

GRÜNE Zürich 6/10	<b>Parlamentsdienste des Kantonsrates Zürich</b>
	<b>Büro 417</b>
	<b>Kaspar Escherhaus</b>
	<b>CH-8090 Zürich</b>
	Zürich, 20. 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 in der Regel nur Festlegungen und Eintragungen im Kantonalen Richtplan, die für die Stadtkreise 6 und 10 der Stadt Zürich direkte Auswirkungen haben. 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 und dass analoge Anträge, die in bestimmten Regionen – aus welchen Gründen auch immer – nicht gestellt worden sind, hiermit als gestellt gelten sollen.)

### **Antrag 1:**

Der Eintrag Waidhaldetunnel Zürich (Objektnr. 7) ist ersatzlos aus dem kantonalen Richtplan Verkehr zu streichen. Die Abklassierung der Rosengartenstrasse ist dennoch beizubehalten.

#### **Begründung:**

Mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels wird der Umfahrungsring um die Stadt Zürich faktisch fertiggestellt. Diese neu geschaffene Verkehrskapazität muss gezielt mit Beruhigungsmassnahmen und Durchfahrtsverboten kompensiert werden. Übergeordnete Ziele der Politik, wie das Einhalten der Luftreinhalte-Verordnung und des Kyoto-Protokolls betreffend CO<sub>2</sub>-Reduktion, zwingen auch den Kanton Zürich, seine Verkehrsplanung auf eine Reduktion des mIV auszurichten.

Dies bedeutet, dass keine weiteren Kapazitäten für Durchgangsverkehr durch die Stadt Zürich geschaffen werden dürfen. Ganz im Gegenteil sollte zeitgleich mit der Fertigstellung des Umfahrungsringes die Rosengartenstrasse abklassiert und rückgebaut werden. Dies deshalb weil verkehrsberuhigende Massnahmen und Rückbauten wenn immer möglich zeitlich mit der Eröffnung einer neu erstellten Strecke zu koordinieren sind. Dabei ist zu beachten, dass kontinuierlich fliessender Ringverkehr wesentlich weniger Lärm- und Schadstoffe erzeugt als stockender Stadtverkehr.

### **Antrag 2:**

Die Universitätsstrasse/Winterthurerstrasse ist abzuklassieren und der motorisierte Individualverkehr ist mit baulichen Massnahmen einzuschränken.

#### **Begründung:**

Mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels wird der Umfahrungsring um die Stadt Zürich faktisch fertiggestellt. Diese neu geschaffene Verkehrskapazität muss gezielt mit Beruhigungsmassnahmen und Durchfahrtsverboten kompensiert werden, um die Wohnquartiere von den Emissionen des mIV zu entlasten.

Lärm und schlechte Luftqualität sind Gesundheitsrisiken, welche durch die Reduktion des mIV wirksam reduziert werden können. An der Universitätsstrasse/Winterthurerstrasse leben viele Familien mit Kindern. Die Strasse muss von Schülern und Schülerinnen an gefährlichen Orten (z.B. Linde Oberstrass) überquert werden, damit der Unterrichtsbesuch möglich wird. Eine Abklassierung und bauliche Massnahmen würden diese Gefahr reduzieren.

Der Kreis 6 ist vom öffentlichen Verkehr gut erschlossen. Eine Strasse mit hoher Durchfahrtskapazität ist deshalb überflüssig.

Übergeordnete Ziele der Politik, wie das Einhalten der Luftreinhalte-Verordnung und des Kyoto-Protokolls betreffend CO<sub>2</sub>-Reduktion, zwingen auch den Kanton Zürich, seine Verkehrsplanung auf eine Reduktion des mIV auszurichten.

Dies bedeutet, dass die Kapazitäten für Durchgangsverkehr durch die Stadt Zürich reduziert werden müssen. Mit der Fertigstellung des Umfahrungsringes soll zeitgleich die Universitätsstrasse/Winterthurerstrasse abklassiert und rückgebaut werden.

### **Antrag 3:**

Das Kapitel 4.1. „Gesamtverkehrsstrategie“ ist vollständig zu überarbeiten. Für den Velo- und Fussverkehr ist ein eigenes Kapitel zu schaffen.

#### **Begründung:**

Durch Aufwertung und Beruhigung von Kantonsstrassen innerorts oder bei Abklassierungen sind neue Freiräume zu schaffen. Diese Strassen sind auf eine gemischte Nutzung auszurichten, wie es in den Kantonen Bern und Basel-Land seit mehreren Jahren gängige Praxis ist. Damit kann gleichzeitig das Ziel der Förderung des Velo- und Fussverkehrs, als auch eine Erhöhung der Wohnqualität erreicht werden. Die heutige Festsetzung des übergeordneten Velowegnetz auf Regionalplanungsebene hat sich als ungeeignet erwiesen.

Insbesondere sind folgende Einträge im Richtplan vorzunehmen:

- a. Das durch die Baudirektion definierte Velowegnetz „Veloland Regional“ ist im kantonalen Richtplan einzutragen.
- b. In der Stadt Zürich sind zudem Veloparkplätze an den Bahnhöfen HB, Stadelhofen, Oerlikon und Hardbrücke und sekundär auch an den kleineren, stark frequentierten Stadtbahnhöfen (Wipkingen, Enge etc.) einzutragen.

#### **Begründung:**

Die Kapazität für Veloparkplätze an den Bahnhöfen HB, Stadelhofen, Oerlikon und Hardbrücke ist deutlich zu tief. Die Parkplätze sind chronisch überlastet und häufig können die Velos nicht mehr sicher abgestellt werden. Dies hält einige Leute davon ab, ihre Velos am Bahnhof zu stationieren und senkt damit die Attraktivität des Bahnverkehrs. Die Veloparkplatzkapazität ist deshalb über die nächsten 10 Jahre deutlich zu erhöhen.

- c. In den Kreisen 6/10 sind zudem durchgehende Velospuren auf der Winterthurerstrasse und der Rosengartenstrasse einzuzeichnen.

#### **Begründung:**

Die Winterthurer- und Rosengartenstrasse sind wichtige Hauptverkehrsachsen des Fahrradverkehrs. Die Winterthurerstrasse als Verbindung zwischen Uni Zentrum/ETH und Uni Irchel sowie ETH Höggerberg, die Rosengartenstrasse als Verbindungen zwischen dem neuen urbanen Zentrum Kreis 5 und den Wohnquartieren Wipkingen, Höngg, Ober- und Unterstrass.

### **Antrag 4:**

Kapitel „4.3. Öffentlicher Personenverkehr“: Der Verkehrszuwachs in der Stadt Zürich muss zu 100% durch den öffentlichen Verkehr und den Velo- und Fussverkehr abgedeckt werden.

#### **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, das 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 Zunahme beim CO<sub>2</sub>-Ausstoss sowie Grenzwertüberschreitungen bei der Lärm-, Ozon- und Feinstaubbelastung. Auch die Zunahme beim Verbrauch an nicht erneuerbaren Energieträgern wird wesentlich 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, insbesondere innerhalb der Siedlungsgebiete.

Der vorliegende Entwurf 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. Daraus ergibt sich, dass aus der Teilrevision des Verkehrsrichtplanes klarere Schritte Richtung Förderung des öV und des Velo- und Fussverkehrs erkennbar sein müssten.

Insbesondere sind folgende Einträge im Richtplan vorzunehmen:

- a. Auf der Nordseite der Limmat ist eine Tramlinie zwischen Wipkingerplatz und Höngg einzutragen.

**Begründung:**

Rechts der Limmat in Höngg sind neue Wohnquartiere entstanden. Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs (öV) hat hier leider nicht Schritt gehalten. Es gibt kaum eine Erschliessung durch Trams.

Lärm und schlechte Luftqualität sind Gesundheitsrisiken, welche durch die Verlagerung von mIV auf den öV wirksam reduziert werden können. An den Strassen links der Limmat in Höngg leben viele Familien mit Kindern. Die Strasse muss von Schülern und Schülerinnen an gefährlichen Orten (z.B. Schulhaus am Wasser) überquert werden, damit der Unterrichtsbesuch möglich wird. Die Strasse links der Limmat ist heute einer Strecke für schnelle AutofahrerInnen, die keine Rücksicht auf die Kinder auf ihrem Schulweg und die Anwohner mit ihrem Ruhebedürfnis nehmen. Der Trambetrieb würden den Verkehrsfluss behindern und verlangsamen, was der Luftqualität dienen, die Kinder weniger gefährden und den Lärm reduzieren würde.

- b. Die geplante Tramlinie 18 (Objekt-Nr. 3) soll über die Strecke Rosengartenstrasse-Bucheggplatz-Milchbuck bis Örlikon 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 Glattalstadt (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!

- c. Auf der S-Bahnlinie zwischen Bahnhof Altstetten und Bahnhof Örlikon (Objekt-Nr. 4) sollte eine Haltestelle in Höngg eingetragen werden.

**Begründung:**

Der (bereits mittelfristig!) dringend notwendige Ausbau der Strecke Altstetten – Örlikon kann nur funktionieren, wenn die entsprechenden S-Bahn-Linien für Zürich West die entsprechenden Zubringerfunktionen wahrnehmen können. Deshalb braucht es – analog zu der entsprechenden Haltestelle in Wipkingen an der Linie Hardbrücke – Örlikon eine entsprechende Haltestelle in Höngg. Ihre Lage direkt anschliessend an das Tunnelportal ermöglicht es zudem, die umliegenden Tram- und Buslinien (Tram 4 und 13, Bus 71, 46 und 69) mit dem S-Bahn-Netz zu verknüpfen und damit den bereits mittelfristig absehbar überlasteten Knoten Zürich HB zu entlasten.

Mit bestem Dank im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse

GRÜNE Zürich 6/10

Kathrin Fenner  
Co-Präsidentin

Heidi Bucher-Steinegger  
Co-Präsidentin,

Pierino Cerliani  
Gemeinderat Grüne

**Kantonsrätin**