hohe Sichtbarkeit und Attraktivität auf und sind hindernisfrei ausgestaltet.
- b) Die Gestaltung der und die Verkehrsführung in den Zentrumsgebiete trägt den Bedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger optimal Rechnung.
- c) Die bezeichneten Wanderwege, insbesondere Promenaden und Zugänge zu Naherholungsgebieten, sind hinsichtlich Gestaltung und Signaletik aufzuwerten.
- d) In Strassenprojekten ist stets der Nutzen für den Fussverkehr aufzuzeigen und zu bewerten. Dabei ist den unterschiedlichen Zielgruppen Rechnung zu tragen.
- e) Das feinmaschige Wegnetz für zu Fuss Gehende ist auf kommunaler Stufe zu definieren.

4.5 Veloverkehr

4.5.1 Ziele

Eine durchgängige und sichere Veloinfrastruktur ermöglicht allen Bevölkerungsgruppen, das Velo als Transportmittel zu nutzen. Ein gut ausgebautes Veloroutennetz fördert die Velonutzung für alle Zwecke (Arbeit, Einkaufen, Freizeit oder Tourismus) und setzt Anreize zum Umsteigen auf das Velo.



Abb. 4.8: Netzprinzip Veloverkehr

a) Verdoppelung der Anzahl Velofahrten

Bis im Jahr 2025 verdoppelt sich die Anzahl der Velofahrten als Mindestziel. Dadurch steigert sich der Anteil der mit dem Velo zurückgelegten Wege am Gesamtverkehr, und die anderen Verkehrsträger können entlastet werden.

b) Durchgängige, sichere und attraktive Hauptrouten

Die Hauptrouten ermöglichen den geübten Velofahrenden sichere, direkte und zusammenhängende Verbindungen zwischen den wichtigen Quellen und Zielen. Sie sind durchgängig eigentrasseiert (Radstreifen oder -wege), hindernisarm, schnell befahrbar und gut erkennbar. Generell sind Quartierstrassen auch abseits von definierten Velorouten sicher mit dem Rad befahrbar.

c) Durchgängige, sichere und attraktive Komfortrouten

Ergänzend zu den Hauptrouten bieten die Komfortrouten sowohl den geübten als auch den ungeübten Velofahrenden komfortable Verbindungen mit hoher Sicherheit. Sie sind weitgehend getrennt vom motorisierten Verkehr oder führen über genügend breite verkehrsarme Quartierstrassen.

d) Bedarfsgerechtes Angebot an Veloabstellplätzen

An den Bahnhöfen und an weiteren wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs besteht ein bedarfsgerechtes Angebot an sicheren Velostationen und Abstellplätzen. Einzelne Stationen an wichtigen Bahnhöfen werden bewirtschaftet. Die Zu- und Wegfahrten sind gut auffindbar und sicher.

e) Einfacher Zugang zum Veloangebot

Ein adäquates Angebot an Verleihstationen ermöglicht den einfachen Zugang zu einem Verleihvelo für alle Nutzerinnen und Nutzer.

4.5.2 Karteneinträge

Die Richtplankarte «Verkehr» zeigt das Radwegnetz. In der Abbildung 4.9 werden zwei Routentypen unterschieden, die sich lediglich in Funktion, Gestaltung und Betrieb voneinander unterscheiden, hierarchisch aber auf gleicher Stufe stehen. «Bei Ersatz aufzuhebende Radwege» werden nur in der Richtplankarte dargestellt, nicht aber in der Tabelle 4.16 aufgeführt.

Tab. 4.15: Routenklassierung Veloverkehr

Klassierung	Funktion, Gestaltung, Betrieb	Festsetzungsstufe
Hauptroute	Verbindung der wichtigsten Ziele innerhalb der Stadt für den Alltagsverkehr Maschenweite: 300–600 Meter Dimensionierung und Führung auf grössere Veloverkehrsmengen und Geschwindigkeiten ausgelegt eigentrasseiert und in der Breite deutlich über den Minimalanforderungen liegend (Radwege oder -streifen), verkehrsarme Quartierstrassen, durchgängige und sichere Führung über Knoten, situativ für Veloverkehr geöffnete Busspuren (ohne Beeinträchtigung des Betriebsablaufs des ÖV) In Ausnahmefällen kann bei gemeinsamer Führung mit dem motorisierten Individualverkehr die Sicherheit mit geeigneten betrieblichen und gestalterischen Massnahmen (z.B. Geschwindigkeitsreduktion, Belagseinfärbung) gewährleistet werden	regional
Komfortroute	stadtquerende Routen für den Freizeit- und Alltagsverkehr weitgehend getrennt vom motorisierten Verkehr eigentrasseiert und in der Breite deutlich über den Minimalanforderungen liegend, gemeinsame Rad- und Fusswege, verkehrsarme Strassen, Begegnungszonen, durchgängige, sichere und komfortable Führung über Knoten	regional
Mountainbikeroute	einzelne allgemein zugängliche Wege oder Pfade im hügeligen Gelände in der Regel ohne befestigte Oberfläche	regional/ kommunal
Nebenroute	Anbindung aller relevanten Ziele für den Alltagsverkehr Maschenweite: 200–300 Meter Radstreifen, Quartierstrassen	kommunal

Tab. 4.4.16: Geplante Infrastrukturen Veloverkehr (s. Abb. 4.9)

Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
1	Seebecken	Hauptroute, teilweise Komfortroute überlagert	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
2	Tal-/Löwenstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
3	Viaduktstrasse – Damm- strasse – Bucheggplatz– Schürbungert – Schulstrasse – Ruedi-Walter-Strasse	Komfortroute, teilweise Hauptroute überlagert	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
4	Sihl (Adiswil – Allmend – HB)	Komfortroute, teilweise Hauptroute überlagert	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
5	Limmat (HB – Sihlquai – Fischerweg)	Komfortroute, teilweise Hauptroute überlagert	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
6	Querung HB	Haupt- und Komfortroute überlagert	Umnutzung Stadttunnel	kurzfristig
7	Tödistrasse – Flössergasse – Sihlramstrasse	Haupt- und Komfortroute überlagert	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
8	Winzerstrasse – Am Wasser – Hönggerstrasse – Lux-Guyer- Weg – Neumühlequai	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
9	Badenerstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
10	Riedhofstrasse – Meierhof- platz – Ackersteinstrasse– Wipkingerplatz	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
11	Binzmühlestrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
12	Emil-Klöti-Strasse – Tièchestrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
13	Escher-Wyss-Platz – Röschibachstrasse – Rotbuchstrasse – Riedtli- strasse – Vogelsangstrasse – Hochstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
14	Gessnerbrücke – Lagerstrasse – Neufrankengasse – Hohl- strasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
15	Rudolf-Brun-Brücke – Bahn- hofquai	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
16	Herzogenmühlestrasse	Haupt- und Komfortroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
17	Rautistrasse – Gutstrasse – Talwiesenstrasse – Eichstrasse	Hauptroute, teilweise Komfortroute überlagert	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig

Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
18	Üetliberg – Triemli – Döltschiweg – Bertastrasse – Erismannstrasse – Gleisquerung Kreis 4 und 5	Komfortroute, teilweise Hauptroute überlagert	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung, für Gleisquerung Machbarkeit zu prüfen, Trasseesicherung	kurz- bis mittelfristig
19	Saumackerstrasse – Max-Högger-Strasse – Meierwiesenstrasse	Komfortroute, teilweise Hauptroute überlagert	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
20	Chatzensee – Fronwaldstrasse – Zelglistrasse – Andreasstrasse – Glattufer	Komfortroute, teilweise Hauptroute überlagert	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
21	Friedhof Sihlfeld – Zurlindenstrasse – Hertersteg	Haupt- und Komfortroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
22	Hofwiesenstrasse – Birchstrasse – Stiglenstrasse	Hauptroute, teilweise Komfortroute überlagert	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
23	Bernstrasse – Bändlistrasse – Pfingstweidstrasse – Neugasse – Zollstrasse – Museumstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
24	Walchebrücke – Stampfenbachplatz – Schaffhauserstrasse – Oerlikonerstrasse – Gubelstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
25	Langstrasse – Mattengasse – Kornhausstrasse – Rötelstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
26	Alfred-Escher-Strasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
27	Schoeckstrasse – Theaterstrasse – Mühlebachstrasse – Zollikerstrasse – Seefeldstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
28	Regensbergstrasse – Winterthurerstrasse – Altwiesenstrasse – Dübendorfstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
29	Birmensdorferstrasse – Kasernenstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
30	Stauffacherbrücke – Stauffacherstrasse – Werdstrasse – Zweierstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
31	Limmatquai – Mühlesteig – Beatengasse – Schweizergasse	Haupt- und Komfortroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
32	Gsteigstrasse – Hönggerberg – Lerchenhalde – Zehntenhausstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig

Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
33	Schaffhauserstrasse – Gubelplatz	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
34	Querstrasse –Wallisellenstrasse – Überlandstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
35	Central – Leonhardstrasse – Universität – Kirche Fluntern – Zoo	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
36	Triemli – Letzigraben – Duttweilerbrücke – Förrlibuckstrasse (Ost)	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
37	Albisstrasse – Tannenrauchstrasse – Waffenplatz-/Rieterstrasse – Brandschenkestrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
38	Saatlenstrasse – Stettbacherstrasse	Hauptroute, teilweise Komfortroute überlagert	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
39	Hauptbahnhof (Süd)	Abstellanlage	Neubau	kurzfristig
40	Bahnhof Hardbrücke	Abstellanlage	Ausbau	kurzfristig
41	Bahnhof Leimbach	Abstellanlage	Neubau	kurz-/mittelfristig
42	Bahnhof Enge	Abstellanlage	Ausbau	kurz-/mittelfristig
43	Bahnhof Wiedikon	Abstellanlage	Ausbau	kurz-/mittelfristig
44	Triemli	Abstellanlage	Neubau	kurz-/mittelfristig
45	Bahnhof Altstetten (Süd)	Abstellanlage	Neubau	kurz-/mittelfristig
46	Bahnhof Wipkingen	Abstellanlage	Neubau	kurz-/mittelfristig
47	Bahnhof Oerlikon (Ost)	Abstellanlage	Neubau	kurz-/mittelfristig
48	Bahnhof Stadelhofen	Abstellanlage	Ausbau	kurz-/mittelfristig
49	Klusplatz	Abstellanlage	Neubau	kurz-/mittelfristig
50	Furtalstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
51	Wehntalerstrasse – Irchelstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
52	Glaubtenstrasse – Seebacherstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
53	Glatttalstrasse – Schärenmoosstrasse – Glattparkstrasse – Glattufer	Hauptroute, teilweise Komfortroute überlagert	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
54	Bucheggstrasse – Hirschwiesenstrasse – Winterthurerstrasse (Ost) – Luegislandstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
55	Winterthurerstrasse (West)	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Abschnitte zur Vervollständigung	mittelfristig

Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
56	Schaffhauserstrasse – Dörflistrasse – Thurgauerstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
57	Hofwiesenstrasse – Edisonstrasse - Nansen- strasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
58	Frohburgstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
59	Limmattalstrasse – Ottenberg- strasse – Nordstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
60	Regensdorferstrasse – Frankentalstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
61	Triemlistrasse – Püntstrasse – Altstetterstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
62	Albisriederstrasse – Fellenbergstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
63	Schaufelbergerstrasse – Schweighofstrasse – Gänzilooweg – Frymannstrasse – Maneggpromenade	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
64	Hardstrasse – Hardbrücke – Hardstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
65	Kehlhofstrasse – Steinstrasse – Manessestrasse (Süd)	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
66	Üetlibergstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
67	Islerstrasse – Allmendweg – Allmendsteg – Tannenrauch- strasse – Kalchbühlstrasse	Komfortroute, teilweise Hauptroute überlagert	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
68	Bleicherweg – Bederstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
69	Sihlstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
70	Löwenstrasse – Bahnhofplatz – Postbrücke	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
71	Seilergraben – Hottinger- strasse – Witikonstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
72	Rämistrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
73	Bergstrasse – Sempacherstrasse – Forchstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
74	Falkenstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig

Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
75	Feldeggstrasse – Klosbachstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
76	Wildbachstrasse – Höschgasse – Hammerstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
77	August-Forel-Strasse – Verlängerung bis Forchstrasse – Freiestrasse	Haupt- und Komfortroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung, für Burgwiesviadukt Machbar- keit zu prüfen, Trasseesiche- rung	mittelfristig
78	Susenbergstrasse – Dreiwiesenstrasse – Katzenschwanzstrasse	Haupt- und Komfortroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
79	Tobelhofstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
80	Sonnegstrasse – Scheuchzerstrasse – Irchel – Frohburgstrasse – Franzosenweg	Haupt- und Komfortroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
81	Weibelackerstrasse – Hüttenkopfstrasse – Zoo	Komfortroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
82	Butzenstrasse – Morgentalstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
83	Soodstrasse – Leimbachstrasse – Allmendstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
84	Bachwiesenstrasse – Freilagerweg – Grütstrasse – Mühlezelgstrasse	Komfortroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
85	Luggwegstrasse – Europabrücke – Hohenklingenstrasse – Wieslergasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
86	Mühlackerstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
87	Hirzenbachweg	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
88	Guggachstrasse – Milchbuckstrasse	Haupt- und Komfortroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
89	Hardturmstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
90	Hermetschloobücke – Bändlistrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
91	Vulkanstrasse – Aargauerstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
92	Katzenbachweg – Katzensee- strasse	Komfortroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig

Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
93	Käferberg – Höngerberg – Bueheggplatz	Komfortroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
94	Glattparkstrasse – Aubruggerstrasse	Hauptroute	Neubau	mittelfristig
95	Manessestrasse (Nord) – Stauffacherquai	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
96	Albisstrasse – Bachstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
97	Drahtschmidlisteg – Mattensteg	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
98	Witellikerstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
99	Friesstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	mittelfristig
100	Eichstrasse – rechtsseitige Sihlpromenade	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
101	Heinrichstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig
102	Josefstrasse	Hauptroute	Aus-/Neubau einzelner Ab- schnitte zur Vervollständigung	kurzfristig

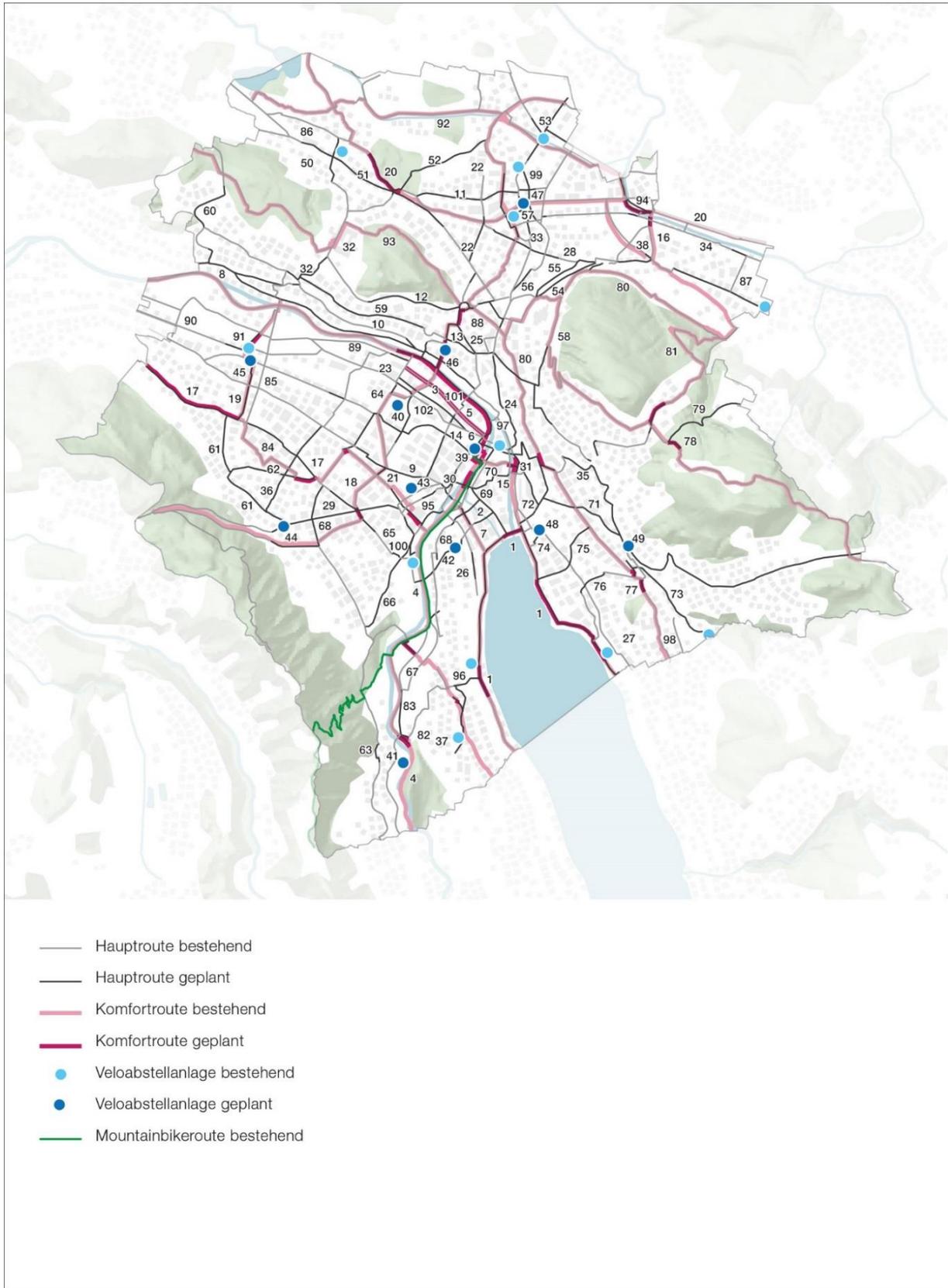


Abb. 4.9: Veloverkehr

4.5.3 Massnahmen

- a) Im Haupttroutennetz sind die Lücken zu schliessen, sowohl auf der Strecke als auch bei den Knoten.
- b) Die einzelnen Komforttrouten sind unter Berücksichtigung zusätzlicher Qualitätsstandards umzusetzen und bestehende Lücken zu schliessen.
- c) Die festgesetzten Veloabstellanlagen werden bezüglich Kapazität der Nachfrage angepasst; weitere Anlagen werden bedürfnisorientiert erstellt.
- d) Die Stadt Zürich schafft die Voraussetzungen für den Bau und Betrieb eines Veloverleihs.
- e) Die feinmaschige Netzplanung und Quartierserschliessung sind Aufgabe der kommunalen Stufe.

4.6 Reitwege

4.6.1 Ziele

a) Langfristig gesicherte Reitwege

Der Zweck der Festlegung von Reitwegen besteht darin, den Durchgang für geführte und berittene Pferde zu sichern. Dies ist gegeben, wenn die Wege weitgehend unbefestigt sind, das notwendige Lichtraumprofil eingehalten ist und weder bauliche noch verkehrsrechtliche Einschränkungen bestehen.

4.6.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte «Verkehr» sind jene bereits existierenden Reitwege rund um Zürich enthalten, die auf Stadtgebiet verlaufen. Zusätzlich ist eine bestehende Verbindung über die Anhöhen von Hönggerberg und Adlisberg mit Anschluss an das kantonale Tierspital enthalten. Weitere Festlegungen betreffen Zugangswege zu den Reitwegen der Nachbarregionen.

4.7 Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen

4.7.1 Ziele und Massnahmen

Die Parkierung in der Stadt Zürich wird auf kommunaler Stufe umfassend geplant und geregelt. Im regionalen Richtplan werden weder Park+Ride-Anlagen für den Pendelverkehr festgesetzt, noch Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen ausgeschieden.

Park+Ride-Anlagen für den Pendelverkehr sind an S-Bahn-Stationen im Einzugsbereich von ländlich geprägten Wohngebieten mit ungenügender Feinerschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu fördern und deshalb Sache der umliegenden Regionen. Die wenigen bestehenden, in der Richtplankarte «Verkehr» abgebildeten Parkieranlagen an den Einfallsachsen dienen hauptsächlich den gelegentlichen Stadtbesucherinnen und -besuchern und sind in ihrem Bestand zu erhalten.

Aufgrund der guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist das ganze Siedlungsgebiet als integrierter Standort für verkehrsintensive Einrichtungen zu betrachten. Deshalb verfügt die Stadt Zürich bereits über geeignete Instrumente auf kommunaler Stufe zur Behandlung von verkehrsintensiven Einrichtungen oder deren Parkieranlagen. Die Ziele des kantonalen Richtplans (s. dort Kap. 4.5.1a) sind dabei zu berücksichtigen. (Koordinationshinweis: Kap. 2.2.1 d).

4.7.2 Karteneinträge

Der Verständlichkeit halber werden die bestehenden Parkierungsanlagen für die gelegentlichen Stadtbesucherinnen und -besucher in der Tabelle 4.17 tabellarisch aufgeführt und in der Abbildung 4.10 sowie auch in der Richtplankarte «Verkehr» abgebildet.

Tab. 4.17: Bestehende Parkierungsanlagen für gelegentliche Stadtbesuchende (s. Abb. 4.10)

Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungsstand
1	Kasernenareal	kantonale Parkierungsanlage (kant. Richtplan Pt. 4.5.2)	Unterirdisches Parkhaus im Zusammenhang mit dem geplanten Stadttunnel (kant. Richtplan Pt. 4.2.2 Nr. 1a)	geplant
2	Sihlcity/Brunau	regionale Parkierungsanlage für StadtbesucherInnen	-	bestehend
3	Feldermoos/Waldegg	regionale Parkierungsanlage für StadtbesucherInnen	-	bestehend
4	Katzensee	regionale Parkierungsanlage für StadtbesucherInnen	-	bestehend
5	Messe/Hallenstadion	regionale Parkierungsanlage für StadtbesucherInnen	-	bestehend
6	Universität Irchel	regionale Parkierungsanlage für StadtbesucherInnen	-	bestehend
7	Zoo	regionale Parkierungsanlage für StadtbesucherInnen	-	bestehend
8	Tiefenbrunnen	regionale Parkierungsanlage für StadtbesucherInnen	-	bestehend

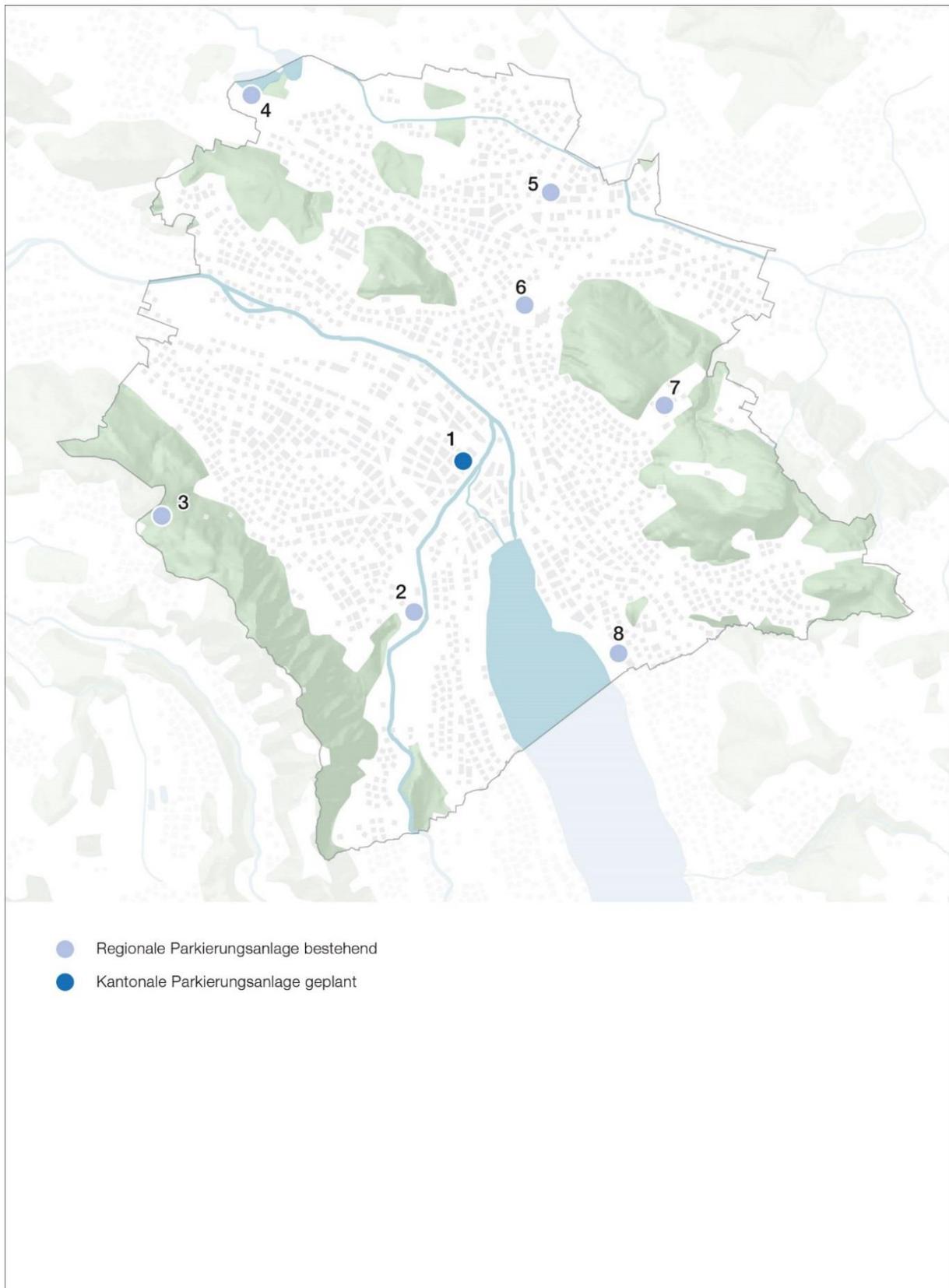


Abb. 4.10: Parkierung (Parkierungsanlagen für gelegentliche Stadtbesucherinnen und -besucher)

4.8 Güterverkehr

4.8.1 Ziele

a) Transitverkehr auf den Hochleistungsstrassen

Gütertransporte ohne Lieferhalt auf Stadtgebiet verkehren auf dem Hochleistungsstrassen-netz. Der entsprechende Verkehr nutzt die Nord- oder Westumfahrung.

b) Effizienter Wirtschafts- und Güterverkehr

Güter- und Gewerbetransporte werden in allen Stadtgebieten sicher und konfliktfrei abgewickelt. Zur Entlastung des Verkehrsaufkommens werden die Gütertransporte gebündelt. Die dazu erforderlichen Schnittstellen sind auf- oder ausgebaut. Für An- und Auslieferungen werden stadtverträgliche Transportmittel eingesetzt, die hinsichtlich Energieeffizienz, Lärm- und Luftschadstoffemissionen optimiert sind. Die Güterverkehrserschliessung der Innenstadt bleibt unter Berücksichtigung der verschiedensten Ansprüche an diesen Raum gewährleistet und wird wo möglich verbessert.

c) Stadtverträgliche Citylogistik

Das Bringen und Abholen von Warenlieferungen ist quantitativ und qualitativ mit steigenden Ansprüchen verbunden. Geeignete Logistikstandorte zum Sammeln und Verteilen auf dem Stadtgebiet erlauben eine Verbesserung der Liefer- und Transportleistungen. Die dazu erforderlichen Infrastrukturen sowie deren stadtspezifische Bewirtschaftung durch interessierte Unternehmen werden an der Nordkante des Gleisfeldes (Herdern) und in Zürich Affoltern (Autobahnanschluss) angestrebt.

d) Gesicherte Gleisanschlüsse und ausbaubare Güterumschlaganlagen

Diverse Unternehmen tätigen wichtige Teile ihrer Gütertransporte mit der Bahn. Die dazu notwendigen Anschlussgleise und Anlagen sind vorhanden oder allenfalls nach einer Instandstellung oder einem Neubau betriebsbereit. Der direkte Anschluss ans regionale und naationale Schienennetz bleibt für die schienenaffine Wirtschaft gewährleistet.

4.8.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte «Verkehr» sind sowohl Anlagen für den Güterumschlag als auch sämtliche Anschlussgleise verortet und festgesetzt. Die geplanten Anlagen und Gleise im Güterverkehr sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Tab. 4.18: Geplante Infrastrukturen Güterverkehr (s. Abb. 4.11)

Nr.	Objekt	Klassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
1	Herdern/Engrosmarkt	Güterumschlag	Ausbau im Zusammenhang mit Gebietsentwicklung	kurz-/mittelfristig
2	Wollishofen	Anschlussgleis	Anschlussgleis oder Förderanlage zum Kiesmaterialienumschlag ab Bahnhof Wollishofen (kant. Richtplan Pt. 4.6.2 Nr. 4)	mittelfristig
3	Affoltern	Anschlussgleis	Bahnanschluss für die letzte verbleibende Industriezone nahe einer Güterbahnlinie	mittelfristig
4	Affoltern	Güterumschlag	Anlage für Sammel- und Verteilverkehr (Stadtlogistik)	mittelfristig
5	Zürich-Nord	Güterumschlag	Standortpotenzial entwickeln, Logistikzweck definieren, Umsetzung auslösen	mittelfristig
6	Werdhölzli, Abwasserreinigungsanlage ARA	Anschlussgleis	Anschluss der ARA ans Bahnnetz	langfristig
7	Zürich-West	Anschlussgleis	Raumsicherung für ein Anschlussgleis eines bedeutenden Industrie- und Gewerbeareals (teilweise bestehend)	-
8	Manegg	Anschlussgleis	Raumsicherung für ein Anschlussgleis	-

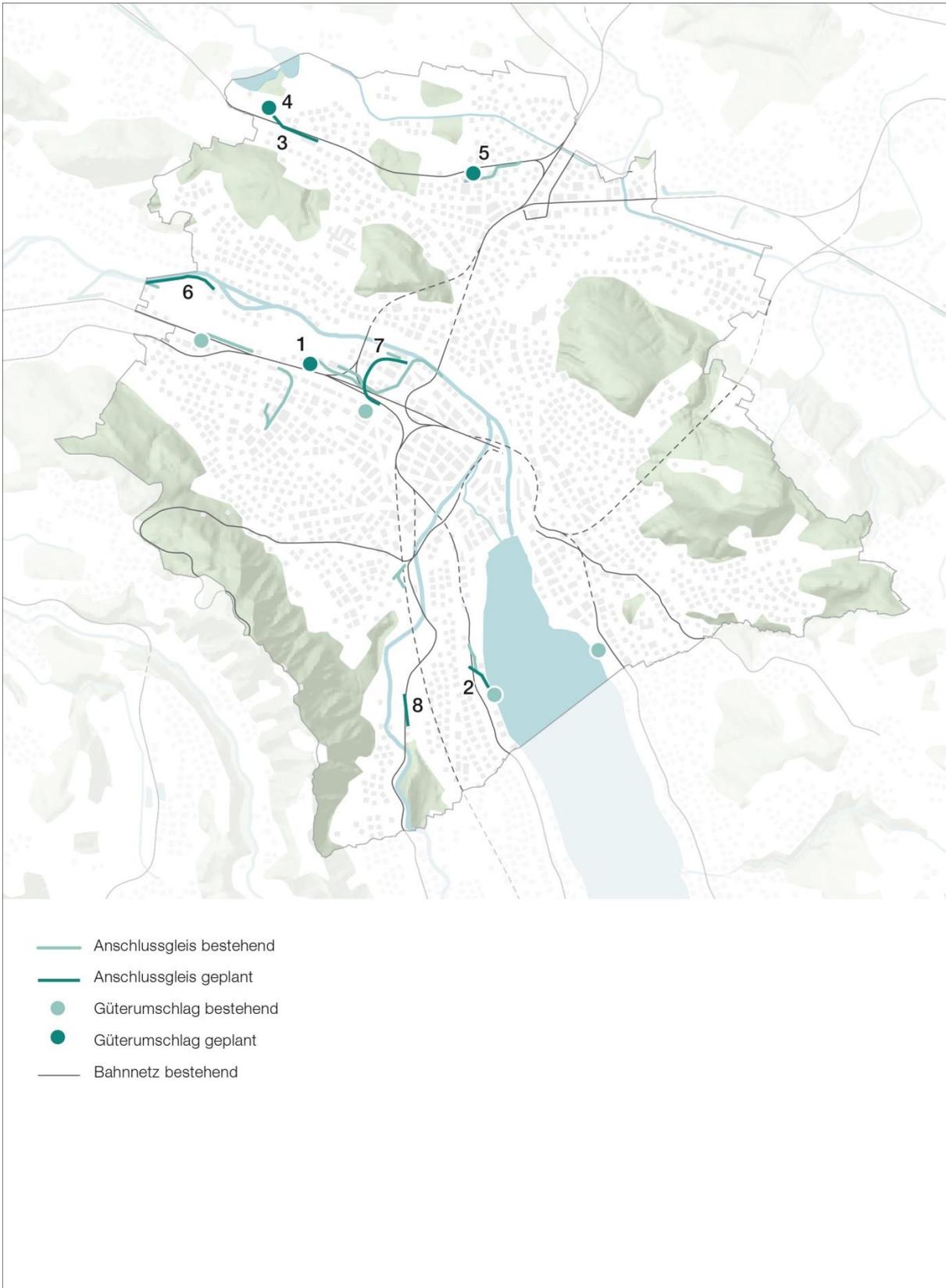


Abb. 4.11: Güterverkehr

4.8.3 Massnahmen

- a) Für die festgesetzten Güterumschlaganlagen sind auf kommunaler Stufe geeignete Flächen auszuscheiden.
- b) Die festgesetzten Anschlussgleise sind mit geeigneten Instrumenten auf kommunaler Stufe zu sichern.
- c) Auf kommunaler Stufe können bei Bedarf Güterumschlaganlagen untergeordneter Bedeutung festgesetzt werden.
- d) Das optimierte Sammeln und Verteilen von Gütern wird im Rahmen einer innovativen Citylogistik-Plattform geprüft.

4.9 Schifffahrt

4.9.1 Ziele

a) Diverse Zielgruppen nutzen die Schifffahrt

Die Schifffahrt auf dem Zürichsee und der Limmat dient nicht nur der Naherholung, dem Freizeitvergnügen und dem Tourismus, sondern auch dem Pendelverkehr. Dies wird durch die Integration der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft (ZSG) in das Tarifsystem des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) gefördert.

b) Nutzungskonzentration in Hafenanlagen

Die Entflechtung und Bündelung spezifischer wasserorientierter Nutzungen (z.B. Ruderclubs) reduziert Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzerinnen und Nutzern, insbesondere im Uferbereich. Bojenfelder sind dort konzentriert, wo sie nicht in Konflikt mit dem Seezugang (vor allem für Badende), der Archäologie oder der Ökologie stehen.

4.9.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte «Verkehr» sind alle Linien der Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft mit fahrplanmässigem Betrieb abgebildet. Die Abbildung 4.12 weist zudem die für die Kursschifffahrt und die private Schifffahrt notwendigen Anlegestellen oder Häfen aus.

Tabelle 4.19: Geplante Schifffahrtslinien und Häfen (s. Abb. 4.12)

Nr.	Objekt	Vorhaben	Bedeutung	Realisierungshorizont
1	Hafen Tiefenbrunnen	Ausbau Hafen in Koordination mit Wassersportzentrum Tiefenbrunnen (kant. Richtplan Pt. 6.5.2 Nr. 8 und Pt. 6.6.2 Nr. 4)	Kompensation Bojenfelder rund ums Seebecken	mittelfristig
2	Bahnhof Wollishofen–Bahnhof Tiefenbrunnen	Verbindung der beiden Häfen und Bahnhöfe Wollishofen und Tiefenbrunnen	direkte Verbindung der beiden Seeufer (inkl. Möglichkeit zum Velo-transport)	kurzfristig

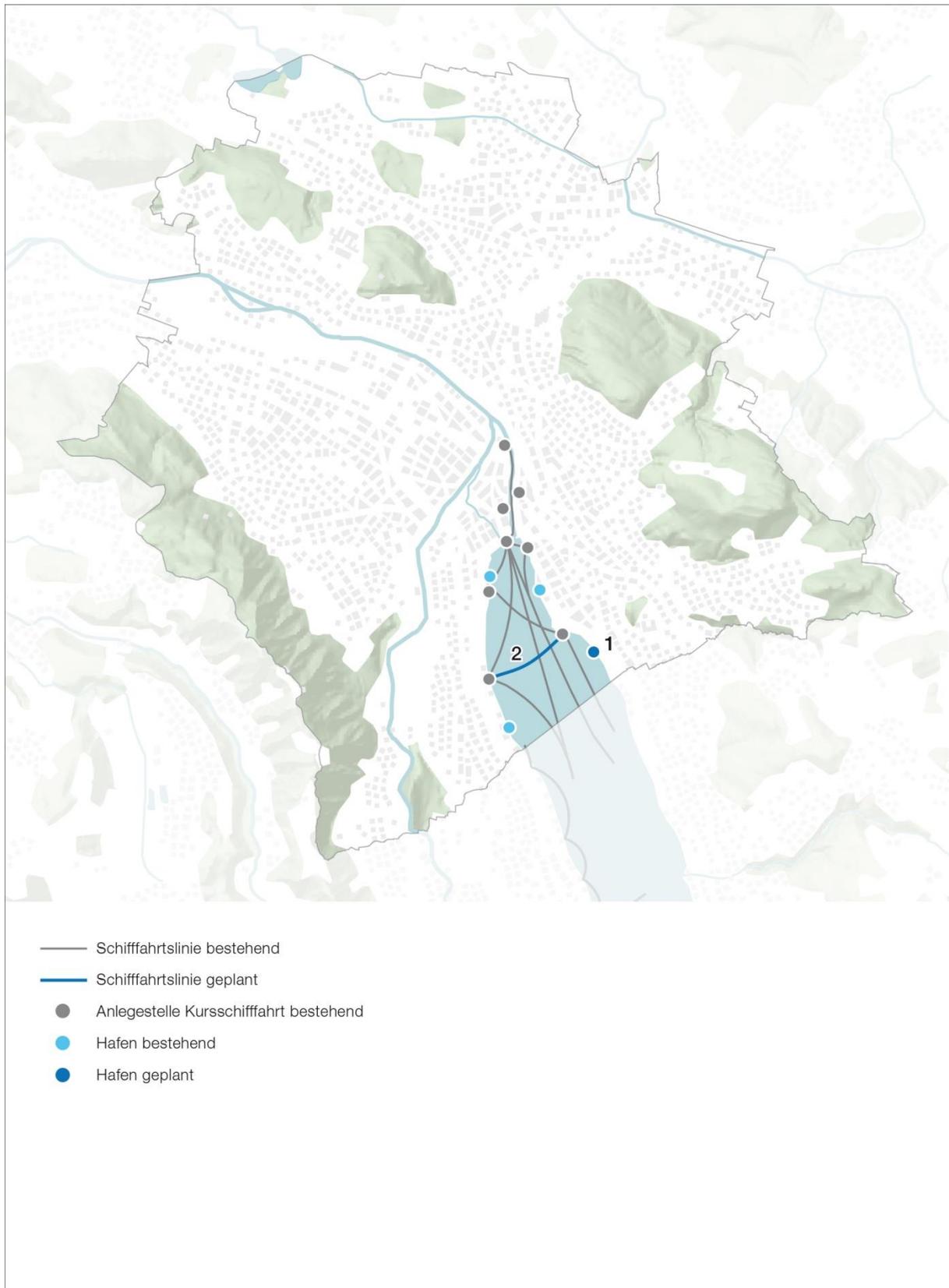


Abb. 4.12: Schifffahrt und Häfen

4.9.3 Massnahmen

- a) Das Potenzial der Schifffahrt als Transportmittel für den Pendelverkehr wird ausgeschöpft. Die Option einer direkten Verbindung Wollishofen–Tiefenbrunnen als Tangentiale im öffentlichen Verkehr wird geprüft.

4.10 Grundlagen

4.10.1 Rechtliche Grundlagen

- Gemeindeordnung der Stadt Zürich vom 17. Juni 2012 (101.100)
- Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (LS 700.1)
- Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) vom 14. April 2010 (SR 451.13)

4.10.2 Weitere Grundlagen

- Agglomerationsprogramm Stadt Zürich–Glattal, 2. Generation. Kanton Zürich, Amt für Verkehr, 2012 (RRB Nr. 2012/576)
- Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren (QUARZ). Stadt Zürich, Stab öffentlicher Raum, 2006
- Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität. Schweizerischer Städteverband, Städtekonferenz Mobilität, 2010
- Das VBZ-Netz 2025. Stadt Zürich, Verkehrsbetriebe, 2006
- Fakten zur räumlichen Stadtentwicklung. Stadt Zürich, Amt für Städtebau, 2013
- Infrastruktur-Entwicklungsplan. Stadt Zürich, Verkehrsbetriebe, 2010
- Konzept für Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung. Stadt Zürich, Stadtrat, 2013 (StRB Nr. 1111/2013)
- Räumliche Entwicklungsstrategie des Stadtrats für die Stadt Zürich (RES). Stadt Zürich, Stadtrat, 2010 (StRB Nr. 549/2010)
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Stadt Zürich (rGVK Stadt Zürich). Kanton Zürich, Amt für Verkehr und Stadt Zürich, Tiefbauamt, 2011
- Richtplan. Kanton Zürich, Vorlage 4882, Antrag des Regierungsrates vom 28. März 2012
- Stadträume 2010. Strategie für die Gestaltung von Zürichs öffentlichem Raum. Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, 2006
- «Stadtverkehr 2025», Strategie für eine stadtverträgliche Mobilität. Stadt Zürich, Stadtrat, 2014 (StRB Nr. 283/2014)
- «Stadtverkehr 2025», Bericht 2013. Stadt Zürich, Stadtrat, 2014 (StRB Nr. 283/2014)
- Strategie der Gütergleis- und -umschlaganlagen in der Stadt Zürich. Stadt Zürich, Tiefbauamt, 2011
- Strategien Zürich 2025. Stadt Zürich, Stadtrat, 2006, Aktualisiert 2011
- Trolleybus-Strategie. Stadt Zürich, Stadtrat, 2012 (StRB Nr. 367/2012)
- züri-linie 2030, VBZ-Netzentwicklungsstrategie. Stadt Zürich, Stadtrat, 2013 (StRB Nr. 536/2013)

5 Versorgung, Entsorgung

5.1 Gesamtstrategie

5.1.1 Ziele

Zürichs gut ausgebaute und leistungsfähige Infrastruktur in den Bereichen Versorgung und Entsorgung trägt massgeblich zur hohen Lebens- und Standortqualität der Stadt bei. Die Anlagen zur Versorgung der Stadt Zürich mit Wasser, Energie und Rohstoffen, die Einrichtungen zur Siedlungsentwässerung, Abwasserreinigung und Entsorgung des Abfalls sowie eine moderne und leistungsfähige Kommunikationsinfrastruktur bilden wichtige Bestandteile davon. Diese Infrastrukturen zu pflegen, zu erneuern, auszubauen und wirtschaftlich und umweltverträglich zu betreiben, erfordern eine gute räumliche Koordination und eine Abstimmung mit der Siedlungsplanung unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung.

Aufgrund der verschiedenen Aufgaben im Bereich der Versorgung und Entsorgung ergeben sich fünf übergeordnete Ziele:

a) Sichere Wasserversorgung und Abwasserentsorgung

Eine leistungsfähige Infrastruktur zur Gewinnung, Aufbereitung und Verteilung sichert die Versorgung der Stadt Zürich mit Trinkwasser von hoher Qualität. Ein gut ausgebautes und unterhaltenes Kanalnetz sorgt für eine ausreichende, sichere und effiziente Entwässerung des Siedlungsgebiets. Die Abwasserreinigung erfolgt auf hohem Standard. Diesen Zielen übergeordnet hat der Schutz des Grund- und des Oberflächenwassers hohe Priorität.

b) Umwelt- und landschaftsverträgliche Nutzung von mineralischen Rohstoffen

Der Umgang mit mineralischen Rohstoffen (Kies, Sand usw.) erfolgt sparsam mit dem Ziel, die Ressourcen auch kommenden Generationen zu erhalten und Eingriffe in die Landschaft zu vermindern. Dazu werden Baustoffe im Zuge von Rückbauten aufbereitet und als Sekundärrohstoffe wieder eingesetzt («urban mining»).

c) Klimaschonende, umweltfreundliche und zuverlässige Energieversorgung

Abgestimmt auf die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft (Reduktion Primärenergieverbrauch und Treibhausgasemission pro Person) und in Übereinstimmung mit der Energie- und Klimaschutzgesetzgebung des Bundes und des Kantons basiert die Energieversorgung der Stadt Zürich zunehmend auf Energie aus Abfall, Abwärme und regenerativen Energieträgern. Ein leistungsfähiges Elektrizitätsnetz, verschiedene thermische Energienetze (Fern- und Nahwärme einschliesslich Kälte) und ein Gasnetz (Biogas und Erdgas) sind tragende Elemente der Energieversorgung der Stadt Zürich.

d) Flächendeckende Grundversorgung im Bereich Kommunikation

In der Stadt Zürich besteht flächendeckend Zugang zu modernen Kommunikationsdienstleistungen. Kernelement bildet neben der Grundversorgung (Festnetz und Rundfunk) ein Glasfasernetz für den hochbreitbandigen Datentransport, das allen interessierten Anbietern von Fernmeldediensten zur Erbringung ihrer Dienstleistungen zur Verfügung steht. Hinzu kommt die Infrastruktur für den Mobilfunk.

e) Umweltgerechte Verwertung von Abfällen

Rezyklierbare Stoffe (z.B. Glas, Papier, Karton, Bauabfälle) werden entsprechend der Prioritätenfolge der Abfallpolitik «Vermeiden, Vermindern, Verwerten» über effiziente Sammellogistiken der Wiederverwertung zugeführt. Bioabfälle werden in Vergärungsanlagen stofflich und energetisch genutzt. Für Sonderabfälle bestehen Sammelstellen. Die restlichen Siedlungsabfälle werden in Kehrlichtheizkraftwerken unter Auskopplung von Strom und Wärme umweltgerecht verwertet.

5.1.2 Massnahmen

- a) Die Konzeption und Koordination raumrelevanter Massnahmen in den verschiedenen Bereichen der Versorgung und Entsorgung erfolgt auf regionaler und kommunaler Stufe mittels zentraler Planungsinstrumente. Es sind dies:
 - für die Wasserversorgung das generelle Wasserversorgungsprojekt (GWP)
 - für die Siedlungsentwässerung die generelle Entwässerungsplanung (GEP)
 - für die Stromversorgung die Mehrjahrespläne Verteilnetz
 - für die Fernwärme-, die Nahwärme- und die Nahkälte- sowie die Gasversorgung die kommunale Energieplanung
 - für die Abfallbewirtschaftung die Planung der städtischen und kantonalen Infrastruktur
- b) Zur vorausschauenden Sicherung und Koordination öffentlicher Interessen bezüglich der Nutzung des Untergrunds für Infrastrukturaufgaben erarbeitet die Stadt Zürich Prozesse und Instrumente für die «Raumplanung im Untergrund
- c) Als zentrale Grösse für die langfristige Planung der Infrastrukturen verwendet die Stadt Zürich die Bevölkerungsszenarien von Statistik Stadt Zürich. Ebenfalls berücksichtigt wird die zunehmende Intensität von Naturereignissen infolge des Klimawandels.

5.2 Wasserversorgung

5.2.1 Ziele

a) Ausreichende, sichere Trinkwasserversorgung

Trinkwasser als wichtigstes Lebensmittel steht in der Stadt und der Region Zürich jederzeit in hoher Qualität und in genügender Menge zur Verfügung. Die Versorgungssicherheit ist durch den qualitativen Schutz des Grund- und des Oberflächenwassers sowie durch genügend Redundanz und Reserven in der Gewinnung, Aufbereitung, Verteilung und Speicherung langfristig sichergestellt. Wesentliche Pfeiler bilden der überregionale Trinkwasserverbund, die Konzeption des Verteilnetzes als Ringsystem und die systematische Instandhaltung der Anlagen und Leitungsnetze.

b) Trinkwasserversorgung in Notlagen

Die Trinkwasserversorgung ist auch in Notlagen gewährleistet.

c) Schutz des Grund- und Oberflächenwassers

Der Gewässerschutz hat in der Stadt Zürich hohe Priorität.

d) Öffentliche Brunnen

Ein Netz von öffentlich zugänglichen Brunnen bereichert den öffentlichen Raum in der Stadt Zürich.

5.2.2 Karteneinträge

Der Schwerpunkt der Karteneinträge im Bereich Wasserversorgung liegt bei Leitungen und Anlagen, die für das überregionale Trinkwasser-Verbundkonzept im Kanton Zürich Bedeutung haben. Hinzu kommen Anlagen und Leitungen, die innerhalb des Stadtgebietes eine wichtige Produktions- oder Transportfunktion übernehmen und die für den regionalen Wasserverbund wichtigen Grundwasserschutzgebiete innerhalb der Stadt Zürich. Für die Planung von Massnahmen im Bereich der Wasserversorgung sind neben der Richtplankarte das Kartenwerk des generellen Wasserversorgungsprojekts und der Übersichtsplan zum Quellwasser- und Brunnennetz von Belang.

Tab. 5.1: Wasserversorgung (s. Abb. 5.1)

Nr.	Objekt	Daten	Realisierungsstand	Stufe*
1	Seewasserwerk Moos mit Seewasserfassung Horn	Kapazität: 80 000 m ³ /Tag (plus 20 000 m ³ /Tag aus Quellwasser)	bestehend Erneuerung und Sanierung geplant für 2015–2019, mit Kapazitätserhöhung um 50 000 m ³ /Tag auf 150 000 m ³ /Tag (inkl. 20 000 m ³ /Tag aus Quellwasser)	K
2	Seewasserwerk Lengg mit Seewasserfassung Tiefenbrunnen	Kapazität: 250 000 m ³ /Tag	bestehend Kapazitätsreduktion um 50 000 m ³ /Tag auf 200 000 m ³ /Tag geplant im Rahmen der Instandhaltungsmassnahmen	K

Nr.	Objekt	Daten	Realisierungsstand	Stufe*
3	Grundwasserwerk Hardhof mit Grundwasser-anreicherung und -entnahme sowie Flusswasserfassung Giessen	Kapazität: 150 000 m ³ /Tag	bestehend (Limmatwasseranreicherung 100 000 m ³ /Tag)	K
4	Stollenleitung Zürichberg		bestehend	K
5	Stollen Limmattal		bestehend	K
6	Stollen Uetliberg		bestehend	K
7	Reservoir Sonnenberg	Volumen: 16 000 m ³	bestehend	K
8	Reservoir Strickhof	Volumen: 15 000 m ³	bestehend	K
9	Reservoir Käferberg	Volumen: 14 000 m ³	bestehend Ersatzneubau mit 16 000 m ³ Volumen an einem neuen Standort, Fertigstellung bis 2017	K
10	Reservoir Lyren	Volumen: 60 000 m ³	bestehend	K
11	Reservoir Frauental	Volumen: 21 500 m ³	bestehend	K
12	Reservoir Witikon, Zonen Orelli und Witikon	Volumen: 2000 m ³	bestehend Neubau an neuem Standort geplant bis 2040, parallel Zusammenschluss der Zonen Orelli und Witikon zu einer Druckzone	R
13	Reservoir Looren	Volumen: 5 870 m ³	bestehend	
14	Zonen Limmatzone und Glatzzone, Hangzone		geplant Verbindungsleitung mit Druckerhöhung (Pumpwerk) zur direkten Zonen-einbindung	R
15	Transportleitung Seewasserwerk Lengg–Seewasserwerk Moos		geplant Koordination mit der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil erforderlich	K
16	Transportleitung Hardhof–Schlieren–Regensdorf		geplant	K
17	Transportleitung Wollishofen–Wettswil (Uetliberg)		geplant	K
18	Transportleitung Zürich–Horgen		geplant (es wird geprüft, ob die bestehenden Leitungen genügen)	K

* Planungsstufe auf der der Karteneintrag erfolgt (K: kantonaler Richtplan, R: regionaler Richtplan)

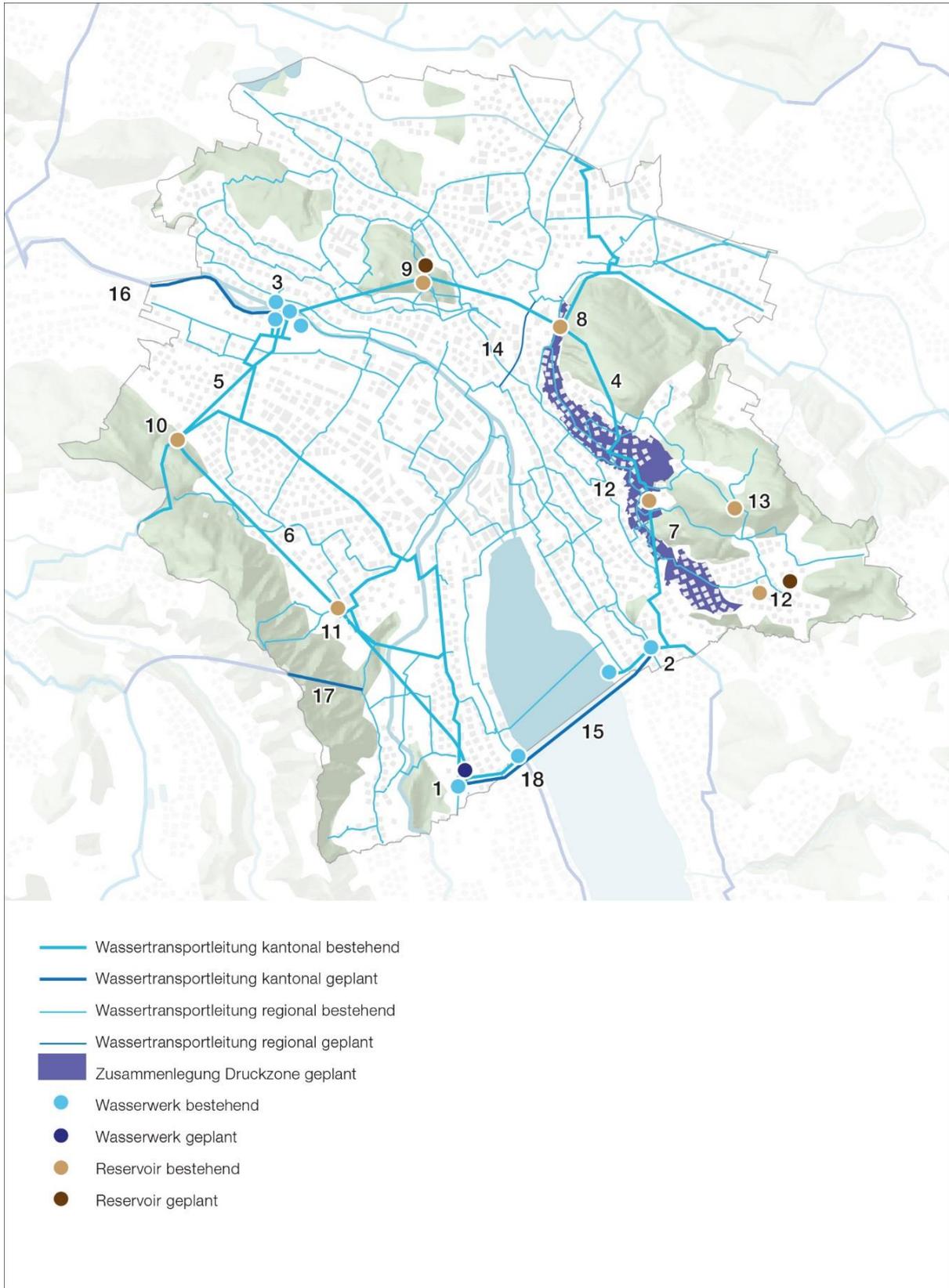


Abb. 5.1: Wasserversorgung

5.2.3 Massnahmen

- a) Die Erhaltung und der Ausbau der Anlagen der Wasserversorgung basieren auf einer langfristigen, koordinierten Planung des Wasserhaushalts. Zentrales Instrument ist das generelle Wasserversorgungsprojekt (GWP), das regelmässig überarbeitet wird. Es besteht aus dem «GWP Rohrnetz» (2007) und dem «GWP Anlagen» (in Erarbeitung). Für die langfristige Planung der erforderlichen Kapazitäten der Wasserversorgung wird von einem leichten Rückgang des Wasserverbrauchs pro Kopf ausgegangen.
- b) Die Konzepte und Massnahmen der Trinkwasserversorgung in Notlagen werden durch die Wasserversorgung kontinuierlich überprüft. Sie weisen bezüglich der geforderten Betriebssicherheit einen hohen Standard auf. Wo notwendig werden zusätzliche Investitionen getätigt. Ein wesentlicher Bestandteil der Wasserversorgung in Notlagen bildet das städtische Quellwassernetz mit den daran angeschlossenen öffentlichen Brunnen.
- c) Die bestehenden Gewässerschutzzonen (s. Richtplankarte Versorgung Entsorgung) stellen den Grundwasserschutz auf dem Gebiet der Stadt Zürich in ausreichendem Masse sicher. Eine umfassende Ausscheidung neuer Schutzzonen ist nicht geplant.
- d) Für den qualitativen Schutz des Oberflächenwassers und für die Sicherstellung der Trinkwasserversorgung wird die Wasserversorgung bei allen Projekten und Aktivitäten, die Auswirkung auf den Zürichsee und die Limmat oder auf deren Uferbereiche haben, frühzeitig einbezogen.
- e) Die Angebotsplanung von Brunnen im öffentlichen Raum bearbeitet die Wasserversorgung in Zusammenarbeit mit der städtischen Arbeitsgruppe öffentlicher Raum (AgÖR).

5.3 Materialgewinnung

5.3.1 Ziele

a) Einsatz von Sekundärrohstoffen

Durch Verwendung von Sekundärrohstoffen aus Rückbauten wird ein sparsamer Verbrauch von Rohstoffen gewährleistet (urban mining). Die Aufbereitung erfolgt im Idealfall vor Ort und die Wiederverwendung in der näheren Umgebung.

b) Nutzung lokaler Kiesvorräte bei Bauprojekten

Bei grossen Bauvorhaben werden lokale Vorkommen mineralischer Rohstoffe (Kies, Sand usw.) soweit zulässig und verhältnismässig vor Ort aufbereitet und wieder verwendet.

5.3.2 Karteneinträge

Auf dem Gebiet der Stadt Zürich sind keine Materialgewinnungsgebiete im Sinne des kantonalen Richtplans vorhanden oder geplant (Abbaugelände von Kies, Sand, Ton oder Natursteinen mit einer Fläche von maximal fünf Hektaren oder einem Abbauvolumen von maximal einer Million Kubikmeter).

5.3.3 Massnahmen

- a) Die Stadt Zürich fördert vorbildliche Konzepte im Umgang mit mineralischen Baustoffen und prüft bei Bauvorhaben mit grossen Mengen an Aushub- und Baurestmassen die Integration entsprechender Anforderungen in die Planungs- und Baubewilligungsverfahren.

5.4 Energie

5.4.1 Ziele

a) Sichere Energieversorgung

Die Sicherheit der leitungsgebundenen Energieversorgung (Elektrizität, Fernwärme, Gas) ist in der Stadt Zürich für einen langen Zeitraum gewährleistet.

b) Angebot an umweltfreundlichen und erneuerbaren Energien

Bei der Versorgung mit Elektrizität, Wärme, Kälte und Gas gelangt eine breite Palette an umweltfreundlichen und erneuerbaren Energien zum Einsatz.

c) Koordinierte Energie- und Siedlungsplanung

Die Nutzung lokal verfügbarer standortgebundener Energieträger und die Gebietsentwicklungen sind aufeinander abgestimmt.

5.4.1.1 Elektrizitätsversorgung

Versorgungssicherheit

- Elektrizität steht in der Region Zürich jederzeit in hoher Qualität, genügender Menge und zu wirtschaftlichen Konditionen zur Verfügung.
- Die Stromversorgung zentraler Funktionen (z.B. Spitäler, Polizei, Wasserversorgung) ist auch in Notlagen gewährleistet.
- Das Stromnetz ist in der Lage, Belastungsschwankungen infolge dezentraler Stromerzeugung und steigender Anteile von Strom aus unregelmässiger, stochastischer Produktion (z.B. Solarstrom) zu bewältigen.
- So genannte «smart grids», intelligente Netze mit automatischen Steuerungs- und allenfalls Speichermöglichkeiten, sichern der Stadt Zürich eine moderne und auch in der Zukunft zuverlässige Stromversorgung.

Lokale Produktion von Strom aus erneuerbaren Energien

- Die Stromproduktion mit den beiden bestehenden Limmat-Flusswasserkraftwerken wird langfristig gesichert.
- Hydraulische Energiepotenziale im Netz der Wasserversorgung werden soweit sinnvoll zur Stromproduktion mit Trinkwasserkraftwerken genutzt.
- Das Energiepotenzial im Abfall wird durch die Produktion von Strom und Wärme in den Kehrichtheizkraftwerken Hagenholz und Josefstrasse maximal genutzt.
- Im Holzheizkraftwerk Aubrugg (Gemeindegebiet Wallisellen) wird Energieholz aus der Region mittels Wärme-Kraft-Kopplung optimal genutzt.
- Das Potenzial zur dezentralen Produktion von Strom aus Sonnenenergie und aus anderen erneuerbaren Quellen in der Stadt Zürich wird soweit genutzt, wie dies wirtschaftlich vertretbar und umwelt- und energiepolitisch sinnvoll ist.

5.4.1.2 Wärmeversorgung

Übergeordnete Ziele (für alle Energieträger)

- Für die Raumheizung von Gebäuden werden anstelle von fossilen Brennstoffen zunehmend Fernwärme, Abwärme, Umweltwärme und Solarwärme eingesetzt. Die beschränkt verfügbaren erneuerbaren Brennstoffe Biogas und Holz gelangen dort zum Einsatz, wo keine regenerativen Alternativen bestehen.
- Die Stadt Zürich ist soweit mit leitungsgebundenen Systemen zur Wärmeversorgung (Fernwärme, Nahwärme, Gasnetz) erschlossen, wie dies wirtschaftlich vertretbar und energiepolitisch sinnvoll ist.

- Eine Doppelversorgung von Quartieren mit zwei sich konkurrenzierenden leitungsgebundenen Energieträgern wird vermieden.
- Grosse standortgebundene Abwärmequellen (z.B. Kehrichtverbrennungsanlagen, Klärwerk) und grosse Potenziale an erneuerbaren Energien (z.B. Seewasser, Grundwasser) geniessen gegenüber der Gasversorgung Priorität.
- Nah- und Fernwärmenetze zur Nutzung von Abwärmequellen und erneuerbarer Energien erreichen einen hohen Anschlussgrad.
- Arealübergreifende Niedertemperatur-Energieverbunde (Wärme und Kälte) und Systeme zur Energiespeicherung (z.B. Erdsondenfelder) unterstützen die Nutzung von Abwärme und Umweltenergie.

Abwärme aus Heizkraftwerken (Fernwärme)

- Die Abwärme aus den Kehrichtheizkraftwerken Hagenholz und Josefstrasse und die Abwärme aus dem Holzheizkraftwerk Aubrugg werden optimal genutzt. Der Einsatz der Fernwärme konzentriert sich dabei auf Gebiete mit einer hohen ganzjährigen Wärmenachfrage.
- Die Abwärme aus der Klärschlammverwertungsanlage Werdhölzli wird im Klärwerk Werdhölzli genutzt.

Abwärme aus Abwasser und IKT-Anwendungen (Nahwärme)

- Die Energie im gereinigten Abwasser im Auslauf des Klärwerks Werdhölzli und die Abwärme aus der geplanten Klärschlammverwertungsanlage werden weitgehend genutzt.
- Überschüssige Abwärme aus grossen Anlagen der Informations- und Kommunikationstechnik (IKT, z.B. Rechenzentren) wird soweit möglich arealübergreifend genutzt.
- In Bauten mit hohem Warmwasserverbrauch wird die Abwärme aus dem Abwasser nach Möglichkeit vor dessen Einleitung in die Kanalisation zurückgewonnen.

See- und Flusswasser

- Das thermische Energiepotenzial im Wasser des Zürichsees und der Limmat wird unter Berücksichtigung des Gewässerschutzes soweit wirtschaftlich vertretbar und energiepolitisch sinnvoll ausgeschöpft.

Grundwasser

- Grosse arealübergreifende Wärmeverbunde ermöglichen eine optimale Nutzung des Energiepotenzials im Grundwasser mit minimalem Eingriff in die Grundwasserleiter.

Tiefe und untiefe Geothermie

- Die Nutzung von Geothermie und die Verwendung des Erdreichs als Energiespeicher erfolgen nachhaltig und koordiniert mit anderen Nutzungen des Untergrunds.
- Die hydro- und petrothermale Nutzung von tiefer Geothermie wird auf dem Gebiet der Stadt Zürich als langfristige Option weiter verfolgt.
- Die Nutzung von untiefer Geothermie (Erdregister, Erdsonden) wird durch arealübergreifende Energieverbunde unterstützt.

Solarwärme

- Die thermische Sonnenenergienutzung wird auf der Basis des Konzepts Energieversorgung 2050 ausgebaut.

Aussenluft

- Die thermische Nutzung von Aussenluft mittels Luft-Wasser-Wärmepumpen erfolgt stadtverträglich mit möglichst geringen Schallimmissionen.

Energieholz

- Das Potenzial an Energieholz in den Wäldern auf dem Stadtgebiet wird auf Basis einer nachhaltigen Waldbewirtschaftung ausgeschöpft.
- Die Energieholzlogistik wird durch strategisch günstig gelegene gedeckte Hackschnitzel-lager unterstützt.
- In grossen Holzenergiezentralen kommt soweit wirtschaftlich tragbar wärmegeführte Wärme-Kraft-Kopplung mit erneuerbaren Energieträgern zum Einsatz.

Gasversorgung (Biogas und Erdgas)

- Die Gasversorgung bildet die Ergänzung zur Wärmeversorgung mit lokal verfügbaren erneuerbaren Energien und Abwärme.
- Um das langfristige Ziel einer weitgehenden Versorgung mit erneuerbaren Energien zu erreichen, wird der Anteil von Gas aus regenerativen Quellen kontinuierlich gesteigert.
- Der Schwerpunkt des Gasnetzes liegt auf den Stadtteilen ohne energieplanerisch definierte Nah- und Fernwärmenetze.
- Das Energiepotenzial im Bioabfall der Stadt Zürich und im Faulschlamm des Klärwerks Werdhölzli wird genutzt.

5.4.1.3 Kälteversorgung

- Für die Kältebereitstellung werden so weit als möglich Kältequellen genutzt, die eine effiziente, direkte Kältebereitstellung (Freecooling) ermöglichen (z.B. Seewasser).
- Grosse arealübergreifende Energieverbunde ermöglichen eine optimale Nutzung lokal verfügbarer Kältequellen und der aus Kälteanlagen anfallenden Abwärme.

5.4.2 Karteneinträge

Der Richtplan enthält zwei Karten mit Festlegungen im Energiebereich:

5.4.2.1 Elektrizität

Die Karteneinträge im Bereich Elektrizität sind identisch mit denjenigen im kantonalen Richtplan. Kleine räumliche Abweichungen zwischen der Richtplankarte 1:25 000 und der Textkarte (s. Abb. 5.2) kommen daher, dass aufgrund von abgeschlossenen Variantenstudien seit 2009 (in Kraftsetzung kantonalen Richtplan) einige Leitungen hinfällig wurden. Der Schwerpunkt der Karteneinträge liegt bei bestehenden und geplanten Leitungen und Anlagen, die sowohl für die überregionale als auch für die innerstädtische Stromübertragung und Stromversorgung eine wichtige Transportfunktion übernehmen (Höchstspannung 220/380 Kilovolt und Hochspannung 150 Kilovolt). Die Stromzulieferung zur Stadt Zürich erfolgt aus dem 220-kV-Übertragungsnetz-Ring rund um den Zürichsee über Leitungen zu den Unterwerken Auwiesen, Fällanden und via Anspeisung Zürich-Süd zum neuen Kuppel-Unterwerk Waldegg in Albisrieden. Neben diesen im Richtplan eingetragenen Leitungen, gehören zum Verteilnetz auch noch Mittelspannungs- und Niederspannungsleitungen. Diese sind im Werkplan des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich eingetragen.

Tab. 5.2: Elektrizität (s. Abb. 5.2)

Nr.	Objekt	Daten	Realisierungsstand	Stufe*
1	Wasserkraftwerk Höngg	installierte Leistung: 1,2 MW (Einspeisung ins 11-kV-Netz)	bestehend	K
2	Wasserkraftwerk Letten	installierte Leistung: 4,2 MW (Einspeisung ins 22-kV-Netz)	bestehend	K
3	Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz	elektrische Leistung: 17,5 MW	bestehend	K
4	Kehrichtheizkraftwerk Josefstrasse	elektrische Leistung: 8,5 MW	bestehend Stilllegung geplant im Jahr 2020	K
5	Holz- und Fernheizkraftwerk Aubrugg	elektrische Leistung: 11 MW	bestehend	K
6	Kuppel-Unterwerk Auwiesen	Anbindung der Stadt an das 220-kV-Übertragungsnetz	bestehend	K
7	Kuppel-Unterwerk Waldegg	Anbindung der Stadt an das 220-kV-Übertragungsnetz	geplant	K
8	Kabelleitung zwischen den Unterwerken Sempersteig und Fällanden	150 kV	geplant 2014 bestehende Freileitung von Unterwerk Fällenden bis Biberlinmast (Zürichberg), neue Kabelleitung von Biberlinmast bis Unterwerk Sempersteig	K
9	Kabelleitung Unterwerk Drahtzug– Unterwerk Frohalp	150 kV	geplant, 2015/2016	K

Nr.	Objekt	Daten	Realisierungsstand	Stufe*
10	Kabelleitung Unterwerken Katz– Unterwerk Frohalp	150 kV	geplant, 2015/2016	K
11	Kabelleitung Unterwerk Binz–Unterwerk Katz	150 kV	geplant	K
12	Kabelleitung Unterwerk Waldegg– Unterwerk Altstetten	150 kV	bestehend	K
13	Kabelleitung Unterwerk Waldegg– Unterwerk Sihlfeld	150 kV	geplant	K
14	Kabelleitung Unterwerk Waldegg– Unterwerk Binz	150 kV	bestehend	K
15	Kabelleitung zwischen den Kuppelunterwerken Samstagern und Waldegg	220 kV	geplant Neubau Kabelleitung und Ersatz der bestehenden Hochspannungslei- tung	K
16	Kabelleitung Unterwerk Herdern–Un- terwerk Höngg	150 kV	bestehend	K

* Planungsstufe auf der der Karteneintrag erfolgt (K: kantonaler Richtplan, R: regionaler Richtplan)
MW: Megawatt (Leistung), kV: Kilovolt (elektrische Spannung)

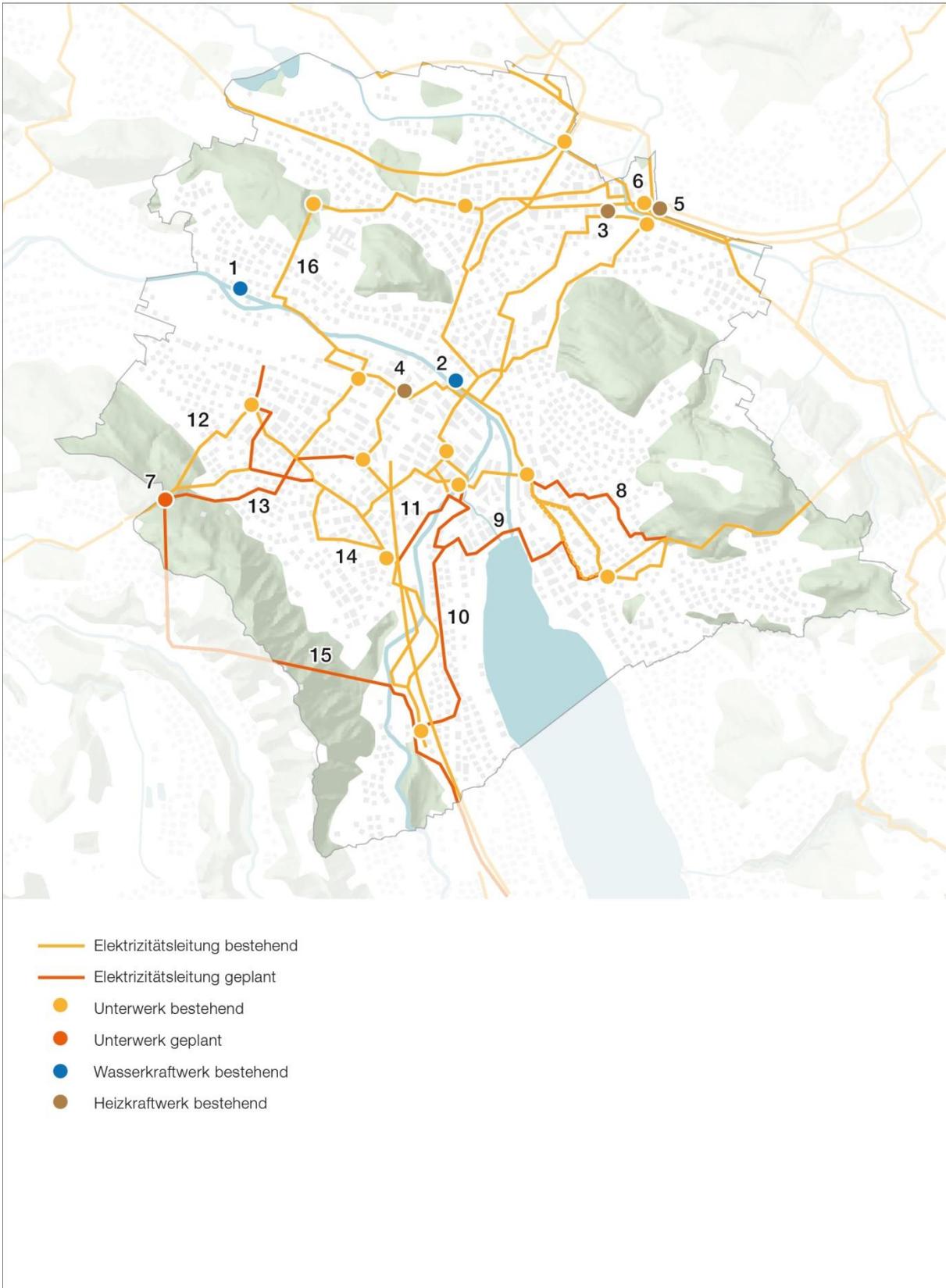


Abb. 5.2: Elektrizität

5.4.2.2 Fernwärme, Nahwärme und Gas

Die Richtplankarte «Fernwärme und Gas» bezeichnet bestehende und geplante Fernwärmegebiete, bestehende Energieverbunde für die Nahwärme- und Kälteversorgung, die wichtigsten Leitungen und Anlagen zur Gasversorgung in der Region Zürich sowie grosse noch ungenutzte Potenziale an lokal verfügbarer Umweltenergie und Abwärme. Eine detaillierte Karte der Fernwärmegebiete und weiterer energieplanerisch ausgeschiedener Prioritätsgebiete für die Energieversorgung bildet der Gebietsplan zum Wärmeversorgungskonzept der Stadt Zürich (Energieplan).

Tab. 5.3: Nah- und Fernwärme (s. Abb. 5.3)

Nr.	Objekt	Daten	Realisierungsstand	Stufe*
1	Kehrichtheizkraftwerk Zürich-Hagenholz	thermische Leistung: 96 MW energetische Nettoeffizienz: > 85%	bestehend Bau einer 3. Ofenlinie im Jahr 2025 geplant (gemäss Überprüfung der Kapazitäts- und Standortplanung der thermi- schen Verwertung von Abfällen im Kanton Zürich 2012–2035 und kantonalem Massnahmen- plan der Abfall- und Ressourcen- wirtschaft 2015 bis 2018 vom März 2015) Teilrichtplan Siedlung Tab. 2.3, Nr. 3	K
2	Kehrichtheizkraftwerk Zürich-Josefstrasse	thermische Leistung: 47 MW	Stilllegung voraussichtlich 2020, Weiterverwendung des Stand- orts für die Energieproduktion zur Fernwärmeversorgung als Option Teilrichtplan Siedlung Tab. 2.3, Nr. 1	K
3	Holz- und Fernheizkraft- werk Aubrugg	thermische Leistung: 28 MW Holz, 192 MW fossil	bestehend	K
4	Heizzentrale Regina-Kägi-Hof	Heizleistung: 30 MW	bestehend	R
5	Wärmepumpe Walche	Heizleistung: 11 MW	bestehend Stilllegung voraussichtlich 2017	R
6	Fernwärmegebiet Zürich-Nord		bestehend	R
7	Fernwärmegebiet Zürich-West		bestehend Teilrichtplan Siedlung Tab. 2.3, Nr. 2a	R
8	Fernwärmegebiet Univer- sität Irchel		bestehend	R
9	Fernwärmegebiet Hochschulquartier		bestehend	R

Nr.	Objekt	Daten	Realisierungsstand	Stufe*
10	Fernwärmegebiet ETH Zentrum		bestehend	R
11	Fernwärmeleitung Zürich-Nord–Hochschulquartier		bestehend	R
12	Verbindungsleitung Zürich-West–Zürich-Nord		in Prüfung	K
13	Heisswasserspeicher Aubrugg		geplant	R
14	Fernwärmegebiet Wallisellen (ausserhalb Richtplanperimeter)		bestehend	R
15	Fernwärmegebiet Opfikon (ausserhalb Richtplanperimeter)		bestehend	R
16	Energieverbund Friesenberg	Nutzung von Abwärme, Heizleistung: 20 MW	Realisierung ab 2012, Eintrag im Energieplan folgt	R
17	Energieverbund ETH Hönggerberg	Nutzung von Abwärme, Heizleistung: 20 MW	Realisierung ab 2011, Eintrag im Energieplan folgt	R
18	Energieverbund Aargauerstrasse	Nutzung von Abwärme und Energie aus Grundwasser, Heizleistung: 4 MW	Realisierung ab 2013, Eintrag im Energieplan folgt	R
19	Energieverbund Albisrieden	Nutzung von Abwärme, Heizleistung: 4 MW	Realisierung ab 2014, Eintrag im Energieplan folgt	R
20	Energieverbund UBS, Flurstrasse	Nutzung von Abwärme, Heizleistung: 10 MW	bestehend Erweiterung in Planung	R
21	Energieverbund Hardau	Nutzung von Grundwasser, Heizleistung: 8 MW	bestehend	R
22	Energieverbund Manegg	Kombination Grundwassernutzung und Erdspeicherung Heizleistung: 4,5 MW, Kühlleistung: 3 MW	Realisierung ab 2014	R
23	Energieverbund Escherwiese	Nutzung von Seewasser; Heizleistung: 5 MW, Kühlleistung: 5 MW	bestehend	R
24	Energieverbund Klausstrasse	Nutzung von Seewasser, Heizleistung: 4 MW (im Endausbau)	Realisierung ab 2014, schrittweiser Ausbau	R

Nr.	Objekt	Daten	Realisierungsstand	Stufe*
25	Energieverbund Stadtspital Triemli	Nutzung von Energieholz, Abwärme und Erdwärme, Heizleistung: 10 MW, Kühlleistung: 3 MW	Realisierung ab 2014	R
26	Kälteverbund ETH Zentrum	Kühlleistung: 17 MW (im Endausbau)	Realisierung ab 2017	R
27	Energieverbund Schlieren (ausserhalb Richtplanperimeter)	Nutzung von Energie aus Abwasser, Heizleistung: 20 MW	bestehend, in Erweiterung	R
28	Verbindungsleitung kalte Fernwärme vom Klärwerk Werdhölzli nach Schlieren (teilweise ausserhalb Richtplanperimeter)		bestehend	R
29	Verbindungsleitung kalte Fernwärme vom Klärwerk Werdhölzli nach Altstetten		in Prüfung Teilrichtplan Siedlung Tab. 2.3, Nr. 2c, 6	R
30	Erweiterung Fernwärme- gebiet in Wipkingen		in Prüfung	R
31	Erweiterung Fernwärme- gebiet in Zürich-West		in Prüfung Teilrichtplan Siedlung Tab. 2.3, Nr. 2b	R
32	Erweiterung Fernwärme- gebiet im Quartier Zürich-Aussersihl		in Prüfung	R
33	Neubau Energieverbund in Zürich-Altstetten	Nutzung von Energie aus Abwasser	in Prüfung	R
34	Energiepotenzial in gereinigtem Abwasser des Klärwerks Werdhölzli	210 GWh/Jahr zum Heizen	30 GWh/Jahr werden im Energieverbund Schlieren genutzt.	K
35	Energiepotenzial im Seewasser	1900 GWh/Jahr zum Hei- zen, 800 GWh/Jahr zum Kühlen	vereinzelte Anlagen bestehend	R

* Planungsstufe auf der der Karteneintrag erfolgt (K: kantonaler Richtplan, R: regionaler Richtplan)
MW: Megawatt (Leistung), GWh: Gigawattstunde (Energieverbrauch)

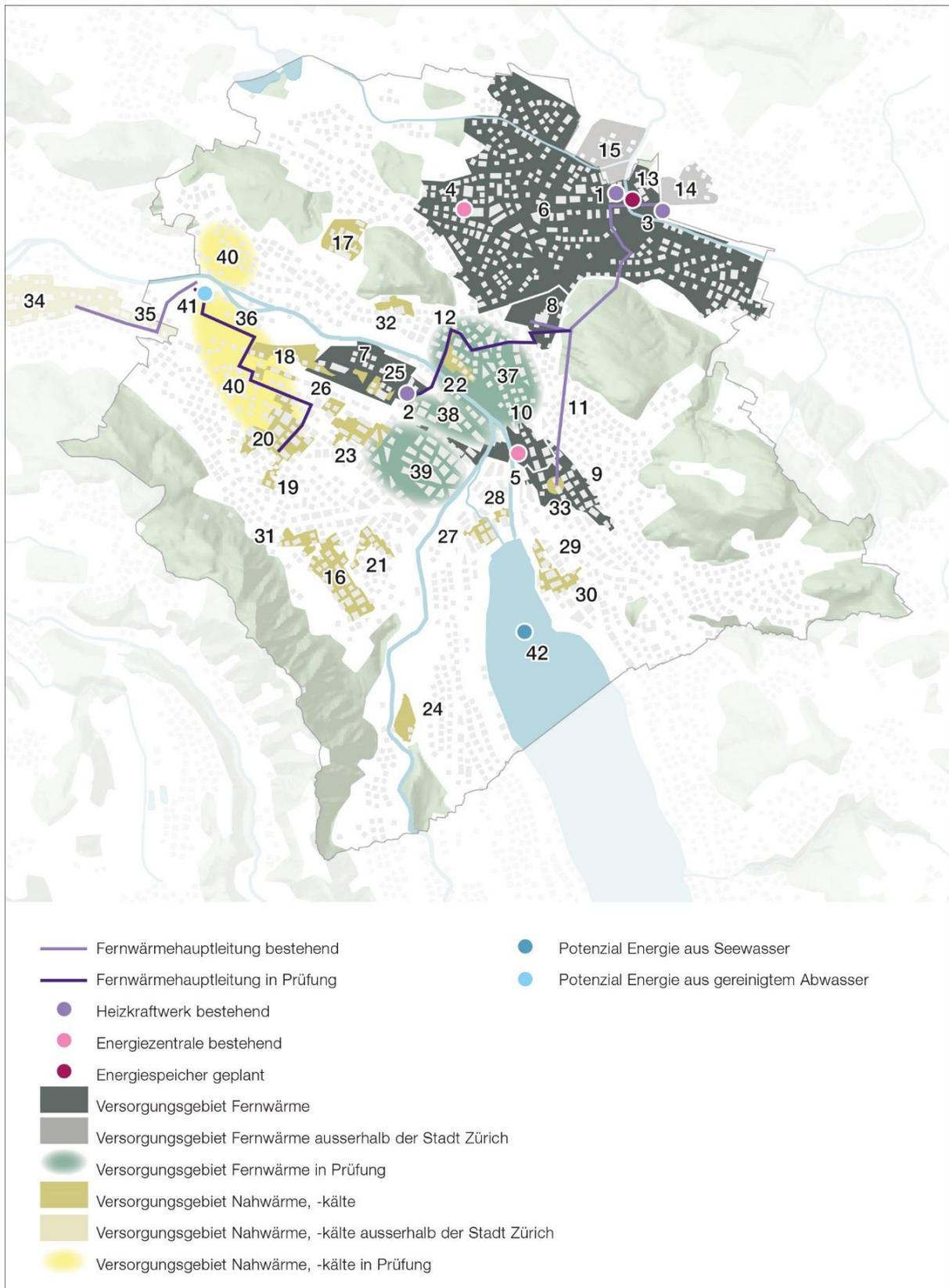


Abb. 5.3: Nah- und Fernwärme

Tab. 5.4: Gasversorgung (s. Abb. 5.4)

Nr.	Objekt	Daten	Realisierungsstand	Stufe*
1	Anlage zur Produktion und Einspeisung von Bio- und Klärgas Werdhölzli	Kapazität: 400 m ³ /h (ab 2016: 850 m ³ /h);	bestehend	R
2	Verteil- und Speicheranlage Gaswerk Schlieren	Druck: 70/25/5 bar Kapazität Speicher-volumen total: 890 000 m ³	bestehend	K
3	DRM-Station Schlieren/Altstetten	Druck: 70/25 bar	geplant, bis 2020	R
4	DRM-Station Rehalp	Druck: 25/5 bar	bestehend	R
5	DRM-Station Wollishofen Moos	Druck: 25/5 bar	bestehend	R
6	Leitung Schlieren–Wollishofen Moos	Druck: 25 bar	bestehend	K
7	Leitung Witikon/Wald–Rehalp	Druck: 25 bar	bestehend	K
8	Vermaschung Wollishofen Moos	Druck: 25/5 bar	bestehend	R
9	Vermaschung Realpstrasse	Druck: 25/5 bar	bestehend	R
10	Vermaschung Seestrasse	Druck: 5/5 bar	geplant, bis 2015	R
11	Vermaschung Wollishofen Horn	Druck: 5/5 bar	bestehend	R
12	Vermaschung Kilchbergstrasse	Druck 5/5 bar	Geplant, bis 2015	R
13	Vermaschung Bellerivestrasse/ Tiefenbrunnen	Druck: 5/5 bar	bestehend	R
14	Leitung Wollishofen Moos–Rehalp (Seeleitung)	Druck: 5 bar	bestehend	K
15	Leitungsumlegung Zürich Manegg	Druck: 25 bar	bestehend	K
16	Leitung Witikon/Wald- Pfaffhausen (Fällanden)	5 bar	geplant, bis 2016	R
17	DRM-Station Witikon/Wald	25/ 5bar	bestehend	R

* Planungsstufe auf der der Karteneintrag erfolgt (K: kantonaler Richtplan, R: regionaler Richtplan)
bar: Bar (Druck), DRM: Druckreduzier- und Messstation

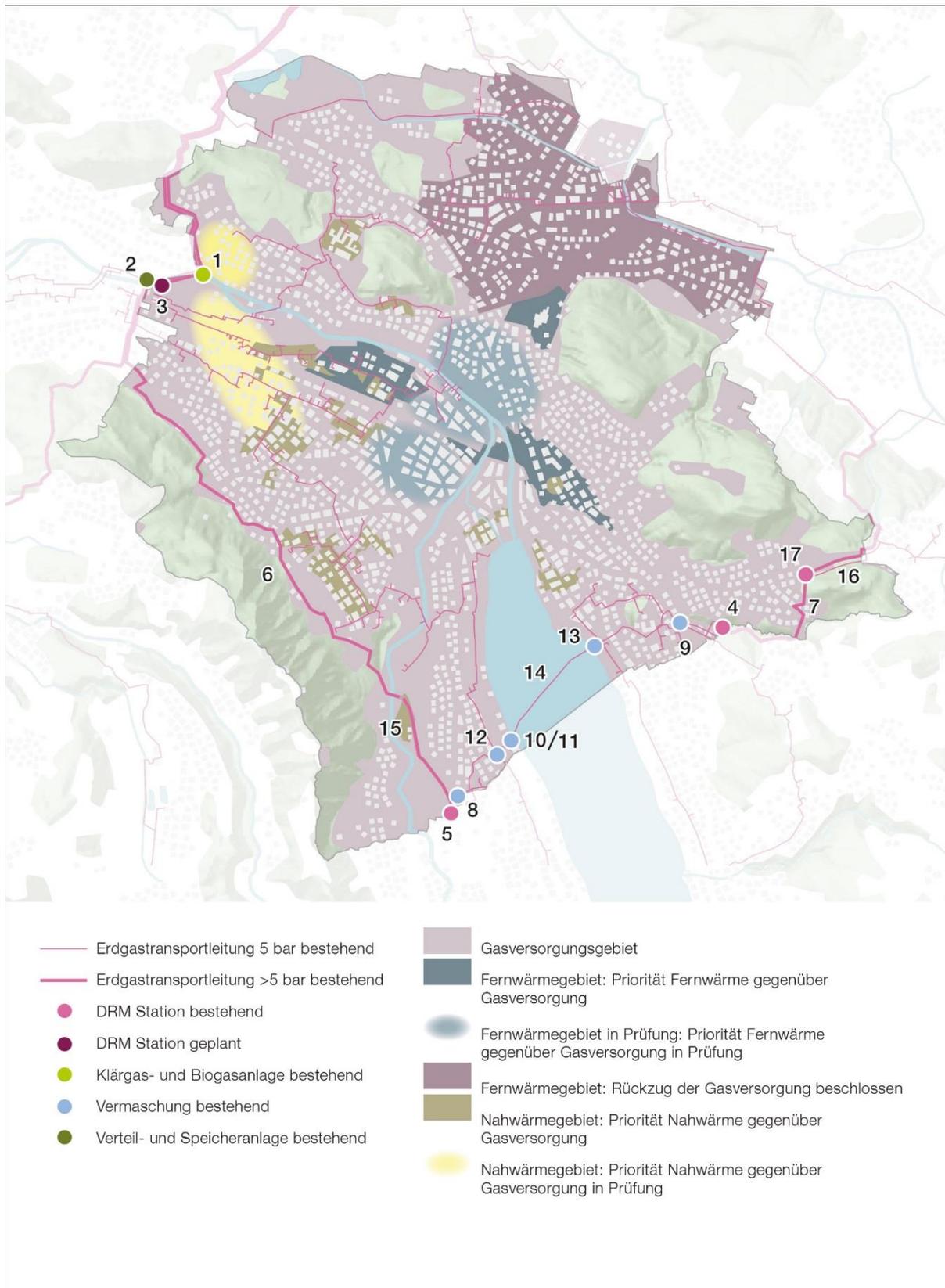


Abb. 5.4: Gasversorgung

5.4.3 Massnahmen

- a) Die Versorgungssicherheit leitungsgebundener Infrastrukturen wird durch genügend Redundanz und Reserven in der Beschaffung, Bereitstellung und Verteilung der Energieträger sichergestellt (überregionales Strom- und Gasnetz, Ringsysteme usw.). Eine systematische Instandhaltung sichert den Werterhalt der Anlagen und Leitungsnetze.

5.4.3.1 Elektrizitätsversorgung

Versorgung

- Die Kapazität des Stromnetzes der Stadt Zürich wird laufend und vorausschauend an die Bedarfsentwicklung und an die sich ändernde Belastungscharakteristik infolge der Transformation von zentralen, gut regulierbaren Produktionsanlagen hin zu dezentralen Anlagen mit stochastischer Energiebereitstellung angepasst. Dies kann auch den Bau von Stromspeichern beinhalten. Die notwendigen Anlagen werden soweit wie möglich auf stadteigenen Grundstücken geplant. Das zentrale Instrument zur Planung des Netzausbaus ist die «Erneuerungsplanung Verteilnetz» des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich. Sie beschreibt Strategie und Grundlagen der Planung und weist einen Planungshorizont von rund 20 Jahren auf.
- Planung und Betrieb der Netze und Anlagen erfolgen in Abhängigkeit der Spannungsebene in der Regel nach dem «n-1-Prinzip». Dies bedeutet, dass je nach Bedeutung eines Netz- oder Anlageteils eine Redundanz vorhanden ist oder nicht.
- Grundsätzlich sind auf Stadtgebiet alle Leitungen des städtischen Elektrizitätswerks erdverlegt. Die Hochspannungsleitungen liegen in der Regel im Bereich von Strassen oder Wegen. Einzig die Verbindungsleitungen vom Umspannwerk (UW) Samstagern zum UW Frohalp, vom UW Fällanden zum UW Aubrugg und Teile der Verbindungsleitungen vom UW Fällanden zum UW Drahtzug (Abschnitt UW Fällanden bis Biberlinmast, Zürichberg) werden als Freileitung geführt. Die Mittelspannungs- und Niederspannungskabel liegen im öffentlichen Grund meistens im Bereich von Gehsteigen. Auch die Unterwerke befinden sich mehrheitlich unterirdisch. Nur in wenigen Aussenquartieren befinden sich vereinzelt noch Freileitungsanlagen in Niederspannung.
- Das städtische Elektrizitätswerk beschäftigt sich intensiv mit der Entwicklung von «smart grids».

Lokale Produktion

- Die Stadt Zürich unterstützt die dezentrale Stromproduktion aus erneuerbaren Energien auf dem Stadtgebiet mit Förderbeiträgen und weiteren Massnahmen. Die Förderung erfolgt auf der Grundlage einer städtischen Solarstromstrategie und der Holzenergieposition der Stadt Zürich.
- Zur Unterstützung der Solarstromproduktion stellt die Stadt Zürich GIS-basierte Informationen zur Verfügung.

5.4.3.2 Wärmeversorgung

Übergeordnete Massnahmen (für alle Energieträger)

- Die Stadt Zürich unterstützt die Nutzung lokal vorhandener Potenziale von Abwärme und erneuerbaren Energien durch energieplanerische Festlegungen, ein Angebot an Energiedienstleistungen, die Koordination von arealübergreifenden Energienutzungen (operative Energieplanung, Energie-Coaching), die finanzielle Förderung von erneuerbaren Energien, die Beratung von Bauträgerschaften und die Bereitstellung von GIS-basierten Informationen für Planerinnen und Planer. Die Bewilligung grosser arealübergreifender Energieverbunde von Energiedienstleistungsunternehmen erfolgt in Koordination mit der kommunalen Energieplanung (z.B. auf der Basis von Konzessionen).

- Bei der Erschliessung des Stadtgebiets mit leitungsgebundenen Energieträgern (Grundversorgung) hält sich die Stadt Zürich an die folgende Prioritätenfolge:
 - 1.) Abwärme aus Infrastrukturanlagen, deren wirtschaftliche Nutzung ein grosses Wärmenetz erfordert. Es zählen dazu die Abwärme aus den Kehrichtheizkraftwerken Hagenholz und Josefstrasse sowie aus dem Holzheizkraftwerk Aubrugg und die Abwärme aus dem gereinigten Abwasser des Klärwerks Werdhölzli.
 - 2.) Umweltwärme, deren Nutzung eine koordinierte Wärmegewinnung und Wärmeverteilung erfordert. Dazu zählt die Wärme aus See- und Flusswasser (Zürichsee, Limmat).
 - 3.) Gasversorgung (Biogas und Erdgas)
- Gebietsausscheidungen für leitungsgebundene Energieträger werden energieplanerisch festgelegt. Zu diesem Zweck wird das bestehende Wärmeversorgungskonzept der Stadt Zürich weiterentwickelt. Zusätzlich findet eine Überprüfung und Präzisierung der im kantonalen Richtplan vorgenommenen Bezeichnung von Gebieten zur Versorgung mit Abwärme oder anderen rohrleitungsgebundenen Energieträgern innerhalb der Stadt Zürich hinsichtlich ihrer langfristigen Eignung statt.
- In Stadtteilen, in denen mittelfristig ein markanter Rückgang der Energienachfrage absehbar ist und in denen sich infolgedessen der Weiterbetrieb bestehender leitungsgebundener Energieversorgungen, an denen die Stadt Zürich beteiligt ist, nicht mehr lohnt, kann deren Rückbau erfolgen. Ein solcher Schritt wird den betroffenen Hauseigentümern und Energiekunden mindestens fünfzehn Jahre vor Einstellung der Energielieferung mitgeteilt. Bei kürzeren Fristen prüft die Stadt Zürich eine Entschädigung der Kundinnen und Kunden für nicht amortisierte Investitionen.

Fernwärme

- Für eine optimale Nutzung der Abwärme aus dem Kehrichtheizkraftwerk Hagenholz wird die langfristige Entwicklung des Fernwärmegebiets abgestimmt mit den Zielen bezüglich der Abfallmengen und energetischen Nettoeffizienz der kantonalen Kapazitäts- und Standortplanung für die thermischen Abfallverwertungsanlagen und den Trägerschaften der Zürcher Abfallverwertungsanlagen und der Siedlungsentwicklung (Energienachfrage). Die Lage und die Grösse der Fernwärmegebiete werden periodisch überprüft und im Wärmeversorgungskonzept der Stadt Zürich festgesetzt.
- Im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Fernwärmeversorgung im Gebiet Zürich-West nach Schliessung des Kehrichtheizkraftwerks Josefstrasse im Jahr 2020 werden sowohl der Bau einer Verbindungsleitung zwischen den Fernwärmegebieten Zürich-Nord und Zürich-West als auch die Option einer Energiebereitstellung am Standort des Kehrichtheizkraftwerks Josefstrasse geprüft. Ebenso in Prüfung ist eine Ausweitung des Fernwärmegebiets in den Stadtgebieten Zürich-West, Aussersihl und Wipkingen.
- Als Grundlage für Investitionen in die Fernwärmeinfrastruktur (Verdichtung und Erweiterung des Netzes, Energiebereitstellungskapazitäten) wird die Zukunft der Fernwärmeversorgung analysiert und eine langfristige Strategie entwickelt.

Abwärme aus Abwasser und IKT-Anwendungen

- Für das ungenutzte Potenzial im gereinigten Abwasser des Klärwerks Werdhölzli werden Nutzungsmöglichkeiten im Stadtteil Altstetten geprüft.
- Die Stadt Zürich unterstützt die arealübergreifende Abwärmenutzung aus Anwendungen der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) mit Information, Beratung und Planung.

See- und Grundwasser

- Zusammen mit dem Kanton und in Abstimmung mit der Siedlungsplanung erarbeitet die Stadt Zürich Grundlagen für die Nutzung des Energiepotenzials im Wasser des Zürichsees und der Limmat.
- Bei der Nutzung von Grundwasser werden arealübergreifende Lösungen geprüft.

Untiefe Geothermie

- Für die Nutzung des Erdreichs zur Energiegewinnung oder zur Energiespeicherung werden Regeln formuliert und in Abstimmung mit anderen Ansprüchen an die Nutzung des Untergrunds räumliche Grundlagen bereit gestellt («Raumplanung im Untergrund»).

Solarwärme

- Zur Unterstützung der thermischen Sonnenenergienutzung stellt die Stadt Zürich GIS-basierte Informationen zur Verfügung.

Energieholz

- Im Waldentwicklungsplan der Stadt Zürich werden Gebiete mit Vorrang «Holznutzung» bezeichnet und deren diesbezügliche Potenziale quantifiziert.

Gasversorgung (Biogas und Erdgas)

- Das bestehende Leitungsnetz wird aufgrund der Nachfrage (Kundenbedürfnisse bezüglich Wärmebedarf und Energieträger), der Wirtschaftlichkeit und unter Berücksichtigung der energiepolitischen Rahmenbedingungen und der Energieplanung von Kanton und Stadt Zürich auf der Basis von kurz-, mittel- und langfristigen Strategien weiterentwickelt und optimiert (Netzplanung).
- In Zürich-Nord wird die Gasversorgung im Fernwärmegebiet zwischen 2016 und 2024 zurückgebaut.
- Das Klärgas aus dem Klärwerk Werdhölzli und das Biogas aus der benachbarten Vergärungsanlage zur Verwertung von organischen Siedlungsabfällen werden aufbereitet und ins Gasnetz eingespeist.

5.4.3.3 Kälteversorgung

- Die Stadt Zürich unterstützt die effiziente Kältebereitstellung aus lokal verfügbaren Kältequellen. Dazu werden unter anderem GIS-basierte Informationen für Planerinnen und Planer bereitgestellt.
- Bei arealübergreifenden Kälteversorgungen werden Lösungen priorisiert, die eine Nutzung der Abwärme ermöglichen und die das Stadtklima möglichst wenig beeinflussen.
- Es werden räumliche Informationen und gegebenenfalls energieplanerische Festlegungen für den Bau grosser Energiespeicher (z.B. Erdsondenfelder) zur kombinierten Kälte- und Wärmenutzung geschaffen.

5.5 Kommunikation

5.5.1 Ziele

a) Guter Fernseh- Radio- und Mobilfunkempfang

Im gesamten Stadtgebiet besteht guter Fernseh-, Radio- und Mobilfunkempfang.

b) Flächendeckendes Glasfasernetz

Die Stadt Zürich ist bis 2019 flächendeckend mit einem Glasfasernetz erschlossen, das allen interessierten Anbietern von hochbreitbandigen Telekommunikationsdienstleistungen wie Voice over IP, hochauflösendes Fernsehen (HD-TV) usw. zur Verfügung steht.

5.5.2 Karteneinträge

Tab. 5.5: Rundfunkanlagen (s. Abb. 5.5)

Nr.	Objekt	Daten	Realisierungsstand	Stufe*
1	Sendeanlage Uetliberg	Höhe Sendeanlage: 186 m bewilligte Sendeleistung: 83 kW	realisiert	R
2	Sendeanlage Zürichberg	Höhe Sendeanlage: 91 m bewilligte Sendeleistung: 5 kW	realisiert	R

* Planungsstufe auf der der Karteneintrag erfolgt (K: kantonaler Richtplan, R: regionaler Richtplan)
kW: Kilowatt (Leistung)



Abb. 5.5 Rundfunkanlagen

5.5.3 Massnahmen

- a) Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass der vom Bund auf Basis der Fernmeldegesetzgebung im den Bereichen Telekommunikation, Fernsehen und Radio erteilte Grundversorgungsauftrag bei Bedarf an neue Technologien und neue Bedürfnisse angepasst wird.
- b) Das Glasfasernetz wird in der Stadt Zürich gebietsweise durch die Stadt selber und durch Kooperationspartner realisiert. Dabei wird weitgehend auf bereits bestehende Infrastrukturen (Trassen) zurückgegriffen.
- c) Die Funkanlagen für Radio, Fernsehen und Mobilfunk werden unter Berücksichtigung einer guten flächendeckenden Versorgung durch die privaten Betreiber erstellt. Die Standortsteuerung erfolgt auf Basis des Dialogmodells. Eine Koordination der Standortsuche für Rundfunkanlagen erfolgt auf Stufe Kanton.

5.6 Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

5.6.1 Ziele

a) Leistungsfähige Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

Das Abwasser der Stadt Zürich wird über eine leistungsfähige Siedlungsentwässerung abgeleitet, in einem mehrstufigen Klärwerk gereinigt und anschliessend in den natürlichen Wasserkreislauf zurückgeführt. Nicht verschmutztes Niederschlagswasser wird, wo möglich vor Ort, versickert oder direkt in einen Vorfluter abgeleitet.

b) Schutz vor Hochwasser

Die hydraulische Kapazität der Siedlungsentwässerung ist so ausgebaut, dass der Schutz vor Hochwasser in hohem Mass gewährleistet ist und die Entlastung von verdünntem Abwasser in die Vorfluter weitgehend vermieden wird.

c) Optimale Verwertung des Klärschlammes

Der ausgefaulte Klärschlamm wird in der Klärschlammverwertungsanlage Werdhölzli thermisch verwertet. Aus der Asche soll in Zukunft Phosphor zurückgewonnen werden.

5.6.2 Karteneinträge

Tab. 5.6: Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung (s. Abb. 5.6)

Nr.	Objekt	Daten	Realisierungsstand	Stufe *
1	Klärwerk Werdhölzli	670 000 Einwohnerwerte Neben dem Gebiet der Stadt Zürich sind an das Klärwerk Werdhölzli auch Gebiete der Gemeinden Adliswill, Kilchberg, Opfikon, Rümlang, Wallisellen und Zollikon angeschlossen.	bestehend zusätzliche Reinigungsstufe (Elimination von Mikroverunreinigungen) und Erweiterung aufgrund des demografischen Wandels geplant Teilrichtplan Siedlung Tab. 2.6, Nr. 10	R
2	Klärschlammverwertungsanlage Werdhölzli	Kapazität: 100 000 Tonnen/Jahr	bestehend	R
3	Abwasserkanal Glattal–Werdhölzli	Kapazität: max. 2,8 m ³ /Sekunde	bestehend	R
4	Übergeordnete Abwasserhauptkanäle		bestehend	R
5	Grosse Regenbecken		bestehend	R

* Planungsstufe auf der der Karteneintrag erfolgt (K: kantonaler Richtplan, R: regionaler Richtplan)

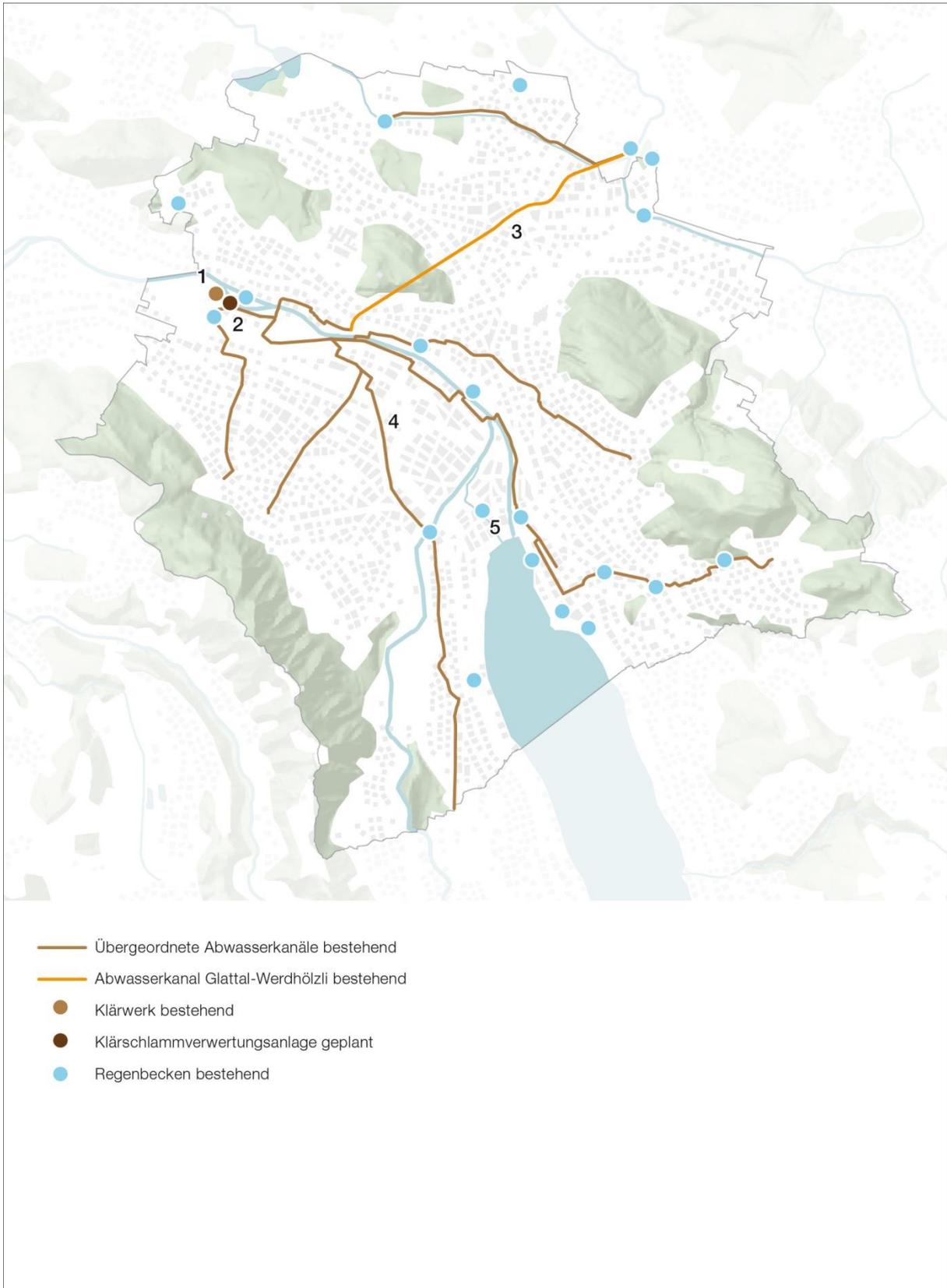


Abb. 5.6: Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

5.6.3 Massnahmen

- a) Die Grundlage für die Erhaltung, die Erneuerung und den weiteren Ausbau der Siedlungsentwässerung und der Abwasserreinigung bildet die generelle Entwässerungsplanung (GEP) der Stadtentwässerung Zürich. Diese wird periodisch überarbeitet.
- b) Bei einer Lebensdauer der Infrastrukturanlagen für die Siedlungsentwässerung von achtzig bis hundert Jahren strebt die Stadt Zürich im Bereich der Abwasserbauwerke eine jährliche Erneuerungsrate von ungefähr einem Prozent an, um die langfristige Funktionalität der Siedlungsentwässerung und den Werterhalt gewährleisten zu können.
- c) Neben der Erneuerung und dem Ausbau des Kanalnetzes haben die dezentrale Versickerung und die direkte Ableitung von nicht oder nur wenig verschmutztem Regenabwasser in Gewässer eine wichtige Bedeutung. Um den Fremdwasserfluss zur Kläranlage zu verringern, wird das Reinwassernetz, wo wirtschaftlich vertretbar, ausgebaut. Bei der Erschliessung von Neubaugebieten und bei der Umnutzung von Arealen erfolgt dies durch die Vorgabe eines Trennsystems.
- d) Bei privaten Neubau- oder Umbauprojekten wird im Rahmen der Bewilligungsverfahren geprüft, ob Regenwasser versickert oder direkt in ein Gewässer eingeleitet werden kann. Dies geschieht auf der Basis des Bachkonzepts 1988. Die bestehende Meteorabwassergebühr fördert die Retention und die Trennung des Abwassers durch Anreize.
- e) Die hydraulische Kapazität vieler Kanäle ist infolge der starken Versiegelung der Oberflächen teilweise unbefriedigend. Zum Schutz der Gewässer und zur Entlastung der Kanäle bestehen zahlreiche Regenrückhaltebecken und andere Anlagen. Ein weiterer Ausbau ist geplant. Ebenso soll eine intelligente Kanalnetzsteuerung dazu beitragen, die Hochwasserentlastungen zu reduzieren.
- f) Das Klärwerk Werdhölzli plant für den Fall, dass der Bund in den nächsten Jahren Vorschriften zur Eliminierung von Mikroverunreinigungen im Abfluss von Kläranlagen erlässt, eine zusätzliche fünfte Reinigungsstufe. Zu diesem Zweck und im Hinblick auf die demografische Entwicklung wird im Gebiet des Klärwerks Werdhölzli genügend Platz in Reserve gehalten.
- g) Gemäss dem aktuellen Klärschlamm-Entsorgungsplan, festgesetzt mit Regierungsratsbeschluss Nr. 1035 vom 31. August 2011 wird seit Mitte Februar 2015 der gesamte im Kantonsgebiet anfallende Klärschlamm in der zentralen Klärschlammverwertung (Monoverbrennung) im Klärwerk Werdhölzli der Stadt Zürich verwertet. In Zukunft soll die wertvolle Ressource Phosphor aus der Klärschlammmasche zurückgewonnen werden. Zurzeit laufen unter der Leitung des Kantons Zürich intensive Abklärungen zur technischen Machbarkeit der Phosphor-Rückgewinnung aus Klärschlammmasche.

5.7 Abfall

5.7.1 Ziele

- a) Leistungsfähige Infrastruktur für die Sammlung und die Verwertung von Abfällen**
Durch das getrennte Sammeln, Aufbereiten und Verwerten werden die Siedlungsabfälle entweder der stofflichen oder der energetischen Verwertung zugeführt. Zu diesem Zweck besteht eine leistungsfähige Infrastruktur.
- b) Sammelstelle für Sonderabfall**
Sonderabfälle aus Haushalten sind dem Abgeber zurückzugeben (§§ 6 und 9 Abfallverordnung; LS 712.11) den jährlich durch den Kanton organisierten Sammlungen des Sonderabfallmobils in den Gemeinden zu übergeben oder bei der kantonalen Sonderabfall-Sammelstelle in Zürich-Hagenholz abzugeben.
- c) Optimale Nutzung von Bioabfall und Kehrriecht**
Bioabfall wird zu Biogas und Dünger verarbeitet. Anderer Siedlungsabfall wird in Kehrriechtheizkraftwerken bei minimalen Emissionen und mit hoher Effizienz energetisch genutzt.
- d) Umweltgerechter Umgang mit Rückständen der thermischen Abfallverwertung**
Die als Rückstand aus der Abfallverbrennung anfallende Schlacke wird weitgehend von Metallen und weiteren Wertstoffen befreit und danach deponiert.
- e) Umweltgerechter Umgang mit Baurestmassen**
Baurestmassen werden soweit zulässig und möglich vor Ort oder in naher Umgebung aufbereitet und wieder eingesetzt oder möglichst nahe gelegenen Aufbereitungsanlagen zugeführt. Die durch die Aufbereitung und den Transport entstehenden Belastungen sind minimiert.
- f) Leistungsfähige Infrastruktur für die Stadt- und Strassenreinigung**
Die Stadt- und Strassenreinigung als wichtiger Pfeiler für das gute Funktionieren der Abfallwirtschaft und des Strassenverkehrs verfügt über eine gut ausgebaute Infrastruktur.

5.7.2 Karteneinträge

Tab. 5.7: Abfallbewirtschaftung (s. Abb. 5.7)

Nr.	Objekt	Daten	Realisierungsstand	Stufe*
1	Kehrriechtheizkraftwerk Hagenholz	Verbrennungskapazität: 240 000 Tonnen/Jahr verteilt auf zwei Ofenlinien Einzugsgebiet: Stadt Zürich und weitere Gemeinden aus dem Kanton Zürich gemäss dem kantonalen Zuweisungsbeschluss und auf der Grundlage der kantonalen Kapazitäts- und Standortplanung in Koordination mit den Trägerschaften der Zürcher Abfallverwertungsanlagen	bestehend Möglichkeit zur Erweiterung um 120 000 Tonnen/Jahr 3. Ofenlinie im Jahr 2025 gemäss Überprüfung der Kapazitäts- und Standortplanung der thermischen Verwertung von Abfällen im Kanton Zürich 2012–2035 Teilrichtplan Siedlung Tabelle 2.6, Nr. 11	K
2	Kehrriechtheizkraftwerk Josefstrasse	Verbrennungskapazität: 100 000 Tonnen/Jahr	bestehend	K

Nr.	Objekt	Daten	Realisierungsstand	Stufe*
			Stilllegung und Rückbau geplant für 2020	
3	Vergärwerk Werdhölzli	Kapazität: 25 000 Tonnen biogene Abfälle pro Jahr	bestehend	R
4	Sonderabfallstelle Hagenholz	Materialumsatz: 850 Tonnen Sonderabfall wie Farben, Lacke, Lösemittel und an- dere Chemikalien pro Jahr	bestehend	R

* Planungsstufe auf der der Karteneintrag erfolgt (K: kantonaler Richtplan, R: regionaler Richtplan)
ZAV: Zürcher Abfallverband

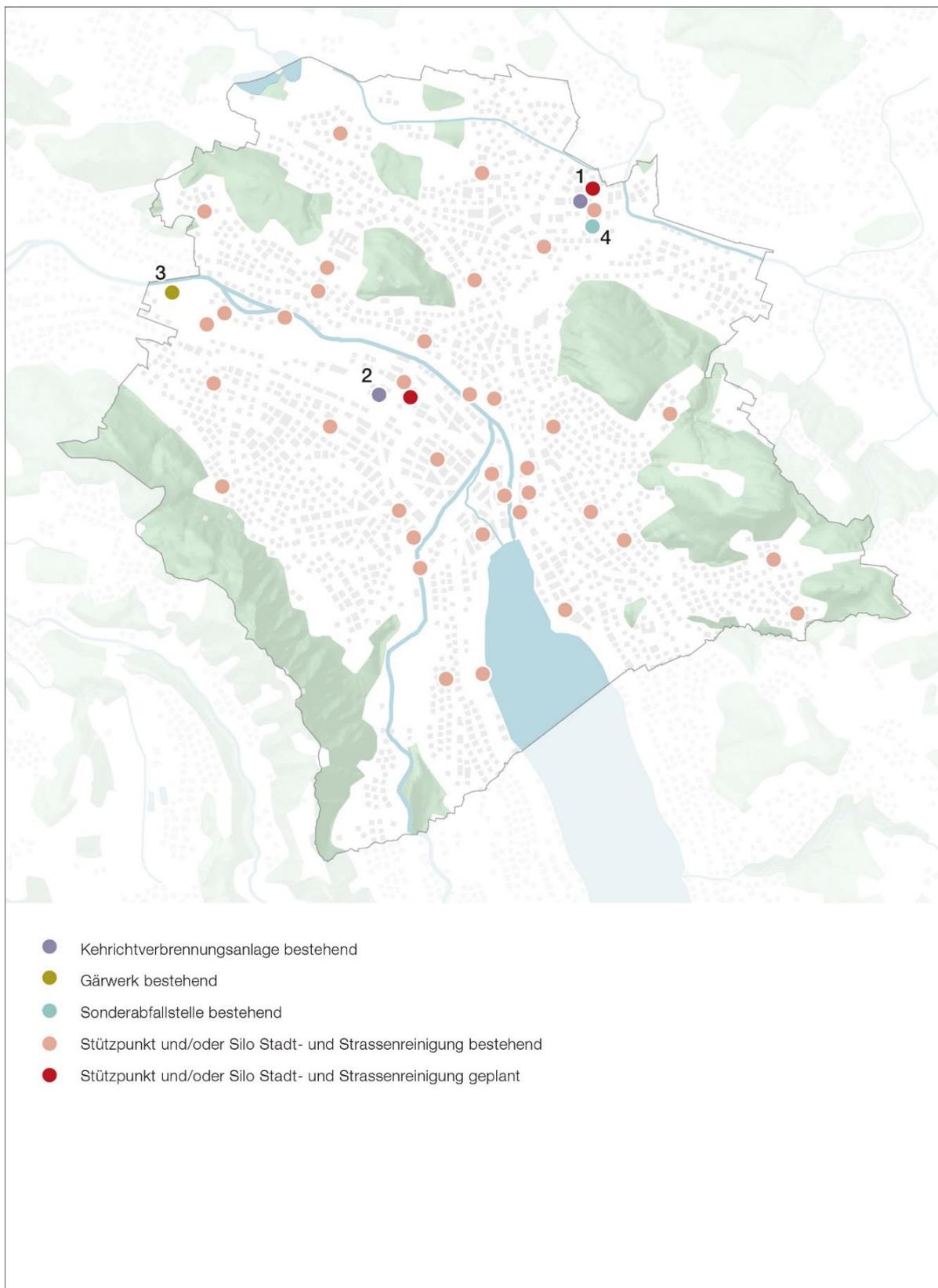


Abb. 5.7: Abfallbewirtschaftung

5.7.3 Massnahmen

- a) Grundlagen für die Massnahmenplanung im Abfallbereich bildet die Verordnung für die Abfallbewirtschaftung in der Stadt Zürich und kantonale Überprüfung der Kapazitäts- und Standortplanung der thermischen Verwertung von Abfällen im Kanton Zürich 2012–2035 in Koordination mit den Trägerschaften der Zürcher Abfallverwertungsanlagen.
- b) Die biogenen Siedlungsabfälle aus der Stadt Zürich und verschiedenen umliegenden Gemeinden werden separat gesammelt und zusammen mit organischen Abfällen aus dem Gewerbe in einer Vergärungsanlage auf dem Areal Werdhölzli energetisch und stofflich verwertet.
- c) Die Stadt Zürich betreibt derzeit zwei Recyclinghöfe, einen auf dem Areal Hagenholz und einen auf dem Areal Werdhölzli. Um den steigenden Bevölkerungszahlen Rechnung zu tragen und um kurze Wege zu ermöglichen, wird ein dritter Standort für einen Recyclinghof in den Stadtkreisen 2 oder 3 evaluiert.
- d) Die bestehende Sonderabfallsammelstelle auf dem Areal Hagenholz nimmt Sonderabfälle aus Haushaltungen, kleineren Betrieben und den Sonderabfallsammlungen des Kantons Zürich entgegen.
- e) Die Kapazität des Kehrichtheizkraftwerks Hagenholz wurde in den Jahren 2009 bis 2011 durch Erneuerung der zweiten Ofenlinie erhöht. Die Voraussetzungen für eine spätere Erweiterung um eine dritte Ofenlinie liegen vor. Die Erweiterung ist gemäss der kantonalen Überprüfung der Kapazitäts- und Standortplanung der thermischen Verwertung von Abfällen im Kanton Zürich 2012–2035 und dem kantonalen Massnahmenplan zur Abfall- und Ressourcenwirtschaft 2015 bis 2018 vom März 2015 in Koordination mit den Trägerschaften der Zürcher Abfallverwertungsanlagen für 2025 vorgesehen.
- f) Die Stadt Zürich beteiligt sich an einer gemeinsamen Reststoffverwertung aus der Schlacke der Kehrichtverbrennungsanlagen zusammen mit den anderen Partnern des Zürcher Abfallverbands am Standort der Kehrichtverbrennungsanlage Zürcher Oberland (KEZO) in Hinwil.
- g) Für die effiziente Stadt- und Strassenreinigung bestehen fünfzehn dezentrale Werkhöfe und Stützpunkte sowie weitere fünfzehn Wärterlokale. Zudem betreibt die Stadtreinigung 24 Salzsilos, um den erforderlichen Winterdienst garantieren zu können.

5.8 Grundlagen

5.8.1 Rechtliche Grundlagen

Generelle Grundlagen

- Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Zürich (AS 700.100)
- Gemeindeordnung (GO) der Stadt Zürich (AS 101.100)
- Planungs- und Baugesetz (PGB) des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (700.1)
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983
- Verordnung über die Sanierung von belasteten Standorten (Altlasten-Verordnung, AltIV) vom 26. Oktober 1998 (SR 814.680)
- Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988 (SR 814.011)

Wasserversorgung

- Bevölkerungsschutzgesetz (BSG) vom 2. Juni 1991
- Bundesgesetz über den Bevölkerungsschutz und den Zivilschutz (BZG) vom 4. Oktober 2002
- Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GSchG) vom 24. Januar 1991 (SR 814.20)
- Bundesgesetz über Lebensmittel und Gebrauchsgegenstände (Lebensmittelgesetz, LMG) vom 9. Oktober 1992
- Einführungsgesetz zum Gewässerschutzgesetz (EG GSchG) vom 8. Dezember 1990 (SR 814.600)
- Gesetz über die wirtschaftliche Landesversorgung (LVG) vom 8. Oktober 1982
- Gewässerschutzkarte des Kantons Zürich, Ausgabe 2000
- Gewässerschutzverordnung (GSchV) vom 28.10.1998 (SR 814.201)
- Hygieneverordnung (HyV) vom 23. November 2005
- Normen und Regelwerke der Fachverbände und Fachgremien (SVGW, SN Normen etc.)
- Verordnung über die Trinkwasserversorgung in Notlagen (VTN) vom 20. November 1991
- Verordnung über Fremd- und Inhaltsstoffe in Lebensmitteln (Fremd- und Inhaltsstoffverordnung) vom 26. Juni 1995
- Wasserversorgungsatlas des Kantons Zürich, 1974 bis 1989
- Wasserwirtschaftsgesetz (WWG) vom 2. Juni 1991

Materialgewinnung

- Abfallgesetz des Kantons Zürich (AbfG) vom 25. September 1994)
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01)
- Richtlinie für die Verwertung mineralischer Bauabfälle, BAFU, 2006
- Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung VVEA) vom 4. Dezember 2015 (Stand am 1. Januar 2016)
- 7 Meilenschritte zum umwelt- und energiegerechten Bauen, Stadt Zürich (STRB Nr. 261/2012)

Energie

- Energiegesetz (EnerG) vom 19. Juni 1983. Kanton Zürich (730.1)
- Energiegesetz (EnG) vom 26. Juni 1998 (SR 730.0)
- Energieverordnung (EnV) vom 7. Dezember 1998 (SR 730.01)
- Masterplan Energie der Stadt Zürich (STRB 765/2012)

Elektrizitätsversorgung

- Bundesgesetz betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen (Elektrizitätsgesetz, EleG) vom 24. Juni 1902 (SR 734.0)

- Bundesgesetz über die Stromversorgung (Stromversorgungsgesetz, StromVG) vom 23. März 2007 (SR 734.7)
- Normen und Regelwerke der Fachverbände (Schweizerische Normen-Vereinigung, CES Comité électrotechnique suisse, ESTI Eidgenössisches Starkstrominspektorat usw.)
- Reglement über den Betrieb des Verteilnetzes und die Energielieferung des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (AS 732.210)
- Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) vom 8. Mai 2006
- Stromversorgungsverordnung (StromVV) vom 14. März 2008 (SR 734.71)
- Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für elektrische Anlagen (VPeA) vom 2. Februar 2000 (SR 734.25)
- Verordnung über den Schutz vor nicht-ionisierender Strahlung (NISV) vom 23. Dezember 1999 (SR 814.710)
- Verordnung über elektrische Leitungen (Leitungsverordnung, LeV) vom 30. März 1994 (SR 734.31)
- Verordnung über elektrische Starkstromanlagen (Starkstromverordnung) vom 30. März 1994 (SR 734.2)

Fernwärme

- ERZ Entsorgung + Recycling Zürich, Beteiligung an der Biogas Zürich AG, Ernennung der Gründer und Abordnung der Verwaltungsräte (GRB 2075/2010)

Gasversorgung

- Anlagen der Erdgas Zürich AG im öffentlichen Grund, Bewilligung gemäss §37 Strassengesetz (StrG) für die Beanspruchung (STRB 325/1999)
- Bundesgesetz über Rohrleitungsbau zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe (RLG) vom 4. Oktober 1963 (SR 746.1)
- Generelle Bau- und Betriebsbewilligung für Rohrleitungsanlagen bis 1 bar für Erdgas Zürich AG (RRB 3130/1994)
- Generelle Bau- und Betriebsbewilligung für Rohrleitungsanlagen bis 1 bar für Erdgas Zürich Transport AG (RRB 80/2007)
- Rohrleitungsverordnung (RLV) vom 2. Februar 2000 (SR 746.11)

Kommunikation

- Fernmeldegesetz (FMG) vom 30. April 1997 (SR 784.10)
- Verordnung über den Schutz vor nicht-ionisierender Strahlung (NISV) vom 23. Dezember 1999 (SR 814.710)

Siedlungsentwässerung und Abwasserreinigung

- Gewässerschutz, Umsetzung Klärschlamm Entsorgungsplan vom 18. April 2007 (RRB 572)
- Klärschlamm Entsorgungskonzept (RRB 1784 vom 3. Dezember 2003)
- Kantonaler Klärschlamm-Entsorgungsplan 2015 (RRB 1035/2011)
- Verordnung über die Preise zur Abwasserbewirtschaftung (VPA) vom 29. September 2004
- Verordnung über die Siedlungsentwässerungsanlagen (Kanalisationsverordnung, STRB 1432/1998)

Abfall

- Abfallgesetz des Kantons Zürich (AbfG) vom 25. September 1994 (712.1)
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01)
- Richtlinie für die Verwertung mineralischer Bauabfälle, BAFU, 2006
- Verordnung vom 4. Dezember 2015 über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung VVEA; SR 814.600)

- Verordnung für die Abfallbewirtschaftung in der Stadt Zürich (VAZ) vom 15. September 2004

Belastete Standorte und Böden

- Verordnung über Belastungen des Bodens (VBBo) vom 1. Juli 1998 (SR 814.12)
- Verordnung über die Sanierung von belasteten Standorten (Altlasten-Verordnung, AltIV) vom 26. August 1998 (SR 814.680)

5.8.2 Weitere Grundlagen

Wasserversorgung

- Generelle Disposition Quellwasser-Brunnennetz der Stadt Zürich, 2010
- Generelles Wasserversorgungsprojekt der Stadt Zürich (GWP), Stand 2007
- Trinkwasserversorgung in Notlagen (TWN), Richtlinie AWEL, 2011

Elektrizitätsversorgung

- Anspeisung Zürich, Ausbauplanung bis 2025, ewz (nicht öffentlich)
- Erneuerungsplanung Verteilnetz 2032, ewz (nicht öffentlich)

Wärmeversorgung

- Konzept Energieversorgung 2050 der Stadt Zürich, 2013
- Waldentwicklungsplan Stadt Zürich, 2011
- Wärmeversorgungskonzept der Stadt Zürich, 2005

Gasversorgung

- Normen und Regelwerke der Fachverbände (SVGW, SNV, etc.)
- Richtlinie für Planung, Bau und Betrieb von Rohrleitungsanlagen über 5 bar (ERI)
- Verlegung von unterirdischen Leitungen – Räumliche Koordination und technische Grundlagen (SIA 205)

Kommunikation

- Bewilligung und Standortsteuerung von Mobilfunkanlagen, Empfehlung AWEL, 2008

Siedlungsentwässerung und Abwassereinigung

- ERZ Entsorgung + Recycling Zürich, Abwasser, Bau und Betrieb einer zentralen Klärschlammverwertungsanlage für den Kanton Zürich auf dem Areal des Klärwerkes Werdhölzli (STRB 1510/2010)
- ERZ Entsorgung + Recycling Zürich, Abwasser, Bau und Betrieb einer zentralen Klärschlammverwertungsanlage für den Kanton Zürich auf dem Areal des Klärwerkes Werdhölzli (STRB 138/2011)
- Generelles Entwässerungsprojekt der Stadt Zürich (GEP), 2012

Abfall

- Massnahmenplan der Abfall- und Ressourcenwirtschaft 2015 bis 2018, Baudirektion des Kantons Zürich, März 2015
- Überprüfung der Kapazitäts- und Standortplanung der thermischen Verwertung von Abfällen im Kanton Zürich, 2012 bis 2035, Zürcher Abfallverband ZAV, 2012

Belastete Standorte und Böden

- Hinweiskarte für anthropogene Böden des Kantons Zürich
- Kataster der belasteten Standorte des Kantons Zürich
- Prüfperimeter für Bodenverschiebungen des Kantons Zürich

6 Öffentliche Bauten und Anlagen

6.1 Gesamtstrategie

6.1.1 Ziele

Der Teilrichtplan Öffentliche Bauten und Anlagen bezeichnet die für die Versorgung im öffentlichen Interesse wichtigen Bauten und Anlagen von regionaler Bedeutung. Das sind insbesondere Einrichtungen, die den Bedürfnissen der öffentlichen Verwaltung und Justiz, der Erziehung und Bildung, der Kultur und gemeinschaftlichen Begegnung, der Kultuspflege und dem Bestattungswesen, dem Gesundheitswesen, der Erholung und dem Sport dienen (§ 26 und 30 PBG).

6.1.2 Karteneinträge

Da einerseits zahlreiche in der Stadt Zürich liegende Bauten und Anlagen, die bisher im regionalen Richtplan Aufnahme fanden, in den überarbeiteten kantonalen Richtplan übernommen wurden und andererseits die übrigen öffentlichen Bauten und Anlagen (z.B. städtische Verwaltungsbauten, Volksschulen, Altersheime usw.) von kommunaler Bedeutung sind, werden im regionalen Richtplan im Rahmen dieser Gesamtüberarbeitung keine Karteneinträge vorgenommen.

6.1.3 Massnahmen

- a) Die Stadt Zürich bezeichnet die für eine ausreichende Versorgung notwendigen öffentlichen Bauten und Anlagen von kommunaler Bedeutung in einem kommunalen Richtplan. Neubauten, Erweiterungen, Standortverlegungen, Standortaufhebungen, Umnutzungen und Standortevaluationen in den Bereichen Bildung (Schulen), Gesundheit (Alters- und Pflegeheime), Kultur (Theater, usw.), Sport (Sportanlagen) und weitere öffentliche Dienstleistungen (Verwaltung, Schiessanlagen, Werkhöfe, usw.) sollen im Richtplantext und in der Richtplankarte als Vorhaben bezeichnet werden. Bestehende Anlagen sind in der Richtplankarte zu bezeichnen.
- b) Öffentlichen Bauten und Anlagen sind mit den Instrumenten der Nutzungsplanung (in der Regel mittels Zonen für öffentlichen Bauten und Anlagen) zu sichern (§ 60 PBG).
- c) Die Sicherstellung von Land für Bauten oder Anlagen im öffentlichen Interesse erfolgt bedarfsweise im Rahmen von kooperativen Verfahren oder mittels Werkplänen (§114 PBG).

6.2 Grundlagen

6.2.1 Rechtliche Grundlagen

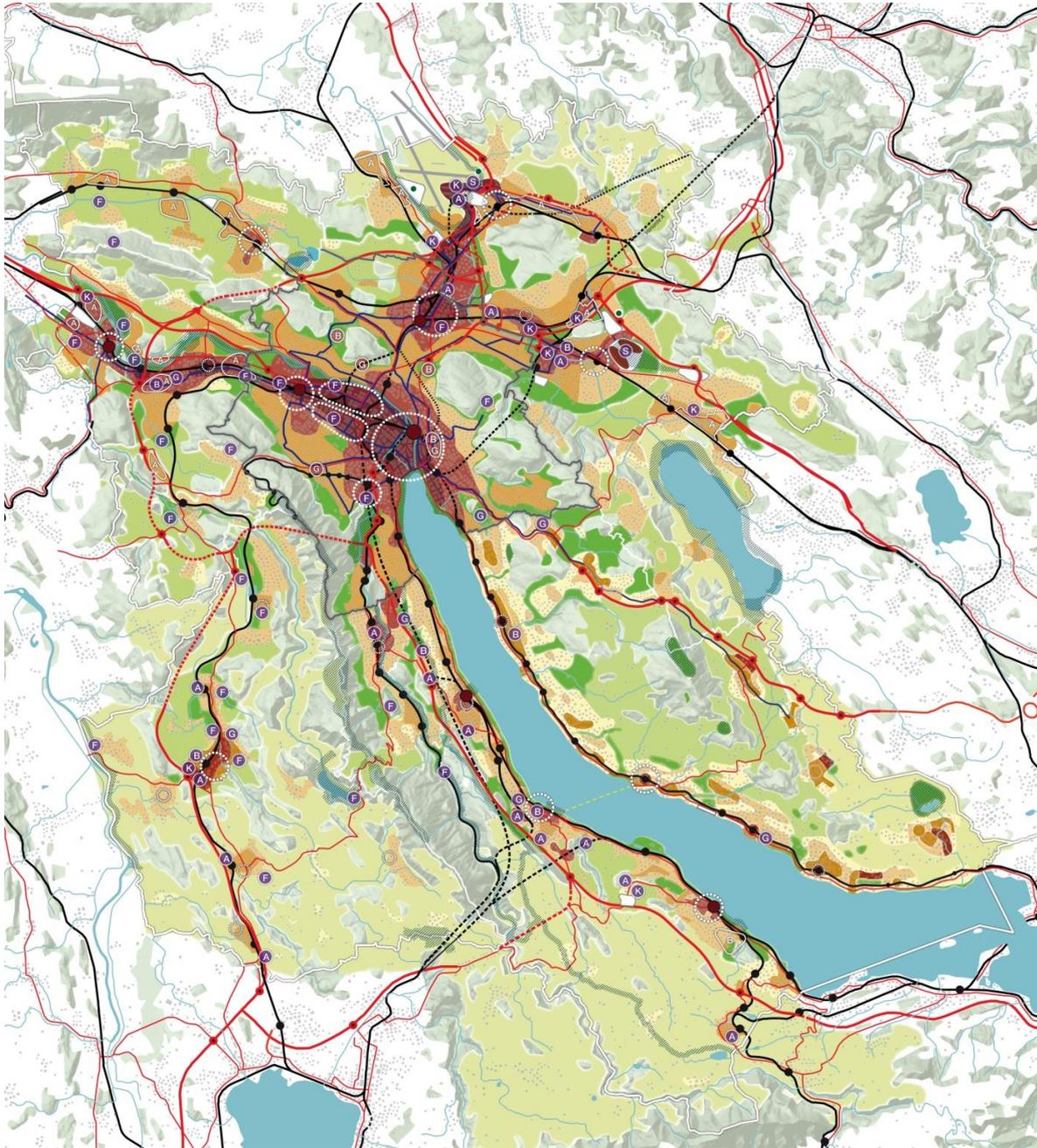
- Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
- Raumplanungsverordnung (RPV) des Bundes vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
- Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (LS 700.1)

6.2.2 Weitere Grundlagen

- Richtplan Kanton Zürich, Kantonsratsbeschluss vom 24. März 2014
- Räumliche Entwicklungsstrategie (RES), Teilstrategie 9 (RES9): Raum für öffentliche Bauten und Anlagen sichern. Stadt Zürich (STRB 802 vom 4. September 2013)

7 Anhang

7.1 Zusammenbau der Zielbilder der Planungsregionen



Zusammenbau der Zielbilder aus den regionalen Raumordnungskonzepten (Regio ROK) im Gebiet der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), ohne Massstabsangabe

Die Legende (siehe Ausschnitt Stadt Zürich, Abb.1.2) wurde von den Planungsregionen im Gebiet der RZU gemeinsam entwickelt und die durch die Regionen erarbeiteten Inhalte aufeinander abgestimmt.

Die Planinhalte der benachbarten Planungsregionen haben ausschliesslich Informationsgehalt, da sich diese regionalen Richtpläne und ROK noch in Bearbeitung befinden.