

Parlamentdienste des Kantonsrates
Zürich
Büro 417
Kaspar Escher Haus
8090 Zürich

Niederweningen xx. Juni 2005

Einwendungen 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:

A Grundsätzliches

Der Entwurf zum neuen Richtplan Bereich Verkehr vermag weder den Ansprüchen einer nachhaltigen Bewältigung von Mobilitätsansprüchen genügen, noch ist die isolierte Behandlung des Bereichs Verkehr ohne Abstimmung auf einen aktuellen Siedlungsplan und ohne einen beschlossenen Sachplan Infrastruktur Luftverkehr (SIL), Blatt Zürich, sinnvoll. Die Grünen des Bezirks Dielsdorf fordern, die Behandlung bzw. die Überarbeitung des Entwurfes des kantonalen Verkehrsrichtplanes bis zum Vorliegen des Siedlungsplanes und der Veröffentlichung der Anträge des Kantons Zürich zum SIL aufzuschieben.

Der vorliegende Entwurf zum Verkehrsrichtplan enthält eine Menge widersprüchlicher Aussagen. So fordert er z.B. im Textteil den optimalen Einsatz der vorhandenen Infrastruktur, die Konzentration der Immissionen auf den Hochleistungsstrassen sowie den haushälterischen Umgang mit finanziellen Mitteln und die Schonung der natürlichen Ressourcen. Gleichzeitig verlangt er die Realisierung von 50 Strassenbauprojekten, die sowohl eine enorme Fläche für neuen Strassenraum beansprucht, wie auch Kosten in zweistelliger Milliardenhöhe verursacht.

Für die Gemeinden rund um den Flughafen Zürich würde die Umsetzung der im Richtplan postulierten Grundsätze und die Realisierung der beschriebenen Objekte die Lebens- und Wohnqualität sehr stark beeinträchtigen. Bereits heute sind die Belastungen von Siedlungsgebieten durch die Flughafen- und Autobahnnähe sehr gross. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Richtplanung Verkehr vorangetrieben wird, ohne dass die weitere Entwicklung des Flughafens und dessen Auswirkungen auf Siedlung und Verkehrsnetz bekannt sind.

Daraus resultieren folgende grundsätzlichen Anträge:

Antrag 1

Mit der Weiterarbeit am Richtplan Verkehr wird bis zum Vorliegen des Entwurfes des Siedlungsplanes und der Anträge des Kantons Zürich zum SIL zugewartet.

Antrag 2

Bei der Überarbeitung des Entwurfes ist insbesondere zu beachten: Die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen hat sich den Zielen der angestrebten Siedlungsentwicklung unterzuordnen und dabei insbesondere der Verbesserung der Siedlungsqualität zu dienen. Dabei soll der Förderung eines umweltschonenden öffentlichen Verkehrs (öV) und des Langsamverkehrs entsprechendes Gewicht beigemessen werden. Der öV hat in Ballungsräumen und in regionalen Zentren die Gesamtmenge der Mobilitätszunahme, ausserhalb davon mindestens 50% desjenigen Mehrverkehrs, der nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt, zu übernehmen. Die Zahl der Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MiV) ist zu reduzieren, u.a. durch gezielte Umverteilung von Verkehrsfläche zugunsten immissionsärmerer und weniger platzraubender Mobilitätsformen. Die quantitative und qualitative Nutzung der Siedlungsreserven ist von den vorhandenen Verkehrskapazitäten und bereits bestehenden Umweltbelastungen abhängig zu machen. Das bestehende Strassennetz und die Flächen für den ruhenden Verkehr müssen bewirtschaftet werden und dafür geeignete Instrumente geschaffen werden. Die Ortsdurchfahrten sind vom Durchgangsverkehr mit geeigneter Umgestaltung zu schützen. Die Orts- und Quartierzentren müssen auf die Koexistenz aller VerkehrsteilnehmerInnen ausgerichtet werden und als Begegnungs- und Identifikationsorte gestärkt werden.

Antrag 3:

Das Kapitel 4.1. "Gesamtverkehrsstrategie" ist vollständig zu überarbeiten.

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, welches 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 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 öV und den Velo- und Fussverkehr zu erfolgen. Dem Velo- und Fussverkehr ist Priorität einzuräumen. Dazu ist ein eigenes Kapitel zu schaffen. Es sind zudem Massnahmen aufzuzeigen, wie die Mengenzunahme beim Freizeitverkehr durch den öV und den Langsamverkehr übernommen werden kann.

Antrag 4:

Das Kapitel 4.2. "Strassenverkehr" 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 geplant werden, 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.

Antrag 5:

Das Kapitel „4.3. Öffentlicher Personenverkehr“ ist dahingehend zu überarbeiten, dass der Verkehrszuwachs vollständig durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr übernommen werden muss.

Begründung:

Die knappen Ressourcen des Staates sind im dicht besiedelten Kanton Zürich auf den öffentlichen Verkehr zu konzentrieren, namentlich um die Flaschenhalse beim Hauptbahnhof und zwischen Zürich und Winterthur zu beheben. Die Behebung dieser Flaschenhalse ist eine Voraussetzung dafür, dass eine Anbindung des Kantons an das internationale Hochgeschwindigkeitsbahnnetz realisiert werden kann.

Antrag 6:

Es soll ein eigenständiges Kapitel Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr) geschaffen werden. Das durch die Baudirektion definierte Velowegnetz "Veloland Regional" ist im kantonalen Richtplan einzutragen. Veloparkplätze sind bei stark frequentierten Bahnstationen einzutragen.

Begründung:

Durch Aufwertung und Beruhigung von Kantonsstrassen innerorts oder bei Abklassierungen sind 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. Die heutige Festsetzung des übergeordneten Velowegnetzes auf Regionalplanungsebene hat sich als ungeeignet erwiesen.

B Einwendungen zu Karteneinträgen

Antrag 7:

Auf den Planeintrag Nr. 50 (Seiten 12 und 13 des Richtplantextes) "Umfahrungsstrasse Dielsdorf - Sünikon" ist zu verzichten.

Begründung:

Diese Umfahrung wird mitten durch das Siedlungsgebiet von Niedersteinmaur und durch bestes Kulturland der Gemeinden Steinmaur und Dielsdorf geführt. Das Siedlungsgebiet in Niedersteinmaur wurde lange vor der Planung dieser

Umfahrungsstrasse eingezont und ist bis auf wenige Parzellen überbaut. Die Ausführung dieser Umfahrungsstrasse wurde von der Gemeindeversammlung der Gemeinde Steinmaur deutlich abgelehnt. Auf dem Gebiet der Gemeinde Dielsdorf tangiert diese Umfahrungsstrasse das Dielsdorfer Ried, einer Moorlandschaft von eidgenössischer Bedeutung. Eine effektive Entlastung der Gemeinde Dielsdorf wird mit einer Umfahrungsstrasse kaum erreicht, da ein grosser Teil des Verkehrs Ziel- und Quellverkehr für Dielsdorf ist. Stattdessen ist der öV der Region so zu verbessern, dass er eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr und insbesondere auch für den Freizeitverkehr aus dem Wehntal wird.

Antrag 8:

Auf einen von der Regionalplanungsgruppe Furttal gestellten Antrag für eine äussere Nordumfahrung zwischen Winterthur und Wettingen ist nicht einzugehen.

Begründung:

Die Regionalplanungsgruppe Furttal verlangte den Eintrag einer äusseren Nordumfahrung zwischen Winterthur und Wettingen. Eine solche neue Nationalstrasse widerspricht den Zielen für eine Vorsorge gegen Lärm- und Luftbelastung und würde Moorlandschaften von nationaler Bedeutung massiv beeinträchtigen.

Antrag 9

Der Planeintrag Nr. 10 (Seiten 12 und 13 des Richtplantextes) "Verlängerung Glatttalstrasse, Zürich" ist aus dem Richtplan zu streichen.

Begründung:

Es entsteht ein neuer Autobahnzubringer zur Ein-/Ausfahrt Zürich-Seebach aus dem Gebiet Zürich Nord. Es ist anzunehmen, dass bei Überlastung der Birch- sowie der Flughafenstrasse sowie der Nordumfahrung die Glatttalstrasse durch Rümlang als Ausweichstrecke benützt wird. Im Zusammenspiel mit der neuerstellten Aubruggstrasse und der neuen Flughafenstrasse muss mit einer grossen Verkehrszunahme gerechnet werden, die die vorgesehen Infrastrukturen überfüllt und den MIV in die Dörfer und Quartiere abdrängt.

Antrag 10a

Planeintrag Nr. 11 (Seiten 12 und 13 des Richtplantextes). A1, Nordumfahrung Zürich (Gubrist), Limmattaler Kreuz – Anschluss Zürich-Seebach. Der Ausbau der A1/Nordumfahrung Zürich auf 6 Spuren ist aus dem Richtplan zu streichen.

Begründung:

Der Ausbau bedeutet eine Kapazitätssteigerung. Auch der Autobahn-Anschluss Zürich Affoltern wird massiv ausgebaut. Dadurch entsteht Mehrverkehr auf der Autobahn selbst sowie zu und von allen Autobahnanschlüssen. Der Ausbau vergrössert die Kapazitäten zwischen den Teilräumen Dübendorf / Zürich-Nord und Limmattal für den MIV. In der Folge wird sich der Modalsplit auf dieser Achse noch mehr zu ungunsten des heute schon schwachen öV verschlechtern.

Antrag 10b, eventualiter

Falls der Ausbau ausgeführt wird, braucht es flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Zürich Nord und im Limmattal.

Begründung:

Ohne flankierende Massnahmen wird der Verkehr auf diesen Strassen nicht abnehmen, sondern zunehmen.

Antrag 11a

Planeintrag Nr. 27 (Seiten 12 und 13 des Richtplantextes). Glatttalautobahn, Verzweigung Baltenswil – Verzweigung Seebach. Die Glatttalautobahn, Verzweigung Baltenswil – Verzweigung Seebach ist aus dem Richtplan zu streichen.

Begründung:

Die Glatttalautobahn zwischen Seebach und Bassersdorf stellt eine neue Parallelroute zur Nordumfahrung (A1/A20) dar. Zusammen mit der Umfahrung Kloten ist dies die Schlüsselstelle einer neuen, zusätzlichen Transitverbindung Nord / Süd, von Süddeutschland über die Unterlandautobahn (Autobahnzusammenschluss Bülach – Glattfelden A50/A51) und in Richtung Süden über die Oberlandautobahn in Richtung Chur, San Bernardino, Italien. Die neue Transitstrecke Nord-Süd zieht zusätzlichen Verkehr an.

Antrag 11b, eventualiter

Falls die Glatttalautobahn gebaut wird, ist die Strecke Verzweigung Baltenswil – Verzweigung Seebach durchgehend unterirdisch zu führen.

Mit bestem Dank für die Berücksichtigung unserer Anträge grüssen

Peter Baumann
Dorfstr. 41
8166 Niederweningen

Beat Hürlimann,
Steinfeldstr. 19 a
8153 Rümlang

(Co-Präsidium Grüne Bezirk Dielsdorf)