

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

Zürich, 13. Juli 2005

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 (verlängerten) Frist die folgenden Einwendungen zum kantonalen Richtplan Verkehr ein:

Antrag I:

Das Kapitel 4.1. „Gesamtverkehrsstrategie“ ist vollständig zu überarbeiten.

Begründung:

Eine Gesamtverkehrskonzeption, wie sie das Bundesamt für Raumplanung im Prüfungsbericht vom 12.3.1996 gefordert hat, liegt unseres Erachtens 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 Mengenausweitung beim CO₂-Ausstoss sowie andauernde Grenzwertüberschreitungen bei der Lärm-, Ozon- und Feinstaubbelastung. Auch die Mengenausweitung 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 und skandalöse Defizite (Text und Plan) bezüglich Konformität mit den Vorgaben und innerer Konsistenz auf. 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.

Antrag Ia:

Änderungsvorschlag zum Kapitel 4.1.1: Dem Velo- und Fussverkehr als umweltfreundlichste und siedlungsverträglichste Form der Fortbewegung ist auf regionaler und lokaler Ebene besondere Priorität einzuräumen. Velo- und Fussverkehr sind neben der Zubringerfunktion zum öffentlichen Verkehr als eigenständige Fortbewegungsmittel für kurze und mittlere Distanzen zu fördern.

Antrag Ib:

Ergänzung zu Punkt 4.1.2: In der Richtplankarte werden das übergeordnete Strassennetz, Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs und die Velorouten von kantonaler Bedeutung bezeichnet.

Antrag Ic:

Ergänzung zu Punkt 4.1.3: In den regionalen Richtplänen sind die Velorouten von regionaler Bedeutung, ergänzend zu denjenigen im kantonalen Richtplan aufzunehmen.

Begründung:

Die Begründung dafür entspricht derjenigen von Antrag 4 (siehe unten).

Antrag Id:

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 2:

Das Kapitel 4.2. ist vollständig zu überarbeiten in Richtung einer Plafonierung der gefahrenen Personenkilometer beim motorisierten Individualverkehr.

Begründung:

Grundsätzlich ist eine Ausweitung der Strassenkapazitäten im Kanton Zürich zu vermeiden. Wo dennoch neue Strassen von kantonaler Bedeutung gebaut werden sollten, muss die Verkehrskapazität gezielt mit Beruhigungsmassnahmen und Durchfahrtsverboten oder sogar mit einem Rückbau anderer Strassenflächen kompensiert werden. In diesen Fällen ist stets darauf zu achten, dass eine verbindliche Verknüpfung zwischen den politischen Entscheiden zum Strassenneubau und zur flankierenden Verkehrsreduktion auf allen politischen Ebenen hergestellt wird. Übergeordnete Ziele der Politik, wie das Einhalten der Luftreinhalte-Verordnung und des Kyoto-Protokolls betreffend CO₂-Reduktion, zwingen auch den Kanton Zürich, seine Verkehrsplanung auf eine Reduktion des mIV auszurichten (Suffizienzstrategie).

Antrag 2a:

Sämtliche im Richtplan geplante Aufklassierungen sind zu streichen.

Begründung:

Gegenüber dem Richtplan 95 werden im neuen Richtplan zahlreiche regionale und kommunale 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. 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.

Antrag 2b:

Im kantonalen Richtplan Verkehr ist zusätzlich folgende Strasse für eine Abklassierung und den Rückbau festzulegen: „Birmensdorferstrasse“ (betrifft den Plan, sowie S. 7ff des Richtplantextes).

Begründung:

Die im Bau befindliche A3 Umfahrung Birmensdorf mit Üetlibertunnel (Objektnr. I. S. 7) wird mindestens kurzfristig zu einer Entlastung der entsprechenden Hauptverkehrsstrasse führen. Dies stellt für die Stadt Zürich und insbesondere den Kreis 3 eine einmalige Chance dar, den Innerortsverkehr endlich siedlungsverträglich zu gestalten und die Birmensdorferstrasse stark zurückzubauen. Auf dem Goldbrunnenplatz, sowie der Schmiede Wiedikon können so Begegnungszonen ermöglicht werden. Solchen Massnahmen zu ermöglichen, ist auch aufgrund der massiven Überschreitung des Grenzwertes für PM10 und Ozon Pflicht der Planer. Der Kreis 3 ist eines der dichtest besiedelten Wohngebiete der Schweiz und zugleich ein Gebiet mit den höchsten Luftschadstoffwerten!

Antrag 3:

Kapitel 4.3. „Öffentlicher Personenverkehr“: Der Verkehrszuwachs muss vollständig durch den öffentlichen Verkehr und den Velo- und Fussverkehr übernommen werden.

Begründung:

Die generelle Stossrichtung des Kapitels 4.3 wird unterstützt: Im dicht besiedelten Kanton Zürich muss dem stetigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs (öV) höchste Priorität eingeräumt werden. Der Verkehrszuwachs ist massgeblich durch den öV abzudecken, dies insbesondere bei jenen Verkehrsbeziehungen, welche für Fuss- oder Veloverkehr über zu grosse Distanzen erfolgen. Der Kanton Zürich weist grösstenteils eine derart hohe Wohn- und Arbeitsplatzdichte, aber auch räumlich weit verteilte Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen auf, dass eine Erschliessung mit leistungsfähigem öV fast flächendeckend möglich und notwendig ist. Dem Abdecken des Freizeit- und Einkaufsverkehrs ist bezüglich einer Überprüfung der Netzstruktur des öV ein wesentlich grösseres Augenmerk zu schenken. Generell helfen hohe Verkehrsanteile beim öV entscheidend mit, die Strassen zu entlasten und damit vermeintlich notwendige Strassenaus- und Neubauten überflüssig zu machen.

Die Entwicklung des öV im Kanton Zürich ist eine eigentliche Erfolgsgeschichte, welche nicht kurzfristig „auf Eis gelegt“ oder gar abgebrochen werden darf. Seit rund hundert Jahren ist die Entwicklung des öV einer der wichtigsten Beiträge der Öffentlichkeit zur wirtschaftlichen Entwicklung und zur Verbesserung der Standortgunst im Kanton. Infrastrukturausbau beim öV und für den mIV gleichzeitig betreiben zu wollen, würde dagegen eine unnötige Verzettelung der finanziellen Ressourcen und der verkehrspolitischen Kräfte bedeuten.

In höchster Priorität ist die Realisierung des zweiten Durchgangsbahnhofes in der Stadt Zürich und der Kapazitätsausbau auf der Verbindung Bassersdorf- resp. Effretikon-Winterthur voranzutreiben, da erst diese Massnahmen die nötigen Verbesserungen der Verbindungen nicht nur innerhalb des Kantons, sondern für die gesamte Nord-Ostschweiz ermöglichen.

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 würde 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 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 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 Oerlikon (Objekt-Nr. 4) sollte eine Haltestelle in Höngg eingetragen werden.

Begründung:

Der (bereits mittelfristig!) dringend notwendige Ausbau der Strecke Altstetten-Oerlikon 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-Oerlikon 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.

- d. Der Verlauf der Buslinie Nr. 80 (Bahnhof-Altstätten – Bahnhof Oerlikon via ETH Höggerberg) ist als Tramlinie in den Richtplan aufzunehmen Tramlinie Bahnhof-Altstätten – Meierhofplatz (Höngg) – ETH Höggerberg – 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.

Antrag 4:

Kapitel „4.4. Parkierung“: 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 4a:

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.

Antrag 5:

Es soll ein eigenständiges Kapitel „4.8. Velo- und Fussverkehr“ geschaffen werden.

Begründung:

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat ein Leitbild Langsamverkehr erarbeitet, welches 2006 fertig gestellt wird. Das Leitbild soll eine „Grundlage zur zeitgemässen und zukunftsorientierten Entwicklung einer kohärenten Verkehrspolitik bilden.“ Als wichtigster Grundsatz ist darin festgehalten, dass der landbezogene Personenverkehr auf den drei Säulen MIV, LV und ÖV beruht. Dieser Ansatz stützt sich einerseits auf die Tatsache, dass schon heute 47 % der Verkehrsetappen dem Langsamverkehr zugeordnet werden (42 % dem MIV und 11 % dem ÖV), andererseits auf die anzustrebende Steigerung des Anteils Langsamverkehrs aufgrund seines Potenzials bezüglich Umweltentlastung, Nachhaltigkeit und Gesundheitsförderung.

In demselben Leitbild wird in der Grundstrategie festgelegt: „Bund, Kantone und Dritte gewährleisten die Grundversorgung mit LV-Infrastrukturen und –Dienstleistungen. Dazu gehören namentlich Wege und Wegnetze [...]“. Auf regionaler und kommunaler Ebene hat der Fuss- und Veloverkehr seinen Platz in der Richtplanung, auf kantonaler Ebene fehlt dieser Bereich bis anhin praktisch vollständig.

Da die Kantone gemäss Leitbild Langsamverkehr des Bundes für die operative Umsetzung zuständig sind, ist es unserer Ansicht nach unerlässlich, dass diesem Bereich ein eigenständiges Kapitel im zu revidierenden kantonalen Richtplan zusteht. Dieser Tatsache wurde auch in anderen Kantonen Rechnung getragen, indem eigenständige Velo-Richtpläne festgelegt wurden. Da der Kanton das Strassennetz zu grossen Teilen finanziert, soll er auch diesbezügliche Prioritäten setzen können, was heute nicht der Fall ist.

Im Richtplantext ist im Kapitel 4.2 „Strassenverkehr“ festgehalten: „Das Strassennetz dient sowohl dem motorisierten Individualverkehr (MIV), dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr wie auch dem Velo- und Fussverkehr.“. Es ist grundsätzlich richtig, dass der Veloverkehr auf der Strasse geführt wird. Da dies aber auf Grund verschiedener Fakten nicht immer möglich oder wünschbar ist, ist es notwendig, Zielsetzungen und Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr separat zu formulieren. Ansonsten besteht die Tendenz, dass Fuss- und Veloverkehr immer nur mitgemeint sind, aber nicht den gewünschten Stellenwert erhalten.

Antrag 6: Insbesondere sind folgende Strassenbauprojekte aus dem Richtplan Verkehr zu streichen:

6a: Betrifft Kapitel 4.2.2, Objekt 2a, Stadttunnel Zürich: Der Stadttunnel ist zu streichen. Dies gilt auch für den Seetunnel (2b und den Westast (6)).

Begründung:

In der Agglomeration Zürich hat ein Grossteil des Verkehrs die Stadt zum Ziel, oder er geht von der Stadt aus. Ein „Umfahrungstunnel“ wird, vor allem wenn er über einen Anschluss in Stadtmitte verfügt, vornehmlich als Zufahrtstunnel benützt werden. Dadurch würden grosse zusätzliche Verkehrsmassen direkt in die Stadtmitte geschleust, wo das Strassennetz schon jetzt bis an die Grenze seiner Kapazität ausgelastet ist. Die Staus im städtischen Strassennetz würden sich flächen- und zeitmässig ausdehnen. Die Immissionswerte für Luftschadstoffe und Lärm, die heute schon über den zulässigen Höchstwerten liegen, würden sich weiter verschlechtern. 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. Es ist zu bedenken, dass ein Grossteil der städtischen Hauptverkehrsachsen mitten durch Wohngebiete führt. Mit anderen Worten: Mit dem Stadttunnel (in modifizierter Form) und dem Westast werden Einfallsachsen direkt ins Stadtzentrum hinein gebaut. Es entstehen also neue Autobahnzubringer in die Kernstadt und in die Innenstadtquartiere hinein, was aus den erwähnten Gründen unhaltbar ist.

6b: Betrifft Kapitel 4.2.2, Objekt 3, Adlisbergtunnel: Der Adlisbergtunnel ist zu streichen.

Begründung:

Ein Adlisbergtunnel mit Anschluss im Tiefenbrunnen würde nur zum Teil als Umfahrungstunnel (vom rechten Seeufer in nördlicher, westlicher oder südlicher Richtung aus der Stadt heraus) genutzt werden. Vor allem würde er auch eine rasche und leistungsfähige Zufahrt von Norden, Westen oder Süden ins Seefeldquartier darstellen. Dies würde eine massive, unerwünschte Verkehrszunahme mit sich bringen.

6c: Betrifft Kapitel 4.2.2, Objekt 4, Wehrenbachtobelstunnel: Der Wehrenbachtobelstunnel ist zu streichen.

Begründung:

Der Wehrenbachtobelstunnel würde auf einer kurzen Strecke die Forchstrasse von Durchgangsverkehr entlasten, vor allem aber die Leistungsfähigkeit dieser Einfallsachse erhöhen. Das würde für die Forchstrasse unterhalb der Burgwies (Hegibachplatz, Kreuzplatz), aber auch für angrenzende Gebiete (Zeltweg, Bellevue) eine unzumutbare Verkehrszunahme bedeuten.

Wir schlagen vor, durch eine Verdichtung des Fahrplans die Kapazität der Forchbahn zu erhöhen. Dies würde die Forchstrasse entlasten und deren Abklassierung erlauben.

6d: Betrifft Kapitel 4.2.2, Objekt 25 und Objekt 26: Die Westtangente Fällanden und die Umfahrung Fällanden - Schwerzenbach sind zu streichen.

Begründung:

Die genannten Umfahrungsstrassen würden wegen ihrer durchgehenden Gestaltung als Hauptverkehrsstrassen die Attraktivität der Einfallsachse Schwerzenbach-Zürich Witikon-Stadtzentrum deutlich erhöhen. Es wäre mit einer markanten Zunahme der Pendlerströme zu rechnen. Die Achse Witikonerstrasse-Asylstrasse-Hotttingerstrasse (Klusplatz, Heimplatz) ist aber heute schon voll ausgelastet. Ein weiterer Anstieg der Verkehrsströme ist nicht zumutbar. Falls aus Fälländer Sicht eine Umfahrung zwingend ist, dann muss sie ohne Kapazitätsgewinn für den Durchgangsverkehr realisiert werden.

Antrag 7:

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 fertig gestellt. 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 CO₂-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 8:

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 fertig gestellt. 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 CO₂-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.

Mit freundlichen Grüssen

Markus Kunz, Präsident GRÜNE Stadt Zürich