

Parlamentdienste des Kantonsrates Zürich
Büro 417
Kaspar-Escher-Haus
CH-8090 Zürich

Zürich, 25. Juni 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 Frist die folgenden Einwendungen zum kantonalen Richtplan Verkehr ein:

Antrag 1:

Das Kapitel 4.1 „Gesamtverkehrsstrategie“ ist vollständig zu überarbeiten. Das Ziel des kantonalen Verkehrsrichtplans muss es sein, eine **Reduktion des Gesamtverkehrsvolumens** herbeizuführen, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Gleichzeitig soll eine substantielle Verlagerung vom MIV auf den Öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr stattfinden.

Begründung:

Wir unterstützen die ersten beiden Abschnitte des Kapitels 4.1.1 des aufliegenden Verkehrsrichtplans. Die nachfolgende „Gesamtverkehrsstrategie“ ignoriert aber diese guten Absichten völlig: Konzepte zur Verringerung des Verkehrsvolumens und der Förderung des Langsamverkehrs fehlen vollständig. Ohne solche Strategien aber bleiben alle Massnahmen zur Verkehrsberuhigung rein symptom bekämpfend, längerfristig werden die Verkehrsprobleme durch den Verkehrszuwachs sogar noch verschärft. Gerade die Luftbelastung durch vom Verkehr ausgestossene Schadstoffe kann aber nur dann auf ein gesundheits- und klimapolitikverträgliches Mass gesenkt werden, wenn der MIV nachhaltig und massiv verringert wird. Der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ist also oberste Priorität einzuräumen.

Antrag 2:

Das Kapitel 4.2 ist vollständig zu überarbeiten. Oberste Zielsetzung muss die Reduktion des MIV sein, dafür sind organisatorische Instrumente wie Road Pricing (als Lenkungsabgabe) sowie ein konsequenter Rückbau und Abklassierungen von bestehenden Strassen einzusetzen.

Begründung:

Wie bereits im vorliegenden Richtplangentwurf gefordert, sind die heutigen und künftigen Verkehrsbedürfnisse grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz abzuwickeln, denn Kapazitätserweiterungen im Strassennetz führen unweigerlich zu Mehrverkehr. Dies ist aber das genaue Gegenteil dessen, was der Verkehrsrichtplan bewirken soll. Aus diesem Grund fordern wir die **ersatzlose Streichung** der folgenden Richtplaneinträge:

a) Kapitel 4.2.2, Objekt 2a, Stadttunnel Zürich und Objekt 2b, Seetunnel Zürich; Objekt 7, Waidhaldentunnel Zürich

Begründung: Würden diese Tunnels tatsächlich zur Umfahrung der Stadt benutzt, könnten sie die Stadt vielleicht tatsächlich entlasten. Mit den geplanten Zu- und Ausfahrten auf Stadtgebiet ist aber abzusehen, dass diese teuren Projekte bloss massiven Mehrverkehr zur Folge haben würden.

b) Kapitel 4.2.2, Objekt 3, Adlisbergtunnel; Objekt 4, Wehrenbachtobel tunnel; Objekt 22, Hirzeltunnel

Begründung: Auch bei diese Projekten ist nicht aufgeführt, wie eine Kapazitätsausweitung tatsächlich verhindert werden soll. Die Entlastung der Rosengartenstrasse beispielsweise wurde schon mehrmals versprochen, bis heute aber ist sie einem enormen Verkehrsfluss ausgesetzt. Dazu kommt, dass der Energiebedarf solcher Tunnelanlagen für Bau, Lüftung und Beleuchtung riesig ist, und die Finanzierung dieser Vorhaben nirgends angesprochen wird.

c) Kapitel 4.2.2 Objekt 30, A53 Oberlandautobahn

Begründung: Die herrschenden Verkehrsprobleme im Zürcher Oberland lassen sich nicht dadurch lösen, dass dieser Anschluss als Hochleistungsstrasse fertig gestellt wird. Statt einer Autobahn müsste der Öffentliche Verkehr ausgebaut werden, da sonst eine Verkehrslawine über diese Strecke hereinbrechen wird. Auch der Schutz und Erhalt des Mooregebiets kann beim Bau einer vierspurigen Autobahn kaum gewährleistet bleiben.

Bestehende Engpässe beim MIV sollen nicht durch weiteren Strassenbau „gelöst“, sondern durch Road Pricing behoben werden, wobei das dadurch erhobene Geld nicht wieder in den Strassenbau fliessen darf, sondern als Lenkungsabgabe an die Bevölkerung zurückerstattet werden soll.

Antrag 3:

Im Kapitel 4.3.1 sollen **folgende Passagen geändert** werden:

- a) *Mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses, ..., soll vom öffentlichen Verkehr übernommen werden.* Da das Ziel des Verkehrsrichtplans eine Reduktion des Verkehrs, und nicht ein Verkehrszuwachs ist, ist diese Passage hinfällig. Festgehalten werden soll stattdessen, dass eine optimale Verkehrsauslastung des Öffentlichen Verkehrs erreicht werden soll. Das heisst, der Gesamtverkehr muss so weit auf den ÖV verlagert werden, dass der entstehende Energieverbrauch und die Immissionen minimal werden.
- b) *Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs wird dieser, wo erforderlich, gegenüber dem MIV angemessen bevorzugt.* Der ÖV darf durch den MIV nicht behindert werden, da er gerade in städtischen Gebieten sehr viel platz- und energieeffizienter operiert. Konkret ist festzuhalten, dass Busse und Trams grundsätzlich bevorzugt werden und auf den bereits bestehenden Strassen eigene Spuren erhalten.

Die Förderung des ÖV wird auch durch eine Verbesserung des Angebotes gewährleistet, beispielsweise mehr Bahnhaltstellen und ein flächendeckendes, effizientes Feinverteilernetz (vor allem Tramlinien) in städtischen Gebieten.

Deshalb fordern wir:

- a) Die Beibehaltung der S-Bahnstation Töss-Süd (Försterhaus) im Richtplan
- b) Den Eintrag einer S-Bahnstation Zürich-Höngg in den Richtplan
- c) Den Eintrag zusätzlich zu erstellender Tramhaltstellen und -linien in der Stadt Zürich, mit dem Ziel, das heutige sternförmige Tram“netz“ zu einem echten Netz auszubauen, wobei die Strecken verlängert und auch die peripheren Quartiere untereinander verbunden werden.

Antrag 4:

Für den Veloverkehr ist ein eigenes Kapitel **4.8 Veloverkehr** zu schaffen. Im Richtplan ist die massive Förderung des Veloverkehrs verbindlich festzuhalten. Das (flächendeckende und gut auszubauende) kantonale und nationale Fahrradwegnetz ist im Richtplan einzutragen.

Begründung:

Das Fahrrad ist das effizienteste und einzige klimaneutrale Fortbewegungsmittel auch für längere Strecken, gerade in dicht besiedelten Gebieten. Zudem dient es als ideales Präventionsmittel gegen das zunehmende und teure Problem der Fettleibigkeit in der Bevölkerung. Dafür muss dem Fahrradverkehr aber viel mehr Strassenraum zugesprochen werden, sowie diese Wege sicher gestaltet werden. Eigene Velospuren nach holländischem Beispiel (und nicht einfach gelbe Markierungen, welche von vielen Auto- und Lastwagenfahrern ignoriert werden) sind dazu unabdingbar. Weitere Mittel zur Förderung des Veloverkehrs sind sichere und genügend Veloparkplätze, vor allem auch bei häufig frequentierten Bahnhöfen und anderen öffentlichen Einrichtungen.

Antrag 5:

Das Kapitel **4.9 Fussverkehr** ist neu zu schaffen. Im Richtplan ist mehr öffentlicher Raum zugunsten des Fussverkehrs einzutragen, sowie die Abklassierung bestehender Strassen um die Schaffung von Begegnungszonen in Wohngebieten und Siedlungszentren zu ermöglichen.

Begründung:

Der Fussverkehr verzeichnet von allen Fortbewegungsmitteln weitaus am meisten Etappen, dieser Wichtigkeit ist mit einem eigenen Kapitel Rechnung zu tragen. Zudem ist es nötig, dass gerade an stark befahrenen Strassen sichere Fussgängerwege (Überführungen, gut einsehbare Unterführungen, Fussgängerstreifen, längere „Grün-Perioden“ an den Ampeln) geschaffen werden, wenn, wie auch der vorliegende Richtplan es fordert, ein grosser Teil des Verkehrs vom Fuss- und Veloverkehr übernommen werden soll.

Die Abklassierung von Quartier- und Dorfstrassen zu Begegnungszonen soll ein sinnvolles und sicheres Nebeneinander von Langsamverkehr (Fussgänger, Veloverkehr) und minimalem MIV gewährleisten.

Mit bestem Dank im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Mit freundlichen Grüssen

Junge Grüne Kanton Zürich

Matthias Probst
Co-Präsident

Mirjam Barrueto
Vorstandsmitglied