

FREE ZÜRI REALITÄTSCHECK SLÖBA/V

Der mehrere hundert Seiten dicke Siedlungsrichtplan und Verkehrsrichtplan (SLÖBA/V) will unser Zusammenleben bis ins kleinste Detail dirigieren. Die beiden missratenen Richtpläne geben uns im Kern vor, wie und wo wir uns bewegen sollen und wie wir unser Leben zu gestalten haben. FREE ZÜRI nimmt einige Auszüge aus diesem bürokratischen Monsterwerk unter die Lupe und zeigt auf, was das Geschwurbel in der Realität bedeuten würde.

Siedlungsrichtplan

(Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen)

Auszug Siedlungsrichtplan¹

Seite 14, 2.1

Inhaltliche Ausgangslage Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung und bauliche Reserven der BZO 2016

(...)

Gleichzeitig wird auch die Zahl der Arbeitsplätze zunehmen. Prognosen zur Arbeitsplatzentwicklung werden stets mit grossen Unsicherheiten behaftet sein. Diese ergeben sich aus konjunkturellen Schwankungen, der unterschiedlichen Entwicklung verschiedener Branchen, dem unterschiedlichen Flächenbedarf je Arbeitsplatz, der Entwicklung alternative Arbeitsformen durch Digitalisierung, Vollzeit- und Teilzeitarbeit und Homeoffice. Dennoch wird das Problem fehlender Datengrundlagen in Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton Zürich angegangen.

Die Zentralität der Stadt Zürich als Wirtschafts-, Bildungs-, Kultur- und Freizeitstandort bringt Herausforderungen, insbesondere für die Mobilität innerhalb der Stadt und aus dem Umland in die Stadt. Diese sind auf den verschiedenen politischen und sachlichen Ebenen anzugehen. Die Stadt Zürich strebt in diesem Zusammenhang das Konzept der Stadt der kurzen Wege an, indem eine polyzentrische Entwicklung, nutzungsdurchmischte Quartiere mit attraktiven Zentren, eine dezentrale Versorgung und ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Einwohnerinnen und Einwohnern gefördert werden. Der Verkehr soll mit effizienten und stadtvträglichen Verkehrsmitteln (Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr) abgewickelt werden.

#FREEZÜRI Realitätscheck

Im Siedlungsrichtplan träumen StadtplanerInnen davon, dass sich Zürcherinnen und Zürcher nur noch in einem «5-Minuten-Lebensradius» bewegen. Dafür sollen von staatlicher Hand extra eintönige Quartierzentren geschaffen werden. Aber ist es wirklich realistisch, dass wir zum Shoppen nicht mehr in die Innenstadt gehen? Oder dass wir unseren Arbeitsplatz immer im Nachbarhaus finden? Oder dass wir nur noch Freunde besuchen, die im gleichen Quartier wohnen? Oder dass wir die Sonne nicht mehr am See geniessen, nur weil er sich nicht in unserem «5-Minuten Lebensradius» befindet? Eben. Auf dieser Grundlage einen Richtplan aufzubauen ist leider realitätsfremd.

Seite 18, 2.2

Angemessene bauliche Verdichtung in geeigneten Gebieten

Nicht alle Stadtteile sind gleichermassen für Veränderung und bauliche Verdichtung geeignet. Je nach Geschichte,

Der Siedlungsrichtplan sieht vor, bauliche Verdichtung lediglich in Gebieten vorzunehmen, die durch öffentliche Verkehrsmittel bereits gut erschlossen sind. Weitere Gebiete gut zu erschliessen und auch Gebiete mit gutem

¹ [Stadt Zürich, Hochbaudepartement](#)

Auszug Siedlungsrichtplan¹

#FREEZÜRİ Realitätscheck

Funktion in der Gesamtstadt, Identifikation der Bevölkerung mit dem jeweiligen Stadtteil, Baustruktur und Bausubstanz, Freiraumstrukturen und Topografie besitzen Gebiete unterschiedliche «Fähigkeiten» für Veränderungen. Geeignet sind vorab Gebiete mit sehr guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und einem hohen Potenzial für Erneuerung der Bauten sowie geeigneter stadtklimatischer Voraussetzungen. Diese liegen vorwiegend in den ehemaligen «Aussenquartieren» und sind Teil der grossen überregionalen Entwicklungsräume Zürich-Nord / Leutschenbach / Glattal, Flughafen-Region und Zürich-West / Altstetten / Limmattal.

Anschluss von motorisiertem Individualverkehr zu berücksichtigen, kommt nicht in Frage.

Seite 19, 2.2

Funktionsfähige Quartierzentren und Stadtachsen

Mit der Zunahme der Bevölkerung und der baulichen Verdichtung über die BZO 2016 hinaus wächst die Bedeutung der Quartierzentren mit ihren öffentlichen Stadträumen und Plätzen. Gut gestaltete Freiräume und bedarfsgerecht konzipierte Plätze führen zu lebendigen und lebenswerten Quartieren. Sie bilden die bewährte polyzentrische Struktur der Stadt Zürich. Zusätzliche BewohnerInnen in einem Stadtteil führen zu einer erhöhten Nachfrage nach gut erreichbaren Orten mit verschiedenen Angeboten. Entsprechend sind die Quartierzentren so zu gestalten, dass sie für vielfältige Nutzungen, die Erfüllung der Nahversorgungsfunktion sowie als Aufenthalts- und Begegnungsräume geeignet sind. Die räumlichen Schwerpunktsetzungen sind wichtig, damit die Zentrumsnutzungen von möglichst hohen Publikumsfrequenzen profitieren können. Die Entwicklungen im Bereich des Detailhandels, der sich durch die Digitalisierung und damit veränderte Einkaufsgewohnheiten im Wandel befindet, können relevant sein für die Ausrichtung und Gestaltung von Quartierzentren. Die Entwicklungen müssen aufmerksam beobachtet und die planerischen Rahmenbedingungen allenfalls angepasst werden.

Entlang wichtiger Stadtachsen sollen gut gestaltete und belebte Strassenräume und eine räumliche Verbindung der Quartiere entstehen.

Hier träumt der Siedlungsrichtplan von einer Ansammlung von Dorfzentren, wie sie seit über 100 Jahren nicht mehr dem Wesen von Zürich entspricht. Stattdessen soll Zürich durch die staatliche Hand dieser Fantasie angeglichen werden: Es werden Quartierzentren geschaffen und bestimmt, wie diese auszusehen haben. Es wird aktiv darauf hingewirkt, dass sich Zürcherinnen und Zürcher in ihrem «5-Minuten-Lebensradius» bewegen.

Seite 19, 2.2

Gute Versorgung mit Freiräumen für die Erholung

Zusammen mit der baulichen Verdichtung steigt die Anforderung an die gute Versorgung mit Freiräumen für unterschiedliche Funktionen wie Aufenthalt, Begegnung, Erholung, Ruhe, Bewegung, Spiel und Sport. Je nach Charakter der Zürcher Stadtteile und ihrer bestehenden Ausstattung mit öffentlichen Parkanlagen und Plätzen oder privaten Freiflächen sind neue öffentliche Freiräume zu schaffen und die Qualität und die Erreichbarkeit bestehender Freiräume zu verbessern. Für all diese Nutzungen sind bedarfsweise öffentlich nutzbare Flächen zu sichern. Gut nutzbare und qualitativ hochwertige Freiräume auf privatem Grund ergänzen das öffentliche Angebot. Knappe Flächen am Boden sind in der Vertikalen beispielsweise mit Balkonen und zugänglichen Dachgärten zu ergänzen.

Freiräume sind schön und gut – aber in welcher Welt darf das auf Kosten des Eigentumsrechts geschehen? Der Siedlungsrichtplan ignoriert geflissentlich Art. 641 ZGB, der uns ausdrücklich erlaubt "jede ungerechtfertigte Einwirkung abzuwehren".

Stattdessen sollen private Freiflächen, wie zum Beispiel Gärten, für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Wenn Flächen am Boden in gewissen Quartieren knapp sind, sollen auch Balkone und Dachterrassen öffentlich werden. Mit dem Siedlungsrichtplan wird es also schon bald möglich sein, dass Fremde auf den privaten Balkonen der Zürcherinnen und Zürcher frühstücken oder ihr Feierabendbier geniessen.

#FREEZÜRİ

www.free-züri.chinfo@free-züri.ch

Auszug Siedlungsrichtplan¹

#FREEZÜRİ Realitätscheck

Seite 19, 2.2

Abstimmung mit der Verkehrsplanung

Ein effizienter und gut ausgebauter öffentlicher Verkehr sowie die Weiterentwicklung von funktional gestalteten Stadt- und Strassenräumen auch für den Fuss und den Veloverkehr sind zentral im Zusammenspiel mit der baulichen Verdichtung. Insbesondere die Strategien für die private Parkierung sind mit den Ansprüchen verdichteter Stadtteile und Quartierzentren abzustimmen.

«Abstimmung» ist hier nur ironisch zu verstehen: Was hier schon angedeutet wird, ist dass der motorisierte Individualverkehr sich gänzlich unterzuordnen hat. Hier soll eine fanatische Ideologie ohne Rücksicht auf Verluste durchgesetzt werden. Wo wird das hinführen?

Seite 20, 2.2

Angemessene Voraussetzungen für Umweltschutz

Die Umsetzung der übergeordneten raumplanerischen Vorgabe der Innenentwicklung wirkt sich im Stadtgebiet tendenziell belastend auf die Situation des Strassenlärms und das Stadtklima aus.

Die Steuerung der Entwicklung muss den Anforderungen von Klimaschutz- und Klimaanpassung Rechnung tragen und auf eine Verbesserung der bestehenden Belastungen in den Bereichen Lärm, Luft und Wärme hinwirken.

Von grösster Bedeutung sind die Minimierung der Verkehrserzeugung, die Verstärkung des Verkehrs sowie die Berücksichtigung des Lärmschutzes bei der Erschliessung. Einen wichtigen Beitrag zum Stadtklima leisten die Grünräume, der Wald, die Gewässer sowie ein angemessener Bestand an Grossbäumen und unversiegelten Flächen. Ein integrales Regenwassermanagement (Elemente der «Schwammstadt» und der «blaugrünen Infrastruktur») soll eine günstige Situation für die Versickerung und Verdunstung von Regenwasser schaffen. Auf der Stufe Nutzungsplanung und konkreter Projekte sind für den Lärmschutz und das Klima gebietspezifische Lösungen zu realisieren.

Gut gemeint, aber etwas weltfremd; denn das Bevölkerungswachstum hat auch einen Anstieg der Mobilität zur Folge. Trotzdem geht man völlig naiv davon aus, dass sich der Verkehr unter allen Umständen reduzieren lässt. Besonders unglücklich dabei: Diese gut gemeinten Massnahmen könnten gar das Gegenteil bewirken – [denn der Effekt von Tempo 30 auf den Schadstoffausstoss von Autos ist teilweise negativ.](#)

Relevanter wäre es, Lösungen aufzuzeigen, wie sich die gesteigerten Mobilitätsbedürfnisse effizient und umweltschonend abwickeln lassen. Aber derartige, realitätsnähere Ansätze finden leider keine Beachtung.

Seite 24, 3.1.1

Anforderungen an die Gestaltung der Stadträume

(...)

An Stadträume werden folgende Anforderungen gestellt (die folgende Aufzählung ist nicht abschliessend und nicht alle Themen sind überall relevant):

- Bezug zu Erdgeschossnutzungen
- Schaffung von Aufenthalts- und Begegnungsorten
- Gliederung des Stadtraums von Fassade zu Fassade
- Funktionierende Organisation des Stadtraums für Fuss-, Velo-, öffentlichen Verkehr und motorisierten Individualverkehr (MIV); wobei keine Leistungssteigerung für den MIV angestrebt wird
- Einbezug der Akustik bei der Planung und Gestaltung von Gebäuden sowie von Frei- und Aussenräumen
- Schaffung ruhiger Aufenthaltsbereiche
- Schaffung und Einbindung von Elementen wie Begrünung, Baumbestand, Wasser (Brunnen, Bäche, Anlagen zur Versickerung und Zwischenspeicherung von Regenwasser)

Hier öffnet der Siedlungsrichtplan der Enteignung Tür und Tor. Wortwörtlich: Denn die öffentliche Planung endet nicht mehr am Gartentor, sondern erst an der Hausfassade des Privateigentums. Private verlieren jeden Schutz vor einer jetzt schon übergreifenden Stadtplanung.

#FREEZÜRİ

www.free-züri.ch

info@free-züri.ch



- Schaffung klimatisch angenehmer Verhältnisse (Materialisierung, Entsiegelung, Beschattung)
- Anordnung und Ausgestaltung privater Erschliessungs- und Parkierungsflächen unter Berücksichtigung der Qualitäten und Funktionen der privaten Aussenräume

Seite 44, 3.1.4**Bauliche Verdichtung und Nutzungsmischung**

a) In Gebieten, die gemäss Eintrag in der Richtplankarte für eine Verdichtung über die BZO 2016 geeignet sind, ist eine höhere bauliche Dichte mit den Instrumenten der kommunalen Nutzungsplanung (Teilrevision der Bau- und Zonenordnung und/oder mit Sondernutzungsplanungen) zu ermöglichen. Die Transformationsgebiete, die meistens an Stadtachsen liegen, sind attraktiv, um eine hohe städtebauliche Dichte zu erreichen. Diese steht aber im Widerspruch zur Lärmproblematik. Um die Attraktivität der Transformationsgebiete anzustreben und geschlossene Fassaden zu verhindern, ergreift der Stadtrat offensive Massnahmen an der Quelle zur Reduktion der Lärmproblematik.

Noch ein Beispiel, wie eine Ideologie wider jede Raison durchgesetzt werden soll: Um die bisher als Wohngebiet unattraktiven Verkehrsachsen attraktiver zu machen, damit man dort weiter verdichten kann, muss das Verkehrsaufkommen und die Verkehrseffizienz weichen.

Das hört sich gut an, macht aber wissenschaftlich keinen Sinn. So verursacht Tempo 30 zum Beispiel mehr Lärm, wenn in tieferen Gängen gefahren werden muss oder Busse sich im Schneckentempo bergauf quälen. Siehe zum Beispiel der [Tele Züri Bericht](#) zur 30er-Zone in Höngg.

Seite 49, 3.2.2**c) Bedarfsgerechte Weiterentwicklung von Plätzen**

Städtische Freiräume und Plätze haben positive Auswirkungen auf die Umwelt- und Aufenthaltsqualität in den Quartieren. Diese sollen örtliche und bauliche Vorgaben und Gegebenheiten berücksichtigen und die Bedürfnisse ihrer Nutzer erfüllen. Nebst kommerziellen Angeboten der angesiedelten Gewerbetreibenden sollten auch nicht kommerzielle Bedürfnisse der Nutzer erfüllt werden.

Zürichs Quartiere haben sich seither immer nach den Bedürfnissen der Zürcherinnen und Zürcher weiterentwickelt. Plötzlich soll das nicht mehr gehen?

Mit dem Siedlungsrichtplan soll die staatliche Hand damit beauftragt werden, die Bedürfnisse der QuartierbewohnerInnen festzustellen und dann auch zu bestimmen, welche Bedürfnisse befriedigt und in Folge welche Angebote bereitzustellen sind. Ist diese Arbeitsbeschaffungsmassnahme wirklich nötig?

Seite 49, 3.2.2**d) Funktionale Gestaltung der privaten Flächen als Teil des Stadtraums**

In Quartierzentren und entlang von Stadtachsen und weiteren relevanten Strassenabschnitten sollen Gebäude und private angrenzende Flächen mit hoher Qualität gestaltet werden. Die Gestaltung der Räume soll den Anforderungen an die zunehmende Nutzungsdichte, bedingt durch das Bevölkerungswachstum, gerecht werden. Die Gestaltung der privaten Räume soll koordiniert mit der Gestaltung der öffentlichen Räume erfolgen und im Querschnitt den gesamten Bereich von Fassade zu Fassade umfassen (Koordinationshinweis: kommunaler Richtplan Verkehr, Kapitel 4.2, «Ziele Gesamtstrategie Verkehr»).

Und weil die Verwaltung damit immer noch nicht genug Arbeit hat, soll sie auch noch mitreden, wie die Gestaltung der privaten Räume auszusehen hat. Also bei Gärten, Fassaden, Balkonen etc. darf die Stadt Zürich zukünftig ihren Senf dazugeben. Was dürfen Zürcherinnen und Zürcher eigentlich noch selbst entscheiden?

Seite 66, 3.3.1**Formale Ausgangslage**

Umsetzung richtplanerischer Vorgaben

Einerseits stark verdichten – andererseits fixe Quadratmeter Freiraum einplanen. Das zeigt diese widersprüchliche Stadtplanung auf. Vor allem, wenn nicht alle Freiflächen mitgezählt werden:

Auszug Siedlungsrichtplan¹

#FREEZÜRİ Realitätscheck

(...)

Im regionalen Richtplan werden Festlegungen von regionaler Bedeutung zu den grossen Landschaftsräumen, den Gewässern, den Freiraumbändern zwischen Siedlung und Wald sowie den innerstädtischen Freiräumen oder Grünstrukturen gemacht. Es sollen eine gute Versorgung mit öffentlichem Freiraum für die Erholung, die Förderung der Biodiversität und die Erhaltung unversiegelter Flächen im Stadtgebiet gewährleistet werden. Der regionale Richtplan gibt als Planungsrichtwert vor, dass pro EinwohnerIn acht Quadratmeter öffentlicher Freiraum und pro Arbeitsplatz fünf Quadratmeter zur Verfügung stehen sollen. Diese Vorgaben werden im vorliegenden kommunalen Richtplan mit konkreten Festlegungen zur Freiraumentwicklung weiterverfolgt und präzisiert.

Quantität und Qualität der Freiraumversorgung

(...) Im Stadtgebiet bestehen unterschiedliche Voraussetzungen für die Verbesserung des Freiraumangebots. So wird zum Beispiel in zentrumsnaher gründerzeitlicher Bebauung mit qualitätsvoller, dichter Stadtstruktur, funktionierender Nutzungsmischung und hoher Wohnqualität vor allem die Einbindung dieser Gebiete in das übergeordnete Freiraumsystem angestrebt. Eine quantitative Steigerung des Freiraumangebots ist hier kaum umsetzbar. Im Vordergrund stehen qualitative Verbesserungsmaßnahmen, die Stärkung privat oder gemeinschaftlich genutzter privater Freiräume im nahen Wohnumfeld sowie das funktionale Zusammenspiel von Kleinstparks und attraktiven Freiraumverbindungen. Die Verknüpfung mit den siedlungsnahen Erholungsräumen stellt ein wichtiges Potenzial dar.

Wald zum Beispiel scheint nicht als Freiraum gelten zu dürfen.

Kein Wunder, müssen die StadtplanerInnen dann auf private Gärten, Balkone und Dachterrassen sowie blaue Zonen Parkplätze zurückgreifen, damit ihre Rechnung aufgeht. Oder man akzeptiert einfach, dass die realitätsfremde Rechnung nicht aufgehen kann.

Seite 69, 3.3.2

f) Öffentliche Nutzbarkeit und Qualität des privaten Freiraums fördern

Private Freiräume im Wohnumfeld wie etwa grössere Innenhöfe, Vorgärten oder auch begehbare Dachlandschaften sollen der Erholung dienen und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität auch im öffentlichen Raum beitragen. Insbesondere in den Gebieten mit baulicher Verdichtung sollen qualitativ hochwertig gestaltete Erholungs- und Alltagsräume auf privaten Flächen das Angebot öffentlich nutzbarer Freiräume ergänzen. In Gebieten, die mangelhaft mit öffentlichem Freiraum versorgt sind, stellen sie in kompensatorischer Hinsicht ein bedeutendes Angebot dar.

Und zum x-ten Mal verschafft der Siedlungsrichtplan der staatlichen Hand die Berechtigung, auf private Innenhöfe, Gärten oder Dachterrassen zurückzugreifen, wenn er mehr Freiräume schaffen will und die Fläche der Stadt nicht dazu reicht.

Seite 89, 3.3.4

b) Die geplanten Freiräume für die Erholung sind planungsrechtlich durch die entsprechenden Instrumente der Nutzungsplanung und, soweit notwendig, über freihändigen Erwerb, Ausübung von Vorkaufsrechten, Enteignung im Rahmen eines Werkplanverfahrens, städtebaulichen Vertrag oder andere geeignete Instrumente zu sichern. Die Stadt betreibt dafür eine aktive Bodenpolitik.

Der Gipfel des Realitätsverlusts: Seit wann sind Enteignungen ein geeignetes Instrument der Stadtplanung in einer freiheitlichen Gemeinschaft?

Denn nicht nur mit Vorkaufsrechten möchte die Stadt Zürich zu mehr Freiräumen kommen, der Siedlungsrichtplan berechtigt die staatliche Hand auch Enteignungen einzusetzen.

#FREEZÜRİ

www.free-zürich.ch

info@free-zürich.ch



Auszug Siedlungsrichtplan¹

#FREEZÜRİ Realitätscheck

Seite 89, 3.3.4

f) Die Stadt verlangt im Rahmen von Sondernutzungsplanungen und wirkt bei konkreten Bauvorhaben darauf hin, dass private Freiräume (wie z. B. Innenhöfe, Vorgärten/Vorzonen, begehbare Dachlandschaften) als Erholungs- und Alltagsräume mit hoher Aufenthaltsqualität und ökologischer Qualität erstellt werden und soweit möglich in angemessenem Umfang öffentlich zugänglich gemacht werden. Auf Stufe Nutzungsplanung sind Vorgaben für hohe Aufenthalts- und ökologische Qualität privater Freiräume in der Regelbauweise zu prüfen und gegebenenfalls festzulegen. Bei privat genutzten städtischen Liegenschaften (z. B. Wohnliegenschaften) strebt die Stadt eine angemessene öffentliche Nutzbarkeit der privaten Freiräume an.

Zudem prüft die Stadt Anreizsysteme, damit private Freiräume auch ausserhalb von Sondernutzungsplanungen oder konkreten Bauvorhaben öffentlich zugänglich gemacht werden können, sofern diese für eine öffentliche Nutzung geeignet sind.

Nicht nur greift der Siedlungsrichtplan private Freiräume an und öffnet sie für Fremde. Er will den Eigentümerinnen und Eigentümern auch vorschreiben, wie diese privaten Freiräume gestaltet werden müssen. So sollen sich möglichst viele Fremde in den Gärten oder auf den Terrassen von anderen wohl fühlen.

Seite 102, 3.5.1

Formale Ausgangslage

(...)

Der regionale Richtplan formuliert als Ziel, bestehende Defizite (insbesondere Luft- und Lärmbelastung) abzubauen und der Verbesserung des Lokalklimas durch Vermeidung thermischer Überhitzung Rechnung zu tragen. Weiter ist als Massnahme festgelegt, dass die Ergebnisse für stadtklimatisches Planen und Bauen aus der Klimaanalyse bezüglich Durchlüftung und Reduktion von Abwärme und Luftschadstoffen zu berücksichtigen sind. Als Beitrag zum Klimaschutz ist als Massnahme im Kapitel 2.1.3 die Koordination von Siedlungs-, Energie- und Mobilitätsplanung auf die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft festgelegt, nämlich

- die Berücksichtigung des Potenzials von lokal verfügbaren erneuerbaren Energien und von Abwärme bei der Festlegung der baulichen Dichte und von energetischen Gebäudestandards in der Nutzungsplanung und bei der Vergabe von Baurechten,
- die Förderung von Stadtstrukturen (Areale und Quartiere) mit geringem Energie- und Ressourcenverbrauch und mit einem hohen Anteil an ÖV, Velo- und Fussverkehr am Modalsplit der Mobilität im Rahmen von Planungsprozessen.

Der Siedlungsrichtplan fördert sinnvollerweise den öV und den Langsamverkehr. Leider nimmt auch das ideologische Züge an, denn es wird den Bewohnerinnen und Bewohner zunehmend vorgeschrieben, wie sie sich fortzubewegen haben. Alternativen im motorisierten Individualverkehr werden ausser Acht gelassen. Doch auch hier gibt es viel ungenutztes Innovationspotential.

Seite 110, 3.5.3

Berücksichtigung stadtklimatischer Anforderungen

a) Städtische Fachplanungen zum Stadtklima zeigen, mit welchen Massnahmen die Tal- und Hangabwinde ins Stadtgebiet angemessen erhalten werden können und eine Überwärmung allgemein und räumlich differenziert gemäss den Massnahmengebieten abgemildert werden kann (vgl. Abbildung 14 und Abbildung 15). Auf der nachfolgenden

Ohne Vorwissen über die Wirkung von Kaltluftströmungen für das Stadtklima in Zürich, soll diesem Thema mit dem Siedlungsrichtplan so viel Raum gemacht werden, dass deswegen Wohn- und Gewerberaum verhindert werden kann.

Planungsstufe sind gestützt auf einer vertieften Interessenabwägung konkrete Vorgaben zu erarbeiten. Dabei sind in Gebieten mit Kaltluftleitbahnen, Talabwinden und Hangabwinden (Abbildung 16) Stadtstruktur und die bauliche Entwicklung so zu gestalten, dass die Funktionsfähigkeit des Kaltluftsystems angemessen berücksichtigt wird.

Seite 116, 3.6.3

Berücksichtigung stadtklimatischer Anforderungen

e) Die Stadt befasst sich in Ergänzung zum Monitoring aktiv mit der Fragestellung, wie bei der Siedlungsverdichtung die Verdrängung der ansässigen Bevölkerungsgruppen vermieden werden kann. Sie fördert und fordert aktiv Planungsmassnahmen einer etappierten Entwicklung, Kleinteiligkeit, kontextuelle Planungen (keine abschliessende Aufzählung) und fördert Wohn- und in Quartierzentren Gewerbebauten, die das Prinzip der Kostenmiete erfüllen und gewährleistet dadurch eine sozialverträgliche Innenentwicklung.

Dieser Abschnitt ist ein Beispiel des Allmachtgefühls der StadtplanerInnen: Nicht nur haben sie das Gefühl, am besten zu wissen, was wir Zürcherinnen und Zürcher wirklich wollen, sie haben auch das Gefühl das ganze Stadtleben dirigieren zu können. Eine Verdichtung und Veränderungen von Quartieren führt auch heute schon zu einer natürlichen Umwälzung der BewohnerInnen. Ohne diesen Prozess gutheissen zu wollen: Der Glaube, in den Prozess dirigistisch eingreifen zu können, ist einfach realitätsfremd und beweist, in welcher träumerischen Welt sich die StadtplanerInnen hier bewegen.

Seite 121, 3.7.2

a) Reduktion MIV bei baulicher Verdichtung

Im gesamten Stadtgebiet, insbesondere aber in Gebieten mit baulicher Verdichtung über die BZO 2016, soll der durch die zusätzliche Wohn- und Arbeitsbevölkerung generierte Mehrverkehr in Übereinstimmung mit den Klimazielen abgewickelt und der MIV entsprechend reduziert werden.

Der Entscheid, welches Verkehrsmittel man verwenden möchte, wird den Zürcherinnen und Zürchern mit dem Siedlungsrichtplan abgenommen. Der motorisierte Individualverkehr soll durch die staatliche Hand aktiv reduziert werden.

Seite 121, 3.7.3

a) Parallel zur Umsetzung der baulichen Verdichtung mit den Instrumenten der Nutzungsplanung und der damit einhergehenden Veränderung der Ausgangslage für Strassenkapazität und ÖV-Erschliessung ist die Parkplatzverordnung anzupassen. Bedarfswise sind die Parkplatzreduktionsgebiete auszuweiten, die Parkplatzminima und -maxima innerhalb der Parkplatzreduktionsgebiete sind zu senken.

Parkplätze in der gesamten Stadt Zürich sollen mit dem Richtplan ohne Kompromiss oder Gegenvorschlag weiter abgebaut werden.

Seite 123, 3.8.1

Inhaltliche Ausgangslage

(...)

Die angestrebte Verdichtung nach innen führt naturgemäss zu einem höheren Stromverbrauch. Heute wird der in der Stadt verbrauchte Strom weitgehend ausserhalb des Stadtgebiets produziert und über das Stromnetz in die Stadt geführt. Die bauliche Verdichtung nach innen soll dazu genutzt werden, die Solarstromproduktion auf dem Stadtgebiet zu steigern.

Mit dem Siedlungsrichtplan wird bei baulicher Verdichtung die Solarproduktion von staatlicher Hand beinahe vorgeschrieben.

Verkehrsrichtplan (Kommunaler Richtplan Verkehr)

Auszug Verkehrsrichtplan ²	Realitätscheck
<p>Seite 20, 5.2</p> <p>(2) Angepasste Geschwindigkeiten auf kommunalen Strassen und in Quartierzentren Gestaltung und Betrieb von kommunalen Strassen orientieren sich an ihrer untergeordneten Funktion. Sie werden auf das Umfeld abgestimmt und sind grundsätzlich auf ein Tieftempokonzept auszurichten. Auf Sammelstrassen und in allen Quartierzentren gilt grundsätzlich Tempo 30. Für die übrigen kommunalen Strassen (Erschliessungsstrassen und -wege) sind Tempo-30-Zonen vorzusehen oder Begegnungszonen aktiv zu fördern.</p> <p>(3) Angepasste Geschwindigkeiten auf überkommunalen Strassen Auf überkommunalen Strassen ist Tempo 30 anzustreben und es sind lärmarme Beläge zu verbauen.</p>	<p>Tempo 30 wird als Lösung des gesamten motorisierten Individualverkehrs angesehen. Das hört sich gut an, macht aber wissenschaftlich keinen Sinn. So verursacht Tempo 30 zum Beispiel mehr Lärm, wenn in tieferen Gängen gefahren werden muss oder Busse sich im Schneckentempo bergauf quälen. Siehe zum Beispiel der Tele Züri Bericht zur 30e- Zone in Höngg.</p>
<p>Seite 21, 5.4</p> <p>(4) Die Stadtquartiere sind in kleinere Quartierblöcke aufzuteilen. Diese Quartierblöcke richten sich am Verlauf der überkommunalen Strassen aus. Innerhalb dieser Quartierblöcke ist der quartierfremde motorisierte Individualverkehr grundsätzlich verboten. Ausnahmen gelten für Zubringerdienste und Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Die Einfahrt in einen Quartierblock hat möglichst von der nächsten Quartierblockgrenze her zu erfolgen.</p>	<p>Wenn StadtplanerInnen noch vom letzten Barcelona-Urlaub träumen, entstehen Vorschläge wie diese. Stattdessen brauchen wir eine Stadtplanung, die sich an <u>Zürich</u> orientiert – und vor Ort sind Quartierblöcke fehlplatziert: Denn sie orientieren sich nicht an gewachsenen Strukturen, sondern am Verlauf überkommunaler Strassen. Innerhalb dieser Blöcke herrscht Fahrverbot für quartierfremden Verkehr. Damit werden die Verkehrsplanung und der Mobilitätsfluss der Stadt auf den Kopf gestellt – und Zürcherinnen und Zürcher noch schneller urlaubsreif gemacht.</p>
<p>Seite 24, 6.2</p> <p>(1) Cityparkplätze Die Strategien für Parkierungsanlagen sind mit den Ansprüchen einer hohen Aufenthaltsqualität in der City abzustimmen. In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten werden deshalb oberirdische Parkplätze gesamthaft reduziert. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo-, Grün- oder Aufenthaltsbereiche sowie zur Aufwertung des Stadtraums umzugestalten.</p>	<p>Obwohl es dem historischen Verkehrskompromiss widerspricht, soll der Verkehrsrichtplan ohne Untergrenze Parkplätze aufheben und diese oberirdischen Parkplätze auch nicht mehr durch unterirdische ersetzen.</p> <p>Ohne Rücksicht auf Verluste wird hier eine Abmachung gebrochen, die jahrelang ein produktives Miteinander ermöglicht hat. Es ist realitätsfremd zu glauben, dass das nicht erneut zu Streitereien und Missgunst führen wird. Warum wird der Parkplatzfrieden aufs Spiel gesetzt?</p>

² [Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartment](#)

Auszug Verkehrsrichtplan²

Realitätscheck

Seite 26, 6.2

(3) Blaue Zone

Zur Vermeidung von Leerständen in privaten Parkierungsanlagen und zur Entlastung der Strassenräume von der Parkierung sollen die Parkplätze der Blauen Zone reduziert werden. Einerseits sind Parkplätze der Blauen Zone nur zur Verfügung zu stellen, sofern am Wohnort oder Geschäftssitz keine Möglichkeit besteht, privaten Parkraum zu nutzen. Andererseits soll im Zuge der laufenden Erstellung von Wohn-Ersatzneubauten mit ihren Pflichtparkplätzen die entsprechende Zahl von Blaue-Zone-Parkplätzen kompensatorisch aufgehoben werden. Insbesondere sollen damit folgende Bedürfnisse realisiert werden: Bäume, Velostreifen und -wege, Fussgängerflächen, Güterumschlagplätze, Klimaschutz-Massnahmen wie Entsiegelung asphaltierter Flächen.

In der blauen Zone soll, wenn es nach dem Verkehrsrichtplan geht, nur noch eine Dauerparkkarte bekommen, wer keinen Parkplatz in einer privaten Garage mieten kann. Egal, ob dieser 150 oder 300 Franken im Monat kostet. Und wenn kein Parkplatz zur Verfügung steht, muss dies gegenüber der Stadtverwaltung erst mal bewiesen werden. In gleichem Masse werden weiter ohne Untergrenze Parkplätze in der weissen und blauen Zone abgebaut. Damit verteuern sich Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner massiv und es entsteht eine sinnlose Bürokratie. In welcher Welt soll das im Sinne der Anwohnerinnen und Anwohnern sein?

Seite 32, 7.2

a) Attraktiver öffentlicher Verkehr

Das leistungsfähige ÖV-Netz verbindet Stadtteile, Siedlungs- und Nutzungsschwerpunkte mit dem jeweils nächstgelegenen Zentrumsgebiet. (...) Zuverlässigkeit und konkurrenzfähige Reisezeiten sind weitere wichtige Faktoren für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Eine hohe Fahrplanstabilität garantiert sichere Anschlüsse und dadurch zuverlässige Reiseketten. (...)

b) Nachfrageorientiertes ÖV-Angebot

Die Fahrgastmenge nimmt laufend zu, bis ins Jahr 2030 rechnen die Prognosen mit etwa 30 Prozent. Dadurch steigert sich auch der Anteil ÖV-Wege am Gesamtverkehr. (...)

Der Verkehrsrichtplan bremst den öV wortwörtlich aus und erfüllt damit die Vorgaben aus dem regionalen und damit übergeordneten Richtplan nicht. Ziel ist eine Zunahme der Fahrgastmenge von 30 Prozent bis ins Jahr 2030 über den öffentlichen Verkehr abzuwickeln. Der öV soll konkurrenzfähige Reisezeiten sowie eine hohe Fahrplanstabilität aufweisen. Es ist fragwürdig, wie dies erreicht werden soll, wenn der öV bewusst verlangsamt, potentiell verteuert und weniger attraktiv gemacht wird.

Seite 37, 7.4

(1) Strassen mit öffentlichem Verkehr sind unter Berücksichtigung verkehrsplanerischer und stadträumlicher Bedürfnisse (Kap. 5.2 Strassennetz MIV) für einen stabilen und zuverlässigen Betrieb zu entwerfen.

Der Verkehrsrichtplan wünscht einen stabilen und zuverlässigen Betrieb des öV – da wirkt es geradezu schizophren, dass derselbe mit der grossflächigen Einführung von Tempo 30 konsequent ausgebremst werden soll. Die masslosen Wünsche der StadtplanerInnen gehen hinten und vorn nicht auf.

Seite 60, 9.2

(3) Das Veloroutennetz wird mit Vorzugs-, Haupt- und Basisrouten neu konzipiert. Die entsprechende Karte ist in der Abbildung 9.1 ersichtlich.

UND

Seite 73, 9.4

(1) Die Stadt erstellt bis 2030 ein durchgängiges Netz an Vorzugsrouten, wovon zumindest 50 km den Anforderungen der Volksinitiative «Sichere Velorouten» (grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr und in der Regel gegenüber Querungen vortrittsberechtigt) entspricht.

Das Velonetz in Zürich-City muss integral geplant und via regionalen Richtplan angeschaut werden. Mit diesem Abschnitt im kommunalen Verkehrsrichtplan kann rein ordnungspolitisch kein einziger Meter an zusätzlichen Velowegen erschlossen werden. Statt realitätsnaher Planung bekommen wir hier nur leere Versprechen, die kaum umsetzbar sind.

#FREEZÜRi

www.free-züri.ch

info@free-züri.ch





— Vorzugernetz
Abbildung 9.2: Vorzugernetz

Seite 76, 10.4

Kommunale Ergänzung

(1) Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei Neubauten dafür ein, dass die **Anlieferung auf Privatgrund** erfolgt. Bei Planungsverfahren und Arealüberbauungen sind vor Baubeginn Anlieferungskonzepte einzufordern, um einen funktionsfähigen und möglichst konfliktarmen Güterumschlag insbesondere hinsichtlich Stadtraumqualität, Verkehrssicherheit und Lärmemissionen im Endzustand gewährleisten zu können.

Mit dem Verkehrsrichtplan muss die Anlieferung neu auf Privatgrund erfolgen. Zudem fordert die Stadt aufwändige Anlieferungskonzepte ein, die behördlich überprüft werden. Diese müssen schon vor Baubeginn eingereicht werden und sogar zur «Stadtraumqualität» beitragen, was bei einem Güterumschlag ein sehr fragwürdiges Ziel ist.