



Grüne Kreis 2, Postfach 1110, 8038 Zürich  
Telefon: 01 440 75 55, zuerich2@gruenezuerich.ch

Parlamentdienste des Kantonsrates Zürich  
Büro 417  
KEH  
8090 Zürich

Im Doppel

Zürich, 13.7.2005

Sehr geehrte Damen und Herren

Gestützt auf § 7 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) reichen wir die nachfolgenden Einwendungen zum kantonalen Richtplan Verkehr ein.

#### **Antrag 1: Kapitel 4.1.1 Zielsetzungen und Kapitel 4.3 Öffentlicher Personenverkehr**

Neu: „Ein allfälliger Verkehrszuwachs ist vollumfänglich durch den öV sowie durch Velo- und Fussverkehr zu übernehmen“.

Streichen (4.1.1): „Damit hat der ... entfällt.“

Streichen (4.3.1): „Mindestens ... übernommen werden.“

Begründung: Der Richtplan enthält zwar schöne Grundsätze zur nachhaltigen Entwicklung. Gleichzeitig rechnet er mit einem „Verkehrszuwachs“, als ob es sich um ein Naturereignis handelte, und enthält zahlenmässig vor allem Strassenbauprojekte. Ein Auffangen des allfälligen Verkehrswachstums durch den öV und den Fuss- und Veloverkehr ist möglich, wie die Stadt Zürich, aber auch ausländische Beispiele zeigen.

#### **Antrag 2: Kapitel 4.1.2 Karteneinträge**

Ergänzen: „Zudem werden Velorouten, Anlagen zur Parkierung ... festgelegt, soweit sie von kantonalen Bedeutung sind.“

Begründung: Für den „in dicht besiedelten Gebieten Priorität“ einzuräumenden Velo- und Veloverkehr fehlt jegliche verbindliche Festlegung auf kantonalen Stufe. Es ist nicht sinnvoll, dass das Veloroutennetz von nationaler (Veloland Schweiz) und kantonalen (Veloland regional) Bedeutung auf der Ebene der Planungsregionen festgelegt wird.

### **Antrag 3: Kapitel 4.1.3 Massnahmen zur Umsetzung, b) Regionen**

Anpassen: „Verkehrseinrichtungen ..., Velowege von regionaler Bedeutung, Fuss-, Reit- und Wanderwege, ... festzulegen.“

Begründung: In den regionalen Richtplänen sind nur noch die Velowege von regionaler Bedeutung einzutragen.

### **Antrag 4: Kapitel 4.2 Strassenverkehr**

Die Liste der geplanten Strassenvorhaben ist zu überarbeiten und weitgehend zu kürzen.

Begründung: Die lange Liste ab Seite 7 widerspricht zahlreichen Zielen der Kapitel 4.1.1 und 4.2.1 (Verkehrsmenge, Umwelt, Sicherheit, Landschaft etc.).

### **Antrag 5: Kapitel 4.2 Strassenverkehr**

Streichen: Eintrag 2a Seetunnel

Begründung: Die Zweckmässigkeitsprüfung im Auftrag des Kantons hat klar ergeben, dass ein Seetunnel nicht zweckmässig ist.

### **Antrag 6: Kapitel 4.2 Strassenverkehr**

Streichen: Einträge 2b Stadttunnel, 3 Adlisbergtunnel, 4 Wehrenbachtobelunnel, 6 Westast Zürich und 7 Waidhaldentunnel.

Begründung: Mit dem Stadttunnel (in modifizierter Form) und dem Westast werden Einfallsachsen direkt ins Stadtzentrum hinein gebaut. Der Waidhaldentunnel bringt zusätzlichen Verkehr über die Duttweilerbrücke direkt in die Stadt. Es entstehen also neue Autobahnzubringer in die Kernstadt und in die Innenstadtquartiere hinein. Die geplante Ausfahrt des Stadttunnels beim Sihlhölzli macht den südlichen Teil der City und die Enge erstmals auch von Norden her direkt mit einer Autobahn erreichbar.

Das von diesen Autobahnbauten wieder Entlastung versprochen wird, befremdet angesichts der Erfahrungen mit der Westumfahrung. Statt einer Entlastung bringt diese und – verkehrsökonomisch theoretisch wie empirisch klar belegbar – jede Autobahn durch den Angebotsausbau insgesamt Mehrverkehr. Im Kreis muss dieser mühsam mit flankierenden Massnahmen begrenzt werden.

### **Antrag 7: Kapitel 4.2 Strassenverkehr**

Streichen: Eintrag 20 Nordumfahrung Adliswil

Begründung: Auch dieses Vorhaben erhöht nur die Leistungsfähigkeit der Strassennetzes und trägt dazu bei, dass mehr motorisierter Individualverkehr in die Stadt Zürich drängt.

### **Antrag 8: Kapitel 4.3.2 Karteneinträge**

Neueintrag: Station Hürlimann-Areal

Begründung: Im Hürlimann-Areal sind viele Arbeitsplätze und Wohnungen entstanden. Weitere und ein Freizeit-Zentrum mit hohem Publikumsaufkommen (Aqui-Park der Migros) werden folgen. Aufgrund der Topografie ist die Anbindung an das Bus- und Tramnetz schlecht.

### **Antrag 9: Kapitel 4.3.2 Karteneinträge**

Neueintrag: Verlängerung Linie 7 bis Adliswil

Begründung: Angesichts der starken Belastung des bestehenden Strassennetzes und der geplanten Bauten zwischen Wollishofen und Adliswil ist es unabdingbar, das Trasse für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr zu sichern.

### **Antrag 10: Neues Kapitel Velo- und Fussverkehr**

Neueintrag: Vor Kapitel 4.4 ist neu ein Kapitel zum Velo- und Fussverkehr einzufügen. Es soll die wichtigsten Zielsetzungen auf kantonaler Ebene, Überlegungen zur Erschliessungs- und Netzstrategie und Karteneinträge auf kantonaler Ebene umfassen.

Begründung: Bis heute fehlt eine Erschliessungs- und Netzstrategie auf kantonaler Ebene. Der Kanton bezahlt, was die Regionen in ihren Plänen eingetragen haben, ohne selber das Netz definieren zu können. Ausserdem ist es nicht sinnvoll, dass das Veloroutennetz von nationaler (Veloland Schweiz) und kantonaler (Veloland regional) Bedeutung auf der Ebene der Planungsregionen festgelegt wird. Dieses Netz (rund 600 km) soll in den kantonalen Richtplan eingetragen werden. Für Details verweisen wir auf die Eingabe der IG Velo Zürich.

### **Antrag 11: Kapitel 4.4. Parkierung**

Einfügen: In den Zielsetzungen wird nach dem Satz: „Zur Minimierung der Emissionen ... gering gehalten werden“ eingefügt: „Unter anderem wird dazu auch bei der Überarbeitung der ‚Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs‘ der Minimalbedarf für Parkplätze auf null gesenkt.“

Begründung: Es gibt gerade in der Stadt Zürich viele Haushalte ohne Auto. Ein Bauherr sollte keine Parkplätze erstellen müssen, die er nicht braucht. Gerade in den zentralen Stadtquartieren wie den Kreisen 4 und 5 besitzt die Mehrheit der Haushalte kein eigenes Auto mehr.

### **Antrag 12: Kapitel 4.4. Parkierung**

Streichen: Kasernenparking

Begründung: an diesem zentralen Standort, der mit dem öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossen ist, ist ein Grossparking unnötig. Gleichzeitig konkurrenziert ein solches Parkhaus den öffentlichen Verkehr. Auch widerspricht ein solches Projekt den lufthygienischen Sanierungsbemühungen und dem Ziel nach einer Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Freundliche Grüsse

Grüne Kreis 2

Daniel Leupi  
Co-Präsident, Gemeinderat