

Grüne Kreise 4/5  
c/o Grüne Stadt Zürich  
Josefstr. 32  
8005 Zürich

Parlamentdienste des Kantonsrates Zürich  
Büro 417  
KEH  
8090 Zürich

Im Doppel

Zürich, den 12. Juli 2005

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns am Einwendungsverfahren zur Teilrevision des Kantonalen Richtplans zu beteiligen. Die Zürcher Stadtquartiere 4 und 5 sind von den Folgen des motorisierten Individualverkehrs besonders stark betroffen, da viele Autoverkehrsströme gebündelt durch unsere Quartiere fließen und die Lebensqualität entsprechend stark vermindert ist. Und das obwohl der Autobesitz in diesen Stadtkreisen selber sehr tief ist. Deshalb sind wir an einer zukunftsgerichteten Lösung der Verkehrsfragen, die darauf ausgerichtet ist, auch in innerstädtischen Wohnquartieren die Lebensqualität zu verbessern, sehr interessiert.

Wir stellen folgende Anträge:

Kapitel 4.1 Gesamtverkehrsstrategie

Antrag: Das Kapitel ist zu überarbeiten. Es sind strengere Vorgaben zur Förderung von Velo- und Fussverkehr und öV zu machen, z.B. „ein allfälliger Verkehrszuwachs ist **vollumfänglich** (und nicht nur „mindestens zur Hälfte“) durch den öV sowie – besonders in dicht besiedelten Gebieten – durch Velo- und Fussverkehr zu übernehmen“. Die Planung überregionaler Veloverbindungen ist in den kantonalen Richtplan aufzunehmen und nicht an die Regionen bzw. Gemeinden zu delegieren. Es ist explizit auf konkrete Massnahmen hinzuweisen, z.B. Velostreifen, Velowege, Besserstellung von Velofahrenden und FussgängerInnen in der Ampelschaltung etc. Der Richtplan sollte zu diesem Zweck ein eigenes Kapitel über Velo- und Fussverkehr erhalten.

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, die, wie wir bei der Projektstudie Stadttunnel/Verkehr Zürich-West gesehen haben, zu einer prognostizierten Verkehrszunahme um einen Fünftel mitten durch das Zentrum der Stadt Zürich führen. Hier widerspricht der Richtplan seinen eigenen Grundsätzen. Die Stadt Zürich hat zusammen mit dem Tessin die dreckigste Luft der Schweiz und bezeichnet sich schon heute als „lufthygienisches Sanierungsgebiet“. Für Velofahrende sind grosse Teile der Stadt nach wie vor ein unattraktives Pflaster. Verkehr fällt nicht vom Himmel, sondern wird von uns allen gemacht: das Angebot bestimmt die Nachfrage. Es ist an der Zeit, die ungebremste Zunahme der Mobilität grundsätzlich in Frage zu stellen. Wenn eine Zunahme nicht zu vermeiden ist, sollte sie mit Verkehrsmitteln aufgefangen werden, die weniger Platz verbrauchen und Emissionen erzeugen als der motorisierte Individualverkehr – und zwar

ganz und nicht nur mindestens zur Hälfte. Gerade in der Stadt Zürich ist das machbar. Für Velos kann Zürich noch viel attraktiver werden (Beispiele aus den Kreisen 4/5: Langstrasse, Hardbrücke).

#### Kapitel 4.2 Strassenverkehr

Antrag: Die geplanten Strassenausbauten sind zu überarbeiten. Ziel muss wie unter 4.1 erwähnt die Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs sein. Konkret ist auf folgende Objekte zu verzichten: auf den Stadttunnel (2a) resp. Seetunnel (2b), den Westast (6) und den Waidhaldentunnel (7).

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 Stadtkreise 4 und 9. Es entstehen also neue Autobahnzubringer in die Kernstadt und in die Innenstadtquartiere hinein. Die Erfahrung in Stockholm zeigt, dass damit das Chaos vorprogrammiert ist: sobald man schnell in die Stadt hineinblochen kann, tut man das auch. Die vielen Autos verschwinden am Ende des Zubringers nicht einfach, sie verteilen sich ins städtische Strassennetz – wo sie Velofahrende und FussgängerInnen gefährden, lärmern, stinken, in absehbarer Zeit steckenbleiben und sich Schleichwege durchs Quartier suchen, zum Missfallen der Anwohnenden.

Antrag: die sogenannte „Westtangente“ und die Hohlstrasse seien abzuklassieren und siedlungsorientiert umzugestalten.

Nach der Eröffnung des Uetlibergtunnels wird der Transitverkehr nicht mehr durch die Stadt Zürich, sondern um die Stadt Zürich herumgeführt. Damit gibt es auch keinen Bedarf mehr, die Westtangente sowie die Hohlstrasse als Strassen von kantonaler Bedeutung zu klassieren. Untergeordnete Planungsträger sollen dann die Möglichkeit nutzen, diese Strassenabschnitte nach den aktuellen Bedürfnissen siedlungsorientiert umgestalten zu können.

#### Kapitel 4.3 Öffentlicher Personenverkehr

Antrag: Die Formulierung „mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses, welcher nicht dem Velo- oder Fussverkehr zuzurechnen ist, soll vom öV übernommen werden“ soll ersetzt werden durch: „Jeglicher Verkehrszuwachs soll vom öV und (besonders in dicht besiedelten Gebieten) vom Velo- und Fussverkehr übernommen werden.“

Begründung: Nur mit dieser Zielvorgabe ist es möglich, die Verkehrs- und Umweltprobleme in der Stadt Zürich zu lösen.

Antrag: die sogenannte Tramlinie 1 (Zürich HB – Farbhof) und die Tramlinie zwischen dem Hardplatz und dem Kreis 5 seien in den Richtplan aufzunehmen.

Begründung: Im kantonalen Richtplan sind sowohl die Tramlinie „Zürich-West“ (Tram 18) als auch die Limmattalbahnen als kantonale Eintragungen bezeichnet. Nicht nachvollziehbar ist deshalb, dass die Tramlinie 1 wie auch die Verbindung vom Hardplatz in den Kreis 5 nicht von kantonaler Bedeutung sein sollen. Verkehrstechnisch sind sie für die Weiterentwicklung von Zürich-West, für das Gebiet Letzi und das Güterbahnhof-Areal, aber auch für eine umweltgerechte Verkehrserschliessung dieser Gebiete von grösster Bedeutung. Insbesondere kann mit der Verbindung vom Hardplatz in den Kreis 5 die Verbindung zwischen dem S-Bahnsystem mit dem städtischen öV-System sichergestellt werden, was mit der heute geplanten Tramlinie Zürich-West nicht möglich ist. Deshalb rechtfertigt sich der Eintrag im kantonalen Richtplan.

#### Kapitel 4.4. Parkierung

Antrag: In den Zielsetzungen wird nach dem Satz: „Zur Minimierung der Emissionen sowie zur Schonung der Ressource Boden soll der Verkehr von Motorwagen und der Flächenbedarf durch den ruhenden Verkehr möglichst gering gehalten werden“ folgender Passus 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: das geplante Kasernenparking sei ersatzlos zu streichen.

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 CO2-Emissionen.

Wir hoffen, dass Sie unsere Anträge gutheissen.

Mit freundlichen Grüssen

Für die Grünen 4/5

Karin Rykart

Nora Bussmann

Moritz Zumbühl