

# Mobilität mit Zukunft - Stopp dem Strassenwahn



GRÜNE 3/9, c/o Martin Abele, Hanfrose 29, 8055 Zürich

---

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

Zürich, 12. Juli 2005

## **Einwendung zum kantonalen Richtplan Verkehr (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:

### **Antrag 1:**

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 Uetlibergtunnel (Objektnr. 1. 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. Solche Massnahmen zu ermöglichen ist auch aufgrund der massiven Überschreitung des Grenzwertes für PM10 Feinstaub 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 2:**

Die sogenannte „Westtangente“ und die Hohlstrasse sind abzuklassieren und siedlungsorientiert umzugestalten.

### **Begründung:**

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.

## **Antrag 3:**

Das Kapitel 4.1 „Gesamtverkehrsstrategie“ ist vollständig zu überarbeiten. Schwerpunkt der Gesamtverkehrsstrategie sollte die Förderung des Velo- und Fussverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (öV) sein und nicht eine wachstumsorientierte Strassenbaupolitik.

### **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 zukommen lassen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) verursacht in hohem Masse eine Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses sowie Grenzwertüberschreitungen bei der Lärm-, Ozon- und Feinstaubbelastung. Auch die Zunahme des Verbrauchs nicht erneuerbarer Energieträger wird wesentlich durch den MIV verursacht.

Im Richtplan wird eine ständige Zunahme des Verkehrs vorausgesetzt, als ob es sich dabei um eine durch den Menschen nicht zu beeinflussende Naturgewalt handeln würde. Diese Sicht ist unzutreffend. In Agglomerationen wird zum Beispiel das Wachstum des Verkehrs sehr stark durch die Strassenkapazität, die man zur Verfügung stellt, beeinflusst. Die im Richtplan vorgeschlagenen Strassenbauvorhaben würden eine massive Verkehrszunahme im Kanton Zürich bewirken.

Bei der Erstellung des Richtplanes sollte nicht ein vorausgesagtes Verkehrswachstum, sondern die Einhaltung der übergeordneten Zielsetzungen (z. B. Einhaltung gültiger Immissionsgrenzwerte) an erster Stelle stehen. Davon ausgehend ist ein Gesamtverkehrskonzept zu entwickeln. Dabei soll auch berücksichtigt werden, dass die Mobilität schon heute sehr hoch und der Grenznutzen zusätzlicher Mobilität (selbst bei Ausserachtlassen der externen Schäden) nur noch sehr gering, wenn überhaupt vorhanden, ist.

Wo ein Verkehrszuwachs in naher Zukunft nicht zu vermeiden ist, hat er 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 einem weiteren ungebremsten Verkehrswachstum (bei einer Übernahme von bloss 50% des Zuwachses durch den öV) vereinbar sein sollen.

#### **Antrag 4:**

Das Kapitel 4.2 ist vollständig zu überarbeiten. Ziel muss die Plafonierung oder Reduktion der gefahrenen Fahrzeugkilometer beim MIV sein.

#### **Begründung:**

Grundsätzlich ist eine Ausweitung der Strassenkapazitäten im Kanton Zürich zu vermeiden. Es ist notorisch, dass neue, leistungsfähigere Strassen zu Mehrverkehr führen. Die Erfahrungen hierzu sind eindeutig.

Wo schon neue Strassen im Bau sind ( A3 Üetlibergtunnel / Umfahrung Birmensdorf, A4 Knonauer Amt, entspricht den Objekten 1 und 16 des Richtplanes) muss die Verkehrskapazität auf den Strassen, die durch den Neubau entlastet werden sollen, gezielt mit Beruhigungsmassnahmen und Durchfahrtsverboten reduziert werden. Diese flankierenden Massnahmen müssen zeitgleich mit der Eröffnung der neuen Strassen in Kraft gesetzt 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 Stabilisierung, besser noch auf eine Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auszurichten.

**Insbesondere sind folgende Strassenbauprojekte aus dem Richtplan Verkehr zu streichen:**

- a. Betrifft Kapitel 4.2.2, Objekt 2a, Stadttunnel Zürich:

**Der Stadttunnel ist aus dem Richtplan zu streichen.**

#### **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 der Stadtmitte verfügt, vornehmlich als Zufahrtstunnel benützt werden. Der geplante Anschluss im Sihlhölzli wird sich verheerend auf die Wohnbevölkerung der Stadt Zürich und insbesondere der Kreise 3, 4 und 2 auswirken und hat einzig zur Folge, dass noch mehr Zielverkehr angezogen wird. 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. Es ist zu bedenken, dass ein Grossteil der städtischen Hauptverkehrsachsen mitten durch Wohngebiete führt.

- b. Betrifft Kapitel 4.2.2, Objekt 7, Waidhaldetunnel:

**Der Waidhaldetunnel ist aus dem Richtplan zu streichen**

#### **Begründung:**

Da der Waidhaldetunnel nicht nur den Verkehr unter den Boden bringt, sondern zugleich eine Erhöhung der Verkehrskapazität zum Ziel hat, bringt er keine Verbesserung der Lebensqualität für die Bevölkerung. Die Staus im städtischen Strassennetz würden sich deshalb flächen- und zeitmässig ausdehnen. Die Immissionswerte für Luftschadstoffe und Lärm, die heute schon über den zulässigen Höchstwerten liegen, würden sich weiter verschlechtern. Die Führung des Waidhaldetunnels hat ausserdem zur Folge, dass der Verkehr direkt auf die schon jetzt stark belasteten Kreise 5 und 9 geführt wird, was nicht akzeptiert werden kann.

### **Antrag 5:**

Kapitel 4.3 „Öffentlicher Personenverkehr“: Die generelle Stossrichtung des Kapitels 4.3 wird unterstützt. Der nicht auf den Velo- und Fussverkehr entfallende Verkehrszuwachs muss jedoch vollständig durch den öffentlichen Verkehr übernommen werden, und nicht nur zur Hälfte. Ausbauten des öffentlichen Verkehrs sollen auch zur echten Entlastung der Strasse eingesetzt werden, das heisst, bei einer Leistungssteigerung des öffentlichen Verkehrs soll die entsprechende Strassenverbindung abklassiert werden können.

### **Begründung:**

Im dicht besiedelten Kanton Zürich muss dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs (öV) höchste Priorität eingeräumt werden. Das Abdecken des Verkehrszuwachses hat ausschliesslich durch den öV, den Fuss- oder Veloverkehr zu erfolgen. Der Kanton Zürich weist grossenteils eine hohe Wohn- und Arbeitsplatzdichte auf, so dass eine Erschliessung mit leistungsfähigem öV fast flächendeckend möglich und notwendig ist. Daneben sollte mit einer verbesserten Raumplanung dafür gesorgt werden, dass keine verzettelten Siedlungen entstehen, welche kaum mit öV zu erschliessen sind.

Besonders bei publikumsintensiven Freizeit- und Einkaufseinrichtungen ist auf eine erstklassige Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu achten und auf grosse Parkhäuser zu verzichten.

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 Standortqualität 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.

### **Antrag 6:**

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

### **Begründung:**

Durch Aufwertung und Beruhigung von Kantonsstrassen innerorts oder bei Abklassierungen 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 auszurichten, 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 Regionalplanungsebene hat sich als ungeeignet erwiesen.

Karteneinträge Veloverkehr: Das durch die Baudirektion definierte Velowegnetz "Veloland Regional" ist im kantonalen Richtplan einzutragen. Veloparkplätze sind bei stark frequentierten Bahnstationen einzutragen.

Für den Fussverkehr sind mit der Aufwertung und Beruhigung von Kantonsstrassen innerorts 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 sowohl das Ziel der Förderung des Fussverkehrs als auch eine Erhöhung der Wohnqualität erreicht werden.

Mit bestem Dank im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüße

GRÜNE 3/9

Martin Abele  
Präsident

Bastien Girod  
AG Mobilität