

Grüne Partei Bezirk Bülach

Toni Rihs, Präsident Tel. 044 867 42 13
Wölflihalde 3 Fax 044 867 44 64
8192 Glattfelden E-mail: rihs-lanz@bluewin.ch

Glattfelden, 10.Juli 2005

Parlamentsbetrieb des
Kantonsrates Zürich
Büro 417
Kaspar Escherhaus
8090 Zürich

Einwendungen zur Teilrevision des kantonalen Verkehrsrichtplans

Sehr geehrte Damen und Herren

Gestützt auf §7 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) reichen wir innert der für uns Grüne verlängerten Frist die folgenden Einwendungen zum kantonalen Richtplan Verkehr ein:

Antrag 1

Das Kapitel 4.1. „Gesamtverkehrsstrategie“ ist vollständig zu überarbeiten.

- **Es fehlt eine Gesamtverkehrskonzeption, die den Vorgaben des Bundes in Sachen Nachhaltigkeit und Umweltschutz Rechnung trägt.**
- **Der zu erwartende Verkehrszuwachs darf nicht nur zu 50 % sondern muss zum grössten Teil vom öffentlichen Verkehr übernommen werden.**

Begründung:

Der Bundesrat verlangt (am 15. Mai 1996) ein Gesamtverkehrskonzept, das sich auf Leitlinien und bestehende Siedlungsgebiete ausrichtet und der Vorsorge gegen Lärm- und Luftbelastung einen hohen Stellenwert beimisst.

Mit der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes und der Ratifizierung des Kyoto-Protokolls liegen neue übergeordnete Zielsetzungen vor.

Der Lebensqualität in den bestehenden Siedlungs- und Naherholungsgebieten muss höhere Priorität eingeräumt werden als der Mobilität.

Die vorgesehenen Ausbauten und Erweiterungen des Strassennetzes müssen eingeschränkt werden, denn zusätzliche Kapazitäten ziehen Mehrverkehr nach sich und führen nur zu Staus an neuen Orten. Punktuelle Verbesserungen am Strassennetz dürfen deshalb keine

zusätzlichen Kapazitäten schaffen.

Es fehlen Aussagen bezüglich der zu erwartenden Lärm- und Luftschadstoff-Belastungen, vor denen die Bevölkerung zu schützen ist. Schon heute verursacht der motorisierte Individualverkehr eine Mengenausweitung beim CO₂-Ausstoss, sowie Grenzwertüberschreitungen bei der Lärm- Ozon- und Feinstaubbelastung. Ein Verkehrszuwachs auf der Strasse führt auch zu zusätzlicher Abhängigkeit von nicht erneuerbaren und daher zur Neige gehenden Energieressourcen.

Antrag 2

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 motorisierten Individualverkehrs 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 öffentlichen Verkehr völlig unabsehbar und unkontrollierbar wären.

Antrag 3

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. Der Verkehrszuwachs 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 Arbeitsplatzdichte, 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 motorisierten Individualverkehr 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 Nordostschweiz ermöglichen.

Bei den weiteren grösseren Ausbauprojekten (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 4

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, z.B. im Zürich HB, in Wiedikon, Tiefenbrunnen, Oerlikon etc.

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 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.

Antrag 5

Kapitel 4.2.2.: Auf die Planeintragung Nr. 27 ist zu verzichten (Glattalautobahn, Verzweigung Baltenswil - Verzweigung Seebach, ehemals als K 10 und Bypass bekannt).

Begründung:

Alle Erfahrungen mit Strassenbauvorhaben in der Schweiz zeigen, dass neue Strassen auch vermehrten motorisierten Strassenverkehr zur Folge hatten. Einerseits weil in fast allen Fällen auf einen konsequenten Rückbau der vermeintlich entlasteten Strassen verzichtet worden ist – oder dieser zu wenig verkehrswirksam ausgeführt wurde. Andererseits ist der Fahrzeit- und Bequemlichkeitsvorsprung des motorisierten Individualverkehrs (mIV)

gegenüber dem öffentlichen Verkehr (öV) auch im gut mit öV erschlossenen Kanton Zürich immer noch zu gross. Die geplante neue Strassenverbindung würde die Fahrzeiten für den mIV auf mehreren Achsen verkürzen, was angesichts der Konkurrenzsituation zwischen öV und mIV zu einer erneuten Benachteiligung des öV führen würde. Weitere Argumente, die auch für diesen Antrag gelten, finden sich unter Antrag 3. Gestützt auf diese Erfahrungen wenden wir uns gegen jegliche Ausweitung von Strassenverkehrskapazitäten, ausgenommen im Erschliessungsbereich von rechtsgültig eingezonten Bauzonen, wo logischerweise auch das allgemeine Verkehrspotential noch wachsen wird.

Antrag 6

Kapitel 4.2.2.: Auf die Planungseintragung Nr. 28 ist zu verzichten (Nordumfahrung Kloten, ehemals ein Teil der K 10).

Begründung:

Die Nordumfahrung teilt ein für Kloten und Umgebung wichtiges Naherholungsgebiet entzwei. Die gewählte Streckenführung dicht am Wohnquartier „Graswinkel“ hat für die Siedlungsentwicklung negative Folgen. Da es sich um eine internationale Transitstrecke handelt, werden zusätzliche Verkehrsströme angezogen und die Kapazität der zweispurigen Autobahn wird rasch aufgefüllt sein.

Falls die Nordumfahrung gebaut wird, sind die Strecke und das Anschlusswerk an die Glattalautobahn **vollständig unterirdisch** zu führen. Ferner ist die Dorfstrasse in Kloten abzuklassieren, und mit flankierenden Massnahmen ist der Verkehr zu beruhigen.

Antrag 7

Kapitel 4.2.2.: Objekt Nr. 46 „Dettenbergtunnel“ ist aus dem Richtplan zu streichen und auf dessen Bau zu verzichten.

Begründung:

Durch den gleichzeitigen Bau der Umfahrung Embrach, der Untertunnelung Pfungen und des Taggenbergtunnels ergibt sich eine attraktive äussere Nordumfahrung von Zürich, welche Zusatzverkehr anzieht. Bei Staulage in Zürich-Aubugg würden deshalb Verkehrsteilnehmer aus dem Raume Ostschweiz in Winterthur die Autobahn verlassen und über diese verbesserte Route entweder Zürich erreichen oder umfahren wollen. Die Kapazität dieser zweispurigen Strasse würde folglich schnell aufgebraucht sein.

Antrag 8

Kapitel 4.2.2. Objekt Nr. 48 „A50 / A51“: Auf den Autobahnzusammenschluss Bülach-Glattfelden ist zu verzichten. Die A50 (Umfahrung Glattfelden) ist auf eine Hauptverkehrsstrasse herab zu klassieren.

Begründung:

Es handelt sich bei der A50 um eine wohl sinnvolle, aber absolut überdimensionierte vierspurige und richtungsgetrennte Umfahrung von Glattfelden, welche in der Strassenbau-Euphorie der 70er Jahre des letzten Jahrhunderts geplant und gebaut worden ist.

Der Hauptverkehrsstrom liegt auf der Nord-Süd-Achse zwischen Bülach und Eglisau/Rafzerfeld und nicht zwischen Bülach und Glattfelden.

Die A50 verliert durch die im Richtplan enthaltene Abklassierung der Weiacherstrasse zwischen Embrach und Kreisel A50/A51 zusätzlich an Bedeutung.

Durch die Zusammenführung würden die häufigen Staus ab Autobahn-Ende A51 im Hardwald nicht behoben, sondern nur Richtung Eglisau verschoben.

Ein allfälliger Anschluss der deutschen A98 an die A50 ist von der deutschen Regierung nicht geplant und wird nur vom Kanton Zürich favorisiert. Ein solcher Anschluss würde jedoch zusätzliche Verkehrskapazitäten schaffen, welche an diversen anderen Orten im Kanton Zürich (insbesondere in den Agglomerationen Zürich und Winterthur) neue Engpässe zur Folge hätte.

Mit bestem Dank für die Berücksichtigung unserer Anträge grüsst Sie freundlich

Mit freundlichen Grüssen
Grüne Bezirk Bülach

Toni Rihs, Präsident