

GRÜNE Bezirk Affoltern	Parlamentdienste des Kantonsrates Zürich
	Büro 417
	Kaspar Escherhaus
	CH-8090 Zürich
	Affoltern a.A., 30. Juni 2005 Im Doppel

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:

Im kantonalen Richtplan Verkehr sind zusätzlich folgende Strassen für eine Abklassierung und den Rückbau festzulegen: „Ortsdurchfahrten von Birmensdorf, Hedingen, Affoltern am Albis und Mettmenstetten“ (betrifft den Plan, sowie S. 7ff des Richtplantextes).

Begründung:

Die im Bau befindliche Autobahn A4 im Knonaueramt (Objektnr. 16. S. 8) und die A3 Umfahrung Birmensdorf mit Üetlibertunnel (Objektnr. 1. S. 7) werden mindestens kurzfristig zu einer Entlastung der entsprechenden Ortsdurchfahrten führen. Dies stellt für die betreffenden Ortschaften eine einmalige Chance dar, den Innerortsverkehr endlich siedlungsverträglich zu gestalten. Dort wo Umfahrungsstrassen oder Autobahnen bestehen oder in absehbarer Zeit eröffnet werden, ist darauf zu achten, dass jeglicher Fremdverkehr von den alten Ortsdurchfahrten ferngehalten werden kann. Verkehrsberuhigende Massnahmen, Rückbauten und ggf. lokale Durchfahrtsverbote innerorts sind wenn immer möglich zeitlich mit der Eröffnung einer neu erstellten Strecke zu koordinieren. Dabei ist zu beachten, dass kontinuierlich fliessender Ausserortsverkehr wesentlich weniger Lärm- und Schadstoffe erzeugt, als stockender Innerortsverkehr. Aus diesem Grund sind Verlängerungen der Fahrdistanzen von bis zu 50% als Folge der Benützung einer Umfahrungsstrasse umweltpolitisch vertretbar.

Zudem zeigen alle Erfahrungen mit Strassenbauvorhaben in der Schweiz, dass neue Strassen auch vermehrten motorisierten Individualverkehr (mIV) zur Folge hatten; dies weil leider auf einen konsequenten Rückbau der vermeintlich entlasteten Strassen verzichtet worden ist - oder dieser zu wenig verkehrswirksam ausgeführt wurde. Der Fahrzeit- und Bequemlichkeitsvorsprung des mIV gegenüber dem öffentlichem Verkehr (ÖV) ist auch innerorts zu gross; das Risiko, dass zu viel regionaler mIV innerorts die neu erreichte Wohnqualität bald wieder zunichte machen wird, ist ohne flankierende Massnahmen sehr gross.

Ferner sind auch bisher versäumte Rückbaumassnahmen (beispielsweise Ortsdurchfahrten von Tagelswangen, Glattfelden, Neftenbach, Benken und Uhwiesen) endlich nachzuholen.

Antrag 2:

Das Kapitel 4.1. „Gesamtverkehrsstrategie“ ist vollständig zu überarbeiten. Für den Velo- und Fussverkehr ist ein eigenes Kapitel zu schaffen.

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 einräumen müssen. Der motorisierte Individualverkehr (miV) verursacht in hohem Masse eine Mengenausweitung beim CO₂-Ausstoss sowie 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 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 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 3:

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 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.

Auf jeden Fall ist auf die von verschiedenen Kreisen (auch noch) geforderte „äussere Nordumfahrung“ als Verbindung aus dem Raum Winterthur in den Raum Baden definitiv zu verzichten. Eine solche neue Verkehrsachse würde sämtliche

Verkehrsbeziehungen im Kanton derart „auf den Kopf“ stellen, dass die Auswirkungen nicht nur auf die Umweltsituation, sondern auf das Verkehrsverhalten und damit auch auf die Kapazitäten im ÖV völlig unabsehbar und unkontrollierbar wären.

Die beantragten Streichungen der im aktuellen Richtplan noch eingetragenen Umfahrungen von Mettmenstetten, von Niederglatt, süd-westlich von Dietikon und von Wermatswil erachten wir als sinnvoll.

Antrag 4:

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. Das bereits in Antrag 2 verlangte Abdecken des Verkehrszuwachses hat massgeblich durch den ÖV zu erfolgen, 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 Arbeitsplatzdicht, 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 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.

Bei den weiteren grösseren Ausbauvorhaben (insbesondere Stadtbahnprojekten) ist eine verfeinerte Prioritätsabschätzung insbesondere im gleichberechtigten Vergleich der drei Vorhaben „Stadtbahn Limmattal“, „Ringbahn Hardwald“ und „Stadtbahn Winterthur“ durchzuführen. Diese Vorhaben dürfen nur nach möglichst exakter Abstimmung mit der erwünschten Siedlungsentwicklung in den entsprechenden Räumen weiterverfolgt werden. Bei einem Systemwechsel vom strassen- zum schienengebundenen ÖV sind auch die allenfalls bestehenden Kapazitätsreserven auf Schiene und Strasse – bei entsprechend intelligenter Verkehrssteuerung – zu erfassen. Die vorhandenen

Verkehrspotentiale und -beziehungen sind möglichst präzise abzuschätzen, damit keine Fehlinvestitionen getätigt werden.

Antrag 5:

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

Begründung:

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

Es betrifft dies insbesondere Zürich-HB, -Altstetten, -Wiedikon, -Tiefenbrunnen und -Örlikon, Stettbach, Winterthur, Uster, Wetzikon, Bülach, Dietikon, Affoltern am Albis und evtl. weitere...

Für den Fussverkehr sind mit der Aufwertung und Beruhigung von Kantonsstrassen innerorts 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, wie es in den Kantonen Bern und Basel-Land seit mehreren Jahren gängige Praxis ist, auszurichten. Damit kann gleichzeitig das Ziel der Förderung des Fussverkehrs, als auch eine Erhöhung der Wohnqualität erreicht werden.

Insbesondere sollen die Ortsdurchfahrten von Bonstetten-Wettswil, Hedingen, Affoltern am Albis und weiteren Ortschaften parallel zur Eröffnung der A4 im Knonaueramt beruhigt werden.