

GRÜNE Zürich Nord (Kreis 11 & 12)

**Parlamentsdienste des
Kantonsrates Zürich
Büro 417
Kaspar Escherhaus
CH-8090 Zürich**

Zürich, 26. Juni 2005
Im Doppel

Einwendung zum kantonalen Verkehrsrichtplan (Vorlage 4222):

Sehr geehrte Damen und Herren,

Gestützt auf § 7 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) reichen wir innert der vorgegebenen Frist die folgenden Einwendungen zum kantonalen Richtplan Verkehr ein.

Unsere Einwendungen betreffen primär Festlegungen und Eintragungen im kantonalen Richtplan, die die Stadtkreise 11 und 12 direkt betreffen. Die grundlegenden Bemerkungen und die Begründungen der Anträge haben jedoch für analoge Anträge aus anderen Regionen ebenso ihre Gültigkeit, weshalb wir an dieser Stelle festhalten möchten, dass wir alle gleichgerichteten Anträge aus anderen Regionen selbstverständlich mit unterstützen.

Inhalt:

4.1.	Gesamtverkehrsstrategie	2
4.2.	Strassenverkehr	3
4.2.0.	MIV generell.....	3
4.2.1a.	Aufklassierungen	4
4.2.1b.	Abklassierung	4
4.2.2.	Projekt (2a): Stadttunnel, Anschluss Zürich-Brunau – Anschluss Dübendorf-Neuguet.....	5
4.2.3.	Projekt (9): Verlängerung Aubruggstrasse, Opfikon (neu: Glattparkstrasse).....	5
4.2.4.	Projekt (10): Verlängerung Glattalstrasse, Zürich	6
4.2.5.	Projekt (11): Verlängerung Birchstrasse, Zürich-Seebach (unterirdische Birchstrasse).....	6
4.2.6.	Projekt (12): A1, Nordumfahrung Zürich (Gubrist), Limmattaler Kreuz – Anschluss Zürich-Seebach.....	7
4.2.7.	Projekte (25) und (26): Westtangente Fällanden und Umfahrungsstrasse Fällanden – Schwerzenbach	7
4.2.8.	Projekt (27): Glattalautobahn, Verzweigung Baltenswil – Verzweigung Seebach (ehemals als K10 und Bypass bekannt).....	8
4.2.9.	Projekt (28): Nordumfahrung Kloten (ehemals ein Teil der K10).....	9
4.2.10.	Projekt (29): Neue Flughafenstrasse, Opfikon (auch verlängerte Birchstrasse genannt)	9
4.2.11.	Einhausung A1 Schwamendingen (Projekt 8).....	9
4.3.	Öffentlicher Personenverkehr.....	10
4.3.1.	Verlängerung Tramlinie 18 (Projekt Nr. 3).....	10
4.3.2.	Tram auf der Buslinie 80.....	10
4.8.	Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr).....	10

4.1. Gesamtverkehrsstrategie

Der kantonale Richtplan Verkehr legt die Grundlagen für die zukünftige Verkehrspolitik des Kantons Zürich fest. Der noch bis Anfang Juli öffentlich aufliegende Entwurf ist aus Sicht der Grünen Zürich 11 & 12 inakzeptabel. Das Ziel einer nachhaltigen Mobilität wird klar verfehlt. Statt die Infrastruktur für eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie ÖV, Fuss- und Veloverkehr planerisch zu sichern, präsentiert er einen Wust an Strassenneu- und ausbauten. Dagegen wehren wir Grünen Zürich 11 & 12 uns ebenso wie die Grünen des Kantons Zürich. Aus Gründen der Umweltvorsorge verlangen wir einen Verzicht auf eine Kapazitätsausweitung des Strassenverkehrsnetzes und eine vollständige Überarbeitung des Verkehrsrichtplans in Richtung einer Plafonierung der gefahrenen Personen- resp. Tonnenkilometer.

Antrag

Das Kapitel 4.1. ist vollständig zu überarbeiten. Für den Langsamverkehr ist ein eigenes Kapitel zu schaffen.

Begründung

Eine Gesamtverkehrskonzeption, wie sie das Bundesamt für Raumplanung im Prüfungsbericht vom 12.3.1996 gefordert hat, liegt nicht vor. Der Bund verlangte einen neuen Verkehrsrichtplan auf der Grundlage eines Gesamtverkehrskonzeptes, welches sich auf die im Richtplan 1995 festgelegten Leitlinien und das bestehende Siedlungsgebiet ausrichtet, sowie der Vorsorge gegen Lärm- und Luftbelastung einen hohen Stellenwert beimisst. In der Zwischenzeit liegen mit der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes und der erfolgten Ratifizierung des Kyoto-Protokolls weitere übergeordnete Zielsetzungen vor, welche der Umweltvorsorge im Bereich Verkehr zwingend eine noch höhere Priorität einräumen müssen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) verursacht in hohem Masse eine Mengenausweitung beim CO₂ Ausstoss sowie Grenzwertüberschreitungen bei der Lärm-, Ozon- und Feinstaubbelastung. Die Mengenausweitung beim Verbrauch an fossilen Energieträgern wird im wesentlichen durch den MIV verursacht.

Ein Verkehrszuwachs hat deshalb vollständig durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Velo- und Fussverkehr zu erfolgen. Dem Velo- und Fussverkehr ist Priorität einzuräumen. Dazu ist ein eigenes Kapitel zu schaffen. Es sind zudem Massnahmen aufzuzeigen, wie die Mengenzunahme beim Freizeitverkehr durch den ÖV und den Langsamverkehr übernommen werden kann.

Die Vorlage 4222 weist massive Defizite (Text und Plan) auf, bezüglich Konformität mit den Vorgaben und innerer Konsistenz. Es ist nicht ersichtlich, wie die oben genannten Zielsetzungen zur Umweltvorsorge mit einer Übernahme von bloss 50% des Verkehrszuwachses durch den ÖV und einem Gesamtverkehrscontrolling erfüllt sein sollen. Deshalb ergibt sich, dass aus der Teilrevision des Verkehrsrichtplanes klare Schritte Richtung Förderung des ÖV und des Velo- und Fussverkehrs erkennbar sein müssen.

4.2. Strassenverkehr

4.2.0. MIV generell

Antrag

Das Kapitel 4.2. ist vollständig zu überarbeiten in Richtung einer Plafonierung der gefahrenen Personen- resp. Tonnenkilometer.

Begründung

Eine Kapazitätsausweitung ist aus Gründen des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung, des Lärmschutzes und eines nachhaltigen Umgangs mit unseren Ressourcen zu verhindern.

Abgesehen von generell verkehrspolitischen Überlegungen, die ein Ausbau der Strassenkapazitäten im Allgemeinen und auf städtischem Gebiet im Besonderen verbietet, stellt sich die grosse Frage ob wir in 20 oder 30 Jahren überhaupt mehr Strassen als heute brauchen werden, oder ob es nicht dann zumal weniger MIV geben wird. Diese Frage ergibt sich aus folgender Überlegung.

Bei der ausreichenden Erdöl-Versorgung ist nicht die statische oder dynamische Reichweite der Reserven die relevante Grösse, sondern nur der Zeitpunkt, ab dem die Ölproduktion aus geologischen, technischen und ökonomischen Gründen nicht

mehr weiter gesteigert werden kann. Nach den bekannten Zahlen ist mit dem strukturell bedingten Erreichen des Produktionsmaximums (Peak of Oil) bei konventionellem Erdöl um das Jahr 2010 – nach anderen Zahlen spätestens vor dem Jahr 2020 – zu rechnen. Mit dem Fördermaximum wird der Rohölpreis in die Höhe schnellen und die Treib- und Brennstoffpreise mitziehen.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist es nachhaltiger und sinnvoller ein weitsichtiges Investitionsverhalten an den Tag zu legen, anstatt das Risiko möglicher Fehlinvestitionen einzugehen. Bauen wir heute massiv neue Strassen, werden sich diese in 2 – 3 Jahrzehnten als Investitionsruinen darstellen.

4.2.1a. Aufklassierungen

Antrag

Sämtliche im Richtplan geplante Aufklassierungen sind zu streichen.

Begründung

Von den 50 im Richtplan aufgeführten Strassenbauprojekten liegen 26 in Zürich-Nord oder tangieren dieses direkt. Ein besonderes Problem stellen die Aufklassierungen dar. Gegenüber dem Richtplan 95 werden im neuen Richtplan zahlreiche regionalen und kommunalen Strassen zu kantonalen Strassen aufgewertet. Insgesamt handelt es sich dabei um mehrere Dutzend Kilometer Strasse, die der kommunalen Hoheit entzogen werden. Für Kantonsstrassen gelten andere Ausbaustandards. Aufklassierte Strassen können verbreitert und umgestaltet werden. Es können höhere Geschwindigkeitslimiten festgelegt werden. Insgesamt stellt die Aufklassierung eine Kapazitätssteigerung des Strassennetzes dar. Mit der Aufklassierung entstehen neue Korridore, neue Parallelkapazitäten (auf dem nicht dafür vorgesehen Netz) zu den bestehenden Autobahnen. Es ist sehr schwierig, einmal aufklassierte Strassen wieder abzuklassieren, wie das Beispiel Limmatquai in Zürich zeigt.

4.2.1b. Abklassierung

Antrag

Abklassierung, Umgestaltung, teilweise Redimensionierung und Beruhigung von Wehntalerstrasse, Winterthurerstrasse, Schaffhauserstrasse, Glattalstrasse (sowohl nach Rümlang wie nach Seebach), Binzmühlestrasse, Katzenrütistrasse, Affolternstrasse und Rümlangerstrasse (Watt).

Begründung

Mit einer Abklassierung bekommt die Kommune die Kompetenz in die Hand Strassenräume zu gestalten. Tiefere Tempolimiten und bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung werden ermöglicht

4.2.2. Projekt (2a): Stadttunnel, Anschluss Zürich-Brunau – Anschluss Dübendorf-Neuguet

Antrag

Der Stadttunnel ist aus dem Richtplan ersatzlos zu streichen.

Begründung

Der Stadttunnel verdreifacht fast die Strassenkapazität zwischen Zürich und dem Glattal. Verkehr, der jetzt über die Nordumfahrung fliesst, wird neu durch Zürichs Stadtmitte geführt. Laut Modellrechnungen wird der Verkehr in der Stadt Zürich wegen des Stadttunnels um 19% zunehmen und entsprechend auch die Emissionen bei Feinstaub, CO₂ und NO_x.

Der Stadttunnel wird am Sihlquai einen Anschluss ‚Zürich-Letten‘ aufweisen und somit die Zürcher Innenstadt direkt an die Autobahn anschliessen, was entsprechend Mehrverkehr für das Strassennetz der Innenstadt bedeutet. Ebenfalls über den Sihlquai wird der Stadttunnel auf dem so genannten ‚Westast‘ mit der A1 Richtung Bern/Basel verbunden. Der Westast kostet weitere mehrere hundert Millionen Franken. Alles in allem wird die als ‚Y‘ mehrmals vom Volk abgelehnte Verknüpfung der Autobahnen mitten im Stadtzentrum vorangetrieben. Der Endpunkt Dübendorf mit dem geplanten Vollanschluss wird durch die neue Achse ebenfalls mit Neuverkehr belastet und zieht aus dem Glattal, dem Zürcher Oberland und der Ostschweiz zusätzlichen Verkehr an. Damit werden die Bemühungen zur Eindämmung des MIV durch die S-Bahn und Glattalbahn torpediert. Bereits heute ist das Gebiet Hochbord/Neuguet massiv überlastet.

Zusammen mit der geplanten Öffnung der Verbindung Uster-Wetzikon (Oberlandautobahn) wird auch das heute schon überlastete Brütiseller Kreuz kollabieren und der Verkehr wird sich durch die angrenzenden Dörfer - insbesondere durch Dübendorf wälzen.

4.2.3. Projekt (9): Verlängerung Aubruggstrasse, Opfikon (neu: Glattparkstrasse)

Antrag

Es soll keine Verbindung mit der Glattalstrasse hergestellt werden. Es soll auf einen Ausbau auf 4 Spuren definitiv verzichtet werden.

Begründung

Es besteht eine Option zur Kapazitätserweiterung der Aubruggstrasse auf 4 Fahrstreifen. Die Aubruggstrasse ist ein Autobahnzubringer von/zu den Autobahnanschlüssen ‚Aubrugg‘ und ‚Wallisellen‘ (Dübendorf-Neuguet). Dadurch entsteht Mehrverkehr auf der Überlandstrasse.

Die Aubruggstrasse kann mit der Glattalstrasse (Projekt 10) verbunden werden, falls diese verlängert wird. Damit würde eine ‚Schleuse‘ geöffnet, so dass auf der Strecke Rümlang/Seebach (Autobahnanschluss ‚Seebach‘) - verlängerte Glattalstrasse – Aubruggstrasse - Überlandstrasse - Volketswil/Schwerzenbach (Anschluss ‚Hegnau‘ neu) ein neuer regionaler Korridor entsteht. Diese Parallelroute zur A1 und A53 ist somit ein neuer Bypass zur Autobahn. Es ist u.a. mit den folgenden Problemen zu rechnen:

- Verkehrsverlagerung von der Autobahn auf das untergeordnete Strassennetz der Stadt, v.a. bei den zu erwartenden Stausituationen auf der A20
- starke Verkehrszunahme auf der Glattalstrasse
- Konkurrenz zur Glattalbahn, was dazu führt, dass PendlerInnen statt der Glattalbahn das Auto benutzen
- falls der Anschluss Opfikon kein Vollanschluss ist, droht Mehrverkehr und Schleichverkehr durch Glattbrugg in Richtung der Autobahnanschlüsse Seebach und Glattbrugg

4.2.4. Projekt (10): Verlängerung Glattalstrasse, Zürich

Antrag

Die Verlängerung der Glattalstrasse ist aus dem Richtplan zu streichen.

Begründung

In Verbindung mit der Verlängerung der Aubruggstrasse (Projekt 9) wird eine ‚Schleuse‘ geöffnet. Damit entsteht auf der Strecke Rümlang/Seebach (Autobahnanschluss ‚Seebach‘) - verlängerte Glattalstrasse – Aubruggstrasse - Überlandstrasse - Volketswil/Schwerzenbach (Anschluss ‚Hegnau‘ neu) ein neuer regionaler Korridor. Diese Parallelroute zur A1 und A53 ist somit ein neuer Bypass zur Autobahn. Es ist u.a. mit den folgenden Problemen zu rechnen:

- Verkehrsverlagerung von der Autobahn auf das untergeordnete Strassennetz der Stadt, v.a. bei den zu erwartenden Stausituationen auf der A20
- starke Verkehrszunahme auf der Glattalstrasse, unter anderem weil die neuen Arbeitsplatzzentren im Oberhauserried (Glattpark) und in Leutschenbach mit dem Autobahnanschluss Seebach verbunden werden
- Konkurrenz zur Glattalbahn, was dazu führt, dass PendlerInnen statt der Glattalbahn das Auto benutzen
- die bestehenden Wohnquartiere in Seebach beidseits der Glattalstrasse und des Erholungsgebiets Schwimmbad/Katzenbach werden zusätzlich belastet.

4.2.5. Projekt (11): Verlängerung Birchstrasse, Zürich-Seebach (unterirdische Birchstrasse)

Antrag

Die Verlängerung Birchstrasse ist aus dem Richtplan zu streichen.

Begründung

Vom Autobahnanschluss ‚Zürich-Seebach‘ aus entsteht mit dem Bau der unterirdischen Birchstrasse ein neuer Autobahnzubringer direkt nach Neu-Oerlikon (ZZN), praktisch vor die Türe des Einkaufszentrums Center Eleven. Das führt zu Mehrverkehr und höherem Parkraumbedarf in Oerlikon. Es ist unsinnig, zuerst Wohnungen zu erstellen und dann einen Autobahnzubringer ins Quartier zu legen. Die Birchstrasse südlich der Binzmühlestrasse wird massiv mehr belastet, wodurch eine Trennwirkung im Wohnquartier entsteht. Ebenso werden alle Zubringerstrassen zur Birchstrasse, v.a. die Binzmühlestrasse Richtung Affoltern, zusätzlich belastet. Die Birchstrasse ist im übrigen auch eine Veloroute von regionaler Bedeu-

tung. Der Verkehrsdruck auf die Knoten Birchplatz und Bucheggplatz nimmt zu. Es entsteht eine neue Einfallsachse (und Parallelroute zur Autobahn) vom Flughafen über die neue Flughofstrasse (siehe Objekt 29) und die unterirdische Birchstrasse in Richtung Stadt Zürich.

Ausserdem:

Im regionalen Richtplan ist eine neue Verbindung zwischen unterirdischer Birchstrasse (Halbanschluss Neunbrunnenstrasse in Richtung Norden) und Wehntalerstrasse (Knoten Glaubten) vorgesehen. Als flankierende Massnahme dazu ist vorgesehen, die Neunbrunnen- und die Binzmühlestrasse westlich der Kugeliloostrasse zu unterbrechen sowie einen Teil der Seebacherstrasse (Abschnitt Hürstholz-Himmeri) aufzuheben.

4.2.6. Projekt (12): A1, Nordumfahrung Zürich (Gubrist), Limmattaler Kreuz – Anschluss Zürich-Seebach

Antrag

Der Ausbau der A1/Nordumfahrung Zürich auf 6 Spuren ist aus dem Richtplan zu streichen.

Begründung

Der Ausbau der Nordumfahrung bedeutet eine Kapazitätssteigerung der A1. Dadurch entsteht Mehrverkehr auf der Autobahn selbst sowie zu und von allen Autobahnanschlüssen. Insbesondere werden die Kapazitäten zwischen den Teilräumen Dübendorf / Zürich-Nord und Limmattal für den motorisierten Individualverkehr ausgebaut. In der Folge wird sich der Modalsplit auf dieser Achse noch mehr zu Ungunsten des heute schon schwachen öV verschlechtern. Die Autobahn-Anschlüsse ‚Seebach‘, ‚Affoltern‘ und ‚Weiningen‘ werden ebenfalls massiv ausgebaut. Falls es zu einer Dosierung der Einfahrt(-en) auf die Autobahn (Tropfenzähler) kommen sollte, wird der Verkehr auf den parallel führenden Hauptstrassen zunehmen. Für die Überlandstrasse kann das z. B. bis zu 20% Mehrverkehr bedeuten. Den Autobahnverkehr auf die Hauptstrassen zu verlegen, widerspricht aber den Zielen des Richtplans. Warteräume müssten auf die Autobahn verlegt werden.

Ausserdem:

Langfristig (bis ca. 2025) ist im Limmattal zwischen Dietikon und Limmattaler Kreuz der Ausbau der A1 auf 8 Spuren vorgesehen (Projekt Nr. 13). Falls der Ausbau der Nordumfahrung doch ausgeführt wird, dann braucht es flankierende Massnahmen zur Beruhigung der bestehenden Hauptstrassen:

- Abklassierung, Umgestaltung, teilweise Redimensionierung und Beruhigung von Wehntalerstrasse, Schaffhauserstrasse, Glattalstrasse (sowohl nach Rümlang wie nach Seebach), Binzmühlestrasse, Katzenrütistrasse, Affolternstrasse und Rümlangerstrasse (Watt).
- Überdeckung A20 im Bereich Asp und Horenstein (Zürich-Affoltern), Naherholungsgebiet Köschenrüti.

4.2.7. Projekte (25) und (26): Westtangente Fällanden und Umfahrungsstrasse Fällanden – Schwerzenbach

Antrag

Die Westtangente Fällanden ist aus dem Richtplan zu streichen.

Die Umfahrungsstrasse Fällanden – Schwerzenbach ist aus dem Richtplan zu streichen.

Begründung

Die Verbindung zwischen Zürich/Forch über Fällanden Richtung Volketswil /

Oberland und A 53 würde durch die geplanten Neubaustrecken massiv ausgebaut und damit attraktiver und mehr befahren. In der Folge ist mit Staus in Zürich Witikon zu rechnen. Zwischen den Autobahnanschlüssen 'Hegnau neu' und 'Wallisellen' entsteht eine neue Achse Volketswil/Schwerzenbach (Einkaufszentren) – Fällanden – Dübendorf- Neuguet (Anschluss Wallisellen an Stadttunnel). Das stellt eine Parallelroute zur A53 und zum Nordring quer durch Dübendorf dar mit entsprechendem Mehrverkehr in diesem Gebiet. Das Zentrum von Fällanden bleibt stark vom Verkehr belastet. Der Verkehr von und nach Maur/Mönchaltorf würde immer noch mitten durch das Dorf geführt und dürfte sich von der Einfahrt in die neue Strasse her bis in die Dorfmitte zurückstauen und den Kreisel verstopfen. Wichtige Naherholungsgebiete für die Bevölkerung würden entwertet und vom Dorf abgeschnitten: Geissberg, Glattufer, Eichgrindel.

4.2.8. Projekt (27): Glattalautobahn, Verzweigung Baltenswil – Verzweigung Seebach (ehemals als K10 und Bypass bekannt)

Antrag

Die Glattalautobahn, Verzweigung Baltenswil – Verzweigung Seebach, ist aus dem Richtplan zu streichen. Falls die Glattalautobahn gebaut wird, ist die Strecke Verzweigung Baltenswil – Verzweigung Seebach durchgehend unterirdisch zu führen. Die Anschlusswerke in Baltenswil inkl. der Querung der neuen Winterthurerstrasse sowie der neuen Eisenbahnverbindung Dietlikon – Winterthur verlangen auch dort eine unterirdische Streckenführung.

Begründung

Das Verkehrsproblem in Bassersdorf – mit seinem grossen Ziel- und Quellverkehr, auch aus den Gemeinden Nürensdorf und Brütten – wird nicht gelöst. Wegen der grösseren Zubringerkapazität der Glattalautobahn wird die prekäre Situation in Bassersdorf noch verschärft. Der Verkehr zwischen Flughafen / Hardwaldgemeinden und Winterthur (über die Schnellstrecke „Brüttener“) wird weiterhin durch das Dorfzentrum Bassersdorf fliessen. Die Glattalautobahn zwischen Seebach und Bassersdorf ist eine neue Parallelroute zur Nordumfahrung (A1/A20). Damit werden Kapazitäten frei beim Brüttiseller Kreuz (Oberlandautobahn A53) und beim Anschluss Neuguet / Wallisellen, wo der Stadttunnel angeschlossen werden soll. Die Glattalautobahn samt Umfahrung Kloten sind Schlüsselstellen einer zusätzlichen Transitverbindung Nord – Süd (Deutschland – Unterlandautobahn A50/A51 – Oberlandautobahn A53 – Chur - San Bernardino –Italien) und Ost – West (Oberland und Winterthur – Flughafen – Limmattal). Diese neue Transitstrecke zieht zusätzlichen Verkehr an. Die Anschlusswerke und Tunnelportale in Baltenswil und Kloten sowie die Querung der neuen Winterthurerstrasse und der zwei Bahnlinien in unmittelbarer Nähe der Wohngebiete wirken sich äusserst negativ auf die Lebensqualität von Bassersdorf, Brüttisellen und Baltenswil aus. Die vom neuen Tran-

sitverkehr produzierten Schadstoffe fallen auch in der Tunnelvariante in konzentrierter Form an und belasten die Bevölkerung und Umwelt in diesem Ballungszentrum überdurchschnittlich.

4.2.9. Projekt (28): Nordumfahrung Kloten (ehemals ein Teil der K10)

Antrag

Die Nordumfahrung Kloten ist aus dem Richtplan zu streichen. Falls die Nordumfahrung Kloten gebaut wird, ist die Strecke - sowie das Anschlusswerk an die Glattalautobahn - vollständig unterirdisch zu führen.

Begründung

Die Nordumfahrung Kloten zerschneidet ein für Kloten und Umgebung wichtiges Naherholungs- und z. T. Naturschutzgebiet. Die gewählte Streckenführung - dicht an den Wohneinheiten des neuen ‚Graswinkelquartiers‘ hat für die Siedlungsentwicklung und Lebensqualität negative Folgen. Da es sich um eine internationale Transitstrecke handelt, werden zusätzliche Verkehrsströme angezogen und die Kapazität der zweispurigen Autostrasse wird rasch aufgebraucht sein.

4.2.10. Projekt (29): Neue Flughafenstrasse, Opfikon (auch verlängerte Birchstrasse genannt)

Antrag

Die neu entstehende Achse vom Flughafen über die (unterirdische) Birchstrasse (siehe Projekt 11, weiter vorne) Richtung Stadt Zürich muss unterbrochen werden. Es sind separate Busspuren vorzusehen.

Begründung

Probleme Die Neue Flughafenstrasse stellt eine Kapazitätserweiterung des Strassennetzes dar. Die Neue Flughafenstrasse ist eine neue Verbindung parallel zu und zwischen den Autobahnen A51 und A1. Falls die (unterirdische) Birchstrasse gebaut wird, ergibt sich auch eine neue Achse in/aus Richtung Stadt Zürich/ Bucheggplatz/Westtangente.

4.2.11. Einhausung A1 Schwamendingen (Projekt 8)

Antrag

Die Einhausung ist nicht nur auf dem geplanten Abschnitt vorzusehen, sondern auf der ganzen Länge auf der die A1 auf städtischem Gebiet verläuft. Eine Autobahn wie die A1 in Schwamendingen auf städtischem Gebiet ist bezüglich der Lärmemissionen auf städtischem Gebiet nicht tragbar, eine sofortige vollständige Einhausung ist unverzichtbar.

Begründung

Für eine Aufwertung des Wohnquartiers Schwamendingen ist eine vollständige Einhausung der A1 auf städtischem Gebiet unverzichtbar.

4.3. Öffentlicher Personenverkehr

4.3.1. Verlängerung Tramlinie 18 (Projekt Nr. 3)

Antrag

Die geplante Tramlinie 18 (Objekt-Nr. 3) soll über die Strecke Rosengartenstrasse-Bucheggplatz-Milchbuck bis Oerlikon verlängert werden.

Begründung

Der öffentliche Verkehr muss insbesondere neu entstehende Verkehrsaufkommen bewältigen können. Nach dem überraschend schnellen Ausbau der ehemaligen Industriebrachen von Zürich Nord und dem in den nächsten Jahren zu erwartenden Ausbau der Industriebrachen von Zürich West und Zürich Leutschenbach sowie der angrenzenden Teile der Glatttalstadt (Oberhauser Riedt) müssen Tangentialbeziehungen zwischen dem Limmattal und dem Glattal zwingend ausgebaut werden. Die heutigen Busverbindungen vermögen rein kapazitätsmässig bereits heute kaum mehr zu genügen. Der Eintrag hat hohe Priorität und soll bereits mittelfristig realisiert werden können: Es ist äusserst wichtig, dass ÖV-Verbindungen geschaffen werden, BEVOR die entsprechenden Verkehrsaufkommen sich (mit dem MIV) bereits eingespielt haben!

4.3.2. Tram auf der Buslinie 80

Antrag

Der Verlauf der Buslinie Nr. 80 (Bahnhof-Altstätten – Bahnhof Oerlikon via ETH Hönggerberg) ist als Tramlinie in den Richtplan aufzunehmen Tramlinie Bahnhof-Altstätten – Meierhofplatz (Höngg) – ETH Hönggerberg – Neu Affoltern – Bahnhof Oerlikon (Analog Buslinie Nr. 80 ist in den Plan einzutragen).

Begründung

Die Buslinie Nr. 80 ist heute schon kornisch überlastet. Auch der geplante Ausbau auf Gelenkbusse bringt hier nur temporär eine Verbesserung.

4.8. Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr)

Antrag

Es soll ein eigenständiges Kapitel Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr) geschaffen werden.

Begründung

Durch Aufwertung und Beruhigung von Kantonsstrassen innerorts oder bei Abklas-
sierungen sind neue Freiräume zu schaffen. Es sind Strassenabschnitte in bereits
durch bestehende Umfahrungen oder Autobahnen entlasteten Ortskernen zusätzlich
im Plan zu bezeichnen. Diese Strassen sind auf eine gemischte Nutzung auszurich-
ten, wie es in den Kantonen Bern und Basel-Land seit mehreren Jahren gängige
Praxis ist. Damit kann gleichzeitig das Ziel der Förderung des Fussverkehrs, als
auch eine Erhöhung der Wohnqualität erreicht werden.

Die heutige Festsetzung des übergeordneten Velowegnetz auf Regionalplanungs-
ebene hat sich als ungeeignet erwiesen.

Wir bitten Sie, den kantonalen Richtplan in diesem Sinne zu überarbeiten und dan-
ken Ihnen für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüssen für die Grünen Zürich Nord

Bernhard Piller
Gemeinderat Grüne Kreis 11

Natalie Vieli
Kantonsrätin Grüne Zürich 11/12

Isabel Keller- Bauer
Co-Präsidentin Grüne Zürich Nord

Peter Keller-Bauer
Co-Präsident Grüne Zürich Nord