

1. Juni 2016

**Schriftliche Anfrage**von Markus Knauss (Grüne)  
Matthias Probst (Grüne)

In der Einleitung zum Regionalen Richtplan heisst es: „Der regionale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument der Region für die Koordination und Steuerung der langfristigen und räumlichen Entwicklung (§30 PBG). Er ermöglicht es, räumliche Chancen und Potenziale frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen, und stellt die Abstimmung mit den über- und nebengeordneten Planwerken sicher.“

Nun ist dem Agglomerationsprogramm Limmattal, 3. Generation zu entnehmen, dass der Kanton Zürich eine Veloschnellroute von Altstetten bis Killwangen mit der Priorität A plant. Für die erste Etappe Altstetten bis Schlieren auf der Achse Vulkanstrasse ist ein Betrag von 6 Millionen Franken angemeldet.

Der Gemeinderat hat in der Richtplandebatte vier so genannte Velostrassen in den regionalen Richtplan eingetragen. Der zuständige Stadtrat hat sich gegen diese Richtplaneinträge gewehrt mit der Begründung, für die Planung von Velostrassen sei das ASTRA in der Verantwortung und der Eintrag von einzelnen Strecken mache aus Netzüberlegungen keinen Sinn.

Ebenfalls in den Richtplan eingetragen wurde eine neue Tramstrecke auf der Vulkanstrasse als Fortsetzung des Trams Zürich West.

Bei dieser doch reichlich unkoordinierten Planung stellen sich folgende Fragen:

1. Warum wurde der Gemeinderat, resp. die zuständige Kommission, im Rahmen der Richtplandiskussionen nicht über die Planungen des Kantons für eine Veloschnellroute in Altstetten informiert?
2. Welche Qualitätsanforderungen sieht der Kanton Zürich für seine Veloschnellrouten vor?
3. Warum hat der Stadtrat die vom Gemeinderat geplanten städtischen Velostrassen nicht genutzt, um selber in Sinne des Netzgedankens eine Fortführung in der Stadt Zürich vorzusehen?
4. Warum wurde die Weiterführung der Veloschnellroute des Kantons Zürich bis zur Personenunterführung Bahnhof Altstetten–West (im Agglomerationsprogramm Zürich-Glattal, 3. Generation, als Priorität A angemeldet) nicht in adäquater Form planerisch gesichert?
5. Warum wurde die geplante städtische Masterplanhaupttroute Vulkanstrasse-Argauerstrasse als Fortführung der kantonalen Veloschnellroute nicht auch gleich als städtische Velostrasse vorgesehen, resp. dann auch im Agglomerationsprogramm angemeldet?
6. Warum wurde die kantonale Veloschnellroute nicht in den Kreis 5 weiter geführt, entweder mit einer Verbindung zur neu geplanten Veloroute Hardturmstrasse-Sihlquai-Stadttunnel-Sihltal oder mit der Veloroute Pfingstweidstrasse?
7. Warum wurde keine Verknüpfung mit der vom Gemeinderat beschlossenen Velostrasse Baslerstrasse-Bullingerstrasse-Stauffacherstrasse vorgesehen?
8. Warum hat der Stadtrat nicht die Richtplanrevision dazu genutzt, die diversen raumrelevanten Verkehrsbedürfnisse (Veloschnellroute des Kantons, Hauptfussgängerachse zum geplanten und im kantonalen Richtplan eingetragenen

Eishockeystadion) planerisch darzustellen und so zusammen mit der vom Gemeinderat beschlossenen Tramlinie frühzeitig auf den Koordinationsbedarf hinzuweisen und sich eventuell auch kantonale Gelder zu sichern?

M. Weiss

A. M. M.