

GRÜNE	<i>Parlamentsdienste des Kantonsrates Zürich</i>
Stadt und Bezirk	<i>Büro 417</i>
Winterthur	<i>Kaspar Escherhaus</i>
	<i>CH-8090 Zürich</i>
	Kopie: an den Vorstand Grüne Kanton Zürich
	Winterthur 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 die folgenden Einwendungen zum kantonalen Richtplan Verkehr ein:

### **Allgemeines:**

Das Kapitel 4.1. „Gesamtverkehrsstrategie“ ist vollständig zu überarbeiten, da die meisten umweltpolitischen Vorgaben (Lärmschutz, Kyoto-Protokoll, CO<sub>2</sub>-Reduktion, Sanierung gemäss Luftreinhalteverordnung, etc.) bei der Erarbeitung dieser Strategie zu wenig berücksichtigt worden sind. In den weiteren Kapiteln ist grundsätzlich aufzuzeigen, wie in der Konkurrenzsituation zwischen Schiene und Strasse, weitere Vorteile zu Gunsten der Schiene (bei allen Transportleistungen) erzielt werden können. Mit anderen Worten, es müssen künftig wesentlich mehr Mittel für den Ausbau und die Werterhaltung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (öV) eingesetzt werden, als beim gesamten Autobahn- und Hochleistungsstrassennetz.

Insbesondere ist aber die Gesamtmobilität abgesehen vom Langsamverkehr zu plafonieren bzw. zu reduzieren, da deren Nachteile nebst Luftbelastung und Unfallrisiko beim motorisierten Individualverkehr (mIV) in Folge Lärm, Energie- und Platzverbrauch sowohl beim mIV, als auch beim öV systemimmanent sind. Diese Plafonierung hat beim mIV kurzfristig, beim öV mittel- bis längerfristig stattzufinden.

Für den Velo- und Fussverkehr ist ein eigenes Kapitel zu schaffen; die einzige Verkehrsart, welche aus umweltpolitischer Sicht absolut unbedenklich und aus gesundheitspolitischer Sicht absolut förderungswürdig ist, darf nicht lediglich als „Fussnote“ in den anderen Verkehrskapiteln abgehandelt werden.

Für weitere Anträge und Begründungen zur Struktur und zum allgemeinen Teil dieser Richtplanrevision verweisen wir gerne auf die Einwendung unserer Kantonalpartei: der Grünen des Kantons Zürich.

### **Antrag 1:**

Die geplante, neue Eisenbahn-Schnellverbindung Zürich-Winterthur (Nr. 22a) soll als kombinierte Variante mit Anschlüssen sowohl nach Bassersdorf-Flughafen, als auch nach Dietlikon-Stadelhofen festgesetzt werden.

### **Begründung:**

Dieser Kapazitätsausbau im Eisenbahnnetz zwischen Zürich und Winterthur hat gesamtschweizerische, wenn nicht sogar internationale Bedeutung. Die Vorteile mit einer „doppelten Anbindung“ Richtung Zürich lassen die geschätzten Mehrkosten von 10 bis 15% bei weitem aufwiegen. Wichtig ist, dass die Realisierbarkeit dieser Variante 22a (im Vergleich zum „Brüttener Tunnel“) rasch und im Detail geprüft wird; wir gehen davon aus dass solche Abklärungen bereits jetzt, also parallel zum Richtplanprozess vorangetrieben werden. Der Kanton Zürich muss bei derartigen Vorhaben gegenüber den Bundesbehörden (inkl. SBB) mit klaren Forderungen und Zielvorstellungen auftreten. Die Forderung nach einem raschen Kapazitätsausbau des Korridors Zürich-Winterthur ist mit aktuellen Transportleistungszahlen und auch mit Untersuchungen zu den künftigen Verkehrspotentialen in noch unüberbauten oder neu zu nutzenden Bauzonen zu untermauern und in einen objektivierten Vergleich zur Situation in anderen Regionen der Schweiz zu setzen. Ferner gehen wir davon aus, dass die bereits getätigten Landerwerbe im Raum Winterthur-Töss nicht nur für den bereits baurechtlich bewilligten „Brüttener-Tunnel“ sondern auch für die jetzt angestrebte Lösung (22a) brauchbar sind.

## **Antrag 2:**

Die bisher im kantonalen Richtplan (Stand 1995) festgesetzte S-Bahnstation im Bereich Töss-Süd (Station „Försterhaus“, keine Richtplan-Nr.) soll weiterhin im Richtplan „Verkehr“ eingetragen sein.

### **Begründung:**

Seite 42 (im Anhang) des Richtplantextes ist zu entnehmen, dass die Station „Töss-Försterhaus“ gestrichen werden soll. Leider findet sich aber im Richtplantext keine Begründung für diese Streichung; was nur schon aus Gründen der Transparenz und Öffentlichkeit, welche in einem derartigen Planungsprozess erwartet werden dürften, zu bemängeln ist.

Für eine positive Entwicklung, des tendenziell ohnehin benachteiligten Stadtkreises Töss ist eine Verbesserung der Anbindungen an den öffentlichen Verkehr unabdingbar. In der gesamten Region Winterthur ist die optimale Vernetzung von S-Bahn und „Stadtbus“ auch ausserhalb des Hauptbahnhofes wichtig, dies nicht zu letzt deshalb, weil die interne Erschliessung des Hauptbahnhofes in Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen stösst (zu enge Perronaufgänge, zu wenig Bushaltestellen im Vorbahnhofsbereich, etc...). Vernetzungen, welche dazu dienen könnten, den Hauptbahnhof von Umsteigebeziehungen zu entlasten sind heute nur in Seen und (mit Einschränkungen) in Oberwinterthur gewährleistet, sie fehlen in allen westlichen Stadtteilen: Töss, Veltheim und Wülflingen. Die heute im Richtplan eingetragene Station „Töss-Försterhaus“ (es wäre noch eine treffendere Namensgebung für diese Station zu suchen) böte die Möglichkeit zur guten Vernetzung mit der Stadtbus-Linie 13; bei geringfügigen Verlängerungen auch mit der Linie 8. Sowohl Töss als auch grosse Teile von Wülflingen (insgesamt rund 20'000 Einwohner und Einwohnerinnen) könnten so besser und direkter an die S-Bahn angeschlossen werden. Dabei möchten wir die Frage, ob lediglich die S8, oder später auch eine verlängerte S16 im Raum Töss-Süd halten könnten, offen lassen. Akzeptierbar ist (mindestens solange kein gestreckter Tunnel Dietlikon – Töss realisiert werden kann, siehe Antrag 1) wenn mittelfristig keine Halte der S12 in Frage kommen sollten.

## **Antrag 3:**

Auf die Planeinträge Nr. 36 a+b und 27 (S. 9 und 10 des Richtplantextes, kantonaler Richtplan Verkehr) „Süd-OstUmfahrung von Winterthur“, resp. „Glattalautobahn“ ist zu verzichten.

### **Begründung:**

Alle Erfahrungen mit Strassenbauvorhaben in der Schweiz zeigten, 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 Individualverkehr (mIV) gegenüber dem öffentlichem Verkehr (öV) auch im gut mit öV erschlossenen Kanton Zürich immer noch zu gross. Die geplanten neuen Autobahnverbindungen würde die Fahrzeiten für den mIV auf mehreren Achsen, namentlich aber im gesamten Korridor Nord-Ostschweiz nach Zürich verkürzen, was angesichts der Konkurrenzsituation zwischen öV und mIV zu einem erneuten Nachteil des öV führen würde. Gestützt auf diese Erfahrungen wenden wir uns gegen jegliche Ausweitung von Strassenverkehrskapazitäten, ausgenommen im Erschliessungsbereich von grossflächig eingezonten und noch weitgehend unüberbauten Bauzonen, wo logischerweise auch das allgemeine Verkehrspotential noch anwachsen wird.

Da eine Südostumfahrung von Winterthur weitestgehend unterirdisch geführt würde, wäre dieses Vorhaben nicht nur im Bau sondern auch im Betrieb extrem teuer. Die Perspektiven der Energienutzung im Kanton Zürich lassen ganz allgemein nicht mehr zu, dass weiterhin derart energieintensive Bauwerke geplant und realisiert werden. Sowohl eine Südostumfahrung, als auch ein massiver Spurausbau auf der heutigen Nordwestumfahrung hätten ferner zur Folge, dass sich die aktuellen Kapazitätsprobleme beim „Brüttiseller Kreuz“ noch drastisch verschärfen würden. Ein Verzicht auf Kapazitätsausbauten im Raum Winterthur dagegen macht es möglich, auch auf Projekte wie die „Glattalautobahn“ oder auf die (ausserhalb des Richtplanprozesses ebenfalls bereits diskutierte) „äussere Nordumfahrung“ Zürichs definitiv zu verzichten.

#### **Antrag 4:**

Der Richtplan-(Neu)Eintrag für eine „tiefergelegte Vogelsangstrasse“ (Nr. 37) ist zu sistieren, mindestens bis das regionale Gesamtverkehrskonzept der RWU den Prozess der politischen Würdigung durchlaufen hat.

#### **Begründung:**

Die im jetzigen Richtplanentwurf vorgeschlagene Variante einer „tiefergelegte Vogelsangstrasse“ ist unkoordiniert und fragmentarisch. Sowohl die Querung des südlichen Rosenau-Auwiesenquartiers (im Bereich des bestehenden Autobahnanschlusses Winterthur-Töss) als auch die Weiterleitung der Verkehrsströme im Stadtzentrum sind völlig ungeklärt. Arbeiten zu diesen Fragen wurden in der Stadt Winterthur jedoch initiiert, insbesondere auch zur Machbarkeit eines Heiligbergtunnels. Erst dieser würde – zusammen mit einer zusätzlichen Gleisquerung im Bereich des „Sulzer-Areals Stadtmitte“ – eine Chance zu einer stadtverträglicheren Verkehrsführung mit sich bringen. Solange jedoch die Verkehrskonzepte für die Region Winterthur im Stadium der vertieften politischen und technischen Diskussion stecken, muss jeglicher diesbezügliche Eintrag im kantonalen Richtplan als eindeutig verfrüht betrachtet werden. Der Hauptzweck der Richtplanung, nämlich die Abstimmung räumlicher Aufgaben, wäre damit klar missachtet.

#### **Antrag 5:**

Der Richtplan-Eintrag für eine „Entlastungsstrasse Oberwinterthur“ (Nr. 38) ist an die Bedingung eines Rückbaus der Frauenfelderstrasse im Bereich zwischen der Abzweigung Wiesendangen und der Einmündung Pfaffenwiesenstr. zu knüpfen.

#### **Begründung:**

Die im jetzigen Richtplanentwurf vorgeschlagene Variante einer „Entlastungsstrasse Oberwinterthur“ ist vermutlich bautechnisch anspruchsvoll, sie schont aber (im Gegensatz zu anderen, früher diskutierten Varianten) die grösseren Naherholungsgebiete. Die weitgehend parallel zur Eisenbahn verlaufende Strasse, würde Immissionen bündeln und gestattete, das kantonale Zentrumsgebiet ohne zu starke Beeinträchtigung von Wohn- oder Erholungsgebieten direkt mit dem Autobahnanschluss Oberwinterthur zu verbinden. Diese Strasse hat primär bei dem von uns geforderten Verzicht auf eine „Südostumfahrung“ eine wichtige Bedeutung für die Stadtentwicklung. Die vorgeschlagene Linienführung ist verbindlich mit einer Sperrung der Frauenfelderstr. für den Autoverkehr zu verknüpfen, resp. sie mit ihr soll der Rückbau ermöglicht werden. Diese Option wollen wir mit dem Richtplan verbindlich festgesetzt haben. Es bestünde zudem, bei geschickter Detailprojektierung die Chance, die heutige Trennwirkung der Frauenfelderstr. zwischen Wohn- und Naherholungsgebiet wesentlich zu verringern.

#### **Antrag 6:**

Die Richtplan-Einträge Nr. 39 und Nr. 40; „Taggenbergtunnel“ und „Untertunnelung Pfungen“ sind ersatzlos zu streichen.

#### **Begründung:**

Auch diese lokalen „Langfristprojekte“ erachten wir als nicht mehr zeitgemäss. Sie würde eine Attraktivierung des Strassenverkehrs an Orten bewirken, wo der öffentliche Verkehr noch einen enormen Nachholbedarf aufweist. Die bestehenden Ortsdurchgangsstrassen sind nach dem Prinzip siedlungsorientierter Hauptverkehrsstrassen, so wie es teilweise bereits in regionalen Richtplänen festgelegt wurde, zu gestalten. Innerorts sind Verkehrsanlagen generell so auszugestalten, dass gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedensten Verkehrsteilnehmenden wieder gestärkt werden kann.

Mit dem besten Dank zum Voraus für die Berücksichtigung unserer Anträge: