

Wald/Zürich, 12. Juli 05

Peter Weber, Kantonsrat  
Mitglied Kommission Planung und Bau  
Präsident Grüne Bezirk Hinwil  
Stigweidstr. 27  
8636 Wald

pweber@hsz-t.ch

Parlamentdienste des Kantonsrates Zürich  
Büro 417  
Kaspar Escher Haus  
CH-8090 Zürich

claudio.stutz@pd.zh.ch

## **Einwendungen zur Teilrevision des kantonalen Verkehrsrichtplanes (Vorlage 4222)**

Antrag Nr. **Richtplantext** / Kantonaler Richtplan Karte 1:50'000

**Antrag**  
Begründung

### **4.1 Gesamtverkehrsstrategie**

- 1** **Langsamverkehr LV als 3. Säule (neben ÖV und MIV) muss präziser erfasst werden. Dabei ist folgenden Punkten besondere Beachtung zu schenken:**
  - **Definition der kantonalen LV-Netze in Richtplänen und anderen Planungen**
  - **Anpassung von Planungsverfahren und Gesetzen**
  - **Berücksichtigung der LV-Schnittstellen (Umsteigest.) bei der ÖV-Bestellung**
  - **Strategische Vorgaben für die lokalen Verkehrsnetze**

Das LV-Potential ist gemäss der Vorlage 4222 (Richtplan Verkehr) auch im Zürcher Oberland in keiner Weise ausgeschöpft. Der Direktor des Bundesamtes für Strassen, Dr. Rudolf Dieterle, formulierte in seinem Referat vor der Eidg. Parlamentarier-Gruppe Langsamverkehr am 29. September 2004 folgende Strategie bezüglich des Langsamverkehrs (LV):

  - **Konsequente Integration der Grundstrategie der gleichberechtigten 3. Säule LV in allen verkehrsrelevanten Politikbereichen und auf allen Staatsebenen**
  - **Direkte, attraktive, sichere und kohärente LV-Netze, welche auch in Sach-, Richt- und Kommunalplanungen verankert sind**
  - **Verbesserung der Schnittstellen zum MIV und zum ÖV**
  - **Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsempfindens für den LV**
  - **Datengrundlagen zur Evaluation der Fördermassnahmen.**
  
- 2** **Die überregionalen Radrouten 29,32,41,45,51,53,60,66 und 86 im Kanton Zürich, sowie den beiden Nationalen Radrouten 2 und 5, welche durch den Kanton Zürich führen, sind in die Karte des Verkehrsrichtplanes aufzunehmen.**

Das Bundesamt für Strassen des UVEK hat im Leitbild Langsamverkehr festgehalten: „Mittelfristig soll der LV denselben Status erhalten wie der MIV und der ÖV,

damit sich die Mobilität in der Schweiz in Richtung Nachhaltigkeit entwickelt. Der LV würde dadurch die Tatsache berücksichtigen, dass bei der Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr 47% der Etappen LV sind, gegenüber 42% MIV und 11% ÖV. Angesichts der Bedeutung des Langsamverkehrs soll er deshalb überregional, d.h. kantonal koordiniert werden und ist als Aufgabe des Verkehrsplanes mit einem eigenen Kapitel (Förderung) und den entsprechenden Planeinträgen vorzusehen.

## 4.2 Strassenverkehr

3

**A53, Oberlandautobahn, Objekt Nr. 30, Anschluss Oberuster - Kreisel Betzholz ist aus dem Verkehrsplan zu streichen. Als alternative Verkehrslösungen sind die Variante Nord oder eine direkte Verbindung von Oberuster – Forchhochleistungsstrasse mit Anschluss Ottikon einzutragen.**

Dieser Richtplaneintrag als Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen) für eine vierstreifige Autobahn steht im krassen Widerspruch zum Erhalt einer bedeutenden Naturlandschaft (Zürcher Oberländer Drumlinlandschaft und Moorgebiet) und ist ein erneutes Beispiel für einen zunehmenden Bodenverbrauch im Kanton Zürich. Obwohl zu einem guten Teil als Tunnelbaute vorgesehen ist alleine schon der Bauvorgang, insbesondere beim zu befürchtenden Tagebau, in keiner Weise mit dem gebotenen Naturschutz in Einklang zu bringen. Als weitere Folgen dieses Richtplaneintrages sind Zersiedelung und die damit einhergehende Zwangsmobilität aufzuführen. Im Zürcher Oberland wird mit der Fertigstellung eines solchen Vorhabens eine regionale, nationale, aber auch internationale Verkehrsschleuse geöffnet, welche der Zersiedelung Vorschub leistet. Als Beispiel lassen sich die Einkaufszentren zwischen Hinwil und Wetzikon aufführen, welche nicht zuletzt im Hinblick auf die Anbindung an die zukünftige A 53 erstellt wurden.

Die automatische Zählstelle Nr. 52 im Aathal, welche vom ASTRA betrieben wird, ermittelte im Jahr 2004 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 28'052 Fahrzeugen. Im Jahre 1995 waren es noch 21'981 Fahrzeuge. Gemäss einer Verkehrsstudie beträgt der Anteil des Wetziker Ziel- und Quellverkehrs auf der Zürcher-/Rapperswilerstrasse 52 - 53%. Umgerechnet bedeutet dies, dass der Anteil am Ziel- und Quellverkehr in Wetzikon auf dieser Achse 1995 ca. bei 11'400 Fahrzeugen lag und im Jahr 2004 bei ca. 14'500 Fahrzeugen. Wie eine Studie aus dem Jahre 1999 von Basler + Partner beweist, macht der grossräumige Durchgangsverkehr (Quelle und Ziel ausserhalb des Zürcher Oberlandes) nur etwa einen Fünftel der Gesamtbelastung in Wetzikon aus. Während den Abendspitzenstunden ist dieser Anteil sogar noch kleiner. Unbestritten ist, dass eine neue kantonale Hochleistungsstrasse (Uster - > Betzholz) allgemein mehr Verkehr anzieht und somit auch der Verkehrsdruck auf das ganze Siedlungsgebiet Wetzikon extrem stark zunehmen wird. Alle Zahlen sprechen somit dafür, dass das Wetziker Verkehrsproblem mit lokalen Massnahmen gelöst werden muss und dass die geplante Linienführung der Variante "Mitte+" in Wetzikon mehr Verkehrsprobleme verursacht als löst.

Gegen die Autobahn sprechen zudem weitaus bessere Lösungen und Varianten. Aus Sicht des Bundes ist es durchaus denkbar, dass lediglich die bestehende Strasse als Bundes-Strasse klassifiziert werden könnte, ohne dass grössere Ausbauten damit verbunden sein müssen. Zudem sei vom Bund aus klar, dass ein Strassenprojekt in

dem vom Kanton Zürich vorgesehenen Ausmass zwingend auch die Möglichkeiten des Ausbaues des öffentlichen Verkehrs mit einzubeziehen seien.

Bei der vom Kanton geplanten Linienführung mit teilweise offener Strassenführung, Aufschüttungen im Bereich Nübruch oder der Führung in einer Überdeckung im Bereich Grüt-Morgen entsteht eine Strassenbarriere quer durch die Gemeinde Wetzikon. Dies beeinträchtigt das Landschaftsbild und die Lebensqualität negativ und baut einen Riegel für Tiere. Solche Planungsfehler wurden in den 60er Jahren gemacht und heute werden mit hohen Kosten Überdeckungen gebaut (A3 Zürich Wollishofen). Sollte an der Variante Mitte + festgehalten werden, so muss der ganze Streckenabschnitt von Oberuster bis Schöneich untertunnelt werden, d.h. das Trasse der Oberlandstrasse im Bereich Oberuster-Wetzikon muss tiefer gelegt werden.

Naturschutz: Naherholungsgebiet von nationaler Bedeutung

Sowohl das Umweltschutzgesetz als auch das Raumplanungsgesetz verpflichten zum Schutz der Lebensgrundlagen wie Wasser, Luft und Boden. Dieser Schutz gilt im Bereich einer Moor- und Riedlandschaft von nationaler Bedeutung ganz besonders. Die einzigartige Landschaft darf nicht durch den Strassenbau zerstört werden. Das einmalige Naherholungsgebiet soll ein Lebensraum für Menschen, Pflanzen und Tiere bleiben. Die weitgehend unberührte Natur, wie vor allem die Moor- und Riedflächen, bietet zahlreichen, selten gewordenen Pflanzen- und Tierarten die nötige Lebensgrundlage.

Die Lückenschliessung der Oberlandautobahn Uster-Betzholz gemäss vorliegender Variante verursacht unlösbare Konflikte mit dem Moorschutz, dem Landschaftsschutz und der Raumplanung. Die Strasse kann nicht ohne Gesetzesverletzung realisiert werden. Sie zerstört die fein gegliederte Topografie der einmaligen geschützten Drumlinlandschaft. Die Linienführung der Oberlandstrasse A53 setzt sich über diese landschaftlichen Gegebenheiten hinweg.

Moorschutz

Schwändi: Der Halbanschluss Wetzikon Ost überquert das national bedeutende und geschützte Flachmoor. Die Brückenpfeiler sowie die Brücke über das Flachmoor beeinträchtigen die Flora und Fauna massiv. Die genauen Auswirkungen des Ostzubringers sind nicht bekannt: (Zitat UVB-VU Zusatzbericht Moorschutz) „Es ergeben sich im unmittelbaren Bereich der Überdachung durch die Brücke unausweichliche Beeinträchtigungen auf den Wasserhaushalt, die Flora und Fauna der betreffenden Flächen. Allenfalls mögliche Immissionsbelastungen auf den Randbereich des Flachmoors südlich der Aufschüttung müssen noch genauer abgeklärt werden. Für den betroffenen Bereich (Perimeterreduktion) ist vorgesehen, ökologischen Ersatz zu leisten.“ Da fragt es sich schon: Wann? Wo? Was genau? Und wie verbindlich meint es der Kanton? Kann eine über Jahrzehnte entstandene Landschaft einfach so, irgendwo, ersetzt werden? Eine gleichwertige „Ersatzlandschaft“ ist bestimmt nicht irgendwo zu finden!

Oberhöflerriet / Chliriet: Der Strassenbau Brücke Hellberg – Betzholz tangiert das Oberhöflerriet und das Chliriet. Die Auswirkungen sind nicht bekannt und die Datengrundlagen noch nicht vorhanden. Dazu braucht es noch zusätzliche Abklärungen. Der hydrologische Nachweis, dass das Projekt den Oberflächenabfluss und die Sickerwasserströme des Moores nicht beeinträchtigt, muss noch, laut kant. Antrag 3926 vom 19. Dez. 01 des Regierungsrats, erbracht werden.

Tunnel Alt Hellberg: Der Tunnel Alt Hellberg wird bergmännisch erstellt und durchquert den Moorlandschaftsperimeter im Bereich Bändlerriet. Während der Bauphase wird im Bändler ein Teil des Tunnels im Tagbau erstellt. Beim Bau dieses Teilstü-

ckes wird mit grosser Sicherheit ein Teil des Bändlerrietes zerstört. Trotz aufwändiger Studien ist der moorhydrologische Nachweis nicht erbracht. Die vielen Formulierungen des UVB-VU im Konjunktiv hinterlassen einen schalen Eindruck und lassen vermuten, dass die Auswirkungen des Strassenbaus auf das Moor noch nicht bekannt sind.

#### Landschaft

Die geplante Linienführung zerstört im Aathal die Landschaft. Für den Bau wird wertvolle Waldfläche gerodet. Beim Anschluss Wetzikon West (Cherschiben), Grosenstein-Rossweidli, Morgen (Fochenmatt) und Brüscheid werden die natürlichen Senken durch grossflächige Auffüllungen verunstaltet. Dadurch wird die einmalige, vielgestaltige, feingegliederte Topografie der geschützten Drumlinlandschaft zerstört. Diese Eingriffe entwerten die einmalige, in der ganzen Schweiz bekannte Drumlinlandschaft.

#### Wald

Der gesamte Landbedarf beträgt rund 27 ha. Davon muss eine Fläche von 5.4 ha Wald gerodet werden. Diese Rodung ist eine klare Verletzung des Waldgesetzes, da nicht standortgebunden (d.h. andere Möglichkeiten der Linienführung zur Behebung des Verkehrsproblems sind möglich).

#### Siedlungsentwicklung

In den Gemeinden Gossau/Grüt und Wetzikon sind die Wohngebiete in den letzten Jahren stark gewachsen. Durch den Bau der Oberlandstrasse wird hier die Wohn- und Lebensqualität beeinträchtigt. Zusätzlich zur Luftverschmutzung muss auch noch mit der Verlärmung der ruhigen ländlichen Siedlungen gerechnet werden.

Die Ortsbilder in den Gebieten Allenberg, Aretshalde/Cherschiben, Grüt, Morgen, Schöneich (Tannenrain/Hofstrasse) und Hellberg werden grob verunstaltet. Statt auf grüne Wiesen und Felder, richtet sich der Blick auf Auffahrtsrampen, Tunnelportale, Kreisel und stark befahrene Zufahrtsstrassen. Heute werden ca. 250 Wohnungen auf der Strecke Aathal – Hinwil durch den Verkehr belastet. Bei einem allfälligen Bau der Autobahn würde neu zusätzlich der Wohnkomfort von ca. 200 Familien durch den Transitverkehr beeinträchtigt. Mit einer Entlastung der heute betroffenen Bevölkerung könnte zudem nur beschränkt gerechnet werden, da die lokalen Verkehrsströme weiterhin an ihnen vorbei fliessen würden.

Das Naherholungsgebiet für Gossau/Grüt und Wetzikon ist schlecht zugänglich. Der Halbinschluss Wetzikon trennt das Naherholungsgebiet (mit Vita Parcours, Waldwege für Wanderer und Jogger, etc.) vom Siedlungsgebiet ab. Der Erholungs- und Erlebniswert der Landschaft wird geschmälert. Die Beschallung des Ambitzgi- und Oberhöflerrietes wird problematische Folgen, nicht nur für die Tierwelt, zeigen.

Die einmalige Natur im Ambitzgi- und Oberhöflerriet und in der Drumlinlandschaft ist für die Bevölkerung von Hinwil, Bubikon, Gossau, Hellberg und Wetzikon ein Naherholungsgebiet von einmaliger Schönheit. Es steht seit Jahren unter nationalem und kantonalem Schutz und muss den Einwohnern des Oberlandes in seiner unveränderten Einmaligkeit erhalten bleiben.

#### Nord-Variante für Wetzikon wegweisend

Die von LEO ausgearbeitete Nord-Variante ist für Wetzikon die bessere Lösung, da das Projekt etappierbar ist und somit in kürzerer Zeit eine grosse Entlastung bringt. Eine Untertunnelung von Unterwetzikon zwischen Flos und Schöneich schont die Landschaft, verursacht weniger Emissionen und entlastet die Bevölkerung. Grosse Wohngebiete wie Morgen, Schöneich und Robank würden vom Lärm verschont. Be-

stehende Strassen werden besser genutzt und Einkaufszentren in Hinwil zeitgemäss ohne Umweg- und Stauverkehr an die neue Strassenführung angeschlossen.

„Brüttiseller-Kreuz“ ständig überlastet

Im Brüttiseller-Kreuz mit täglich 100'000 Fahrzeugen findet bereits heute der allmorgendliche Stau statt. Das kantonale Tiefbauamt hat deshalb im September 2001 begonnen, Kapazitätsanpassungen an der A 1 zwischen dem Autobahnkreuz Zürich Nord bis zum Brüttisellerkreuz zu prüfen. Konkrete Vorschläge gibt es dazu keine, es sind im Projekt Oberlandautobahn auch keine Kosten dafür genannt. Es ist nicht anzunehmen, dass im Oberland die Schleusen geöffnet werden können, ohne das tägliche Chaos im Brüttisellerkreuz noch massiv zu verschärfen. Es ist nicht anzunehmen, dass der Bund mit seinem Auftrag 8, ein Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten, der Meinung war, der Kanton Zürich solle eine kantonale Hochleistungsstrasse in eine Nationalstrasse führen, die bereits heute an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt ist.

Mit einer durchgehenden Oberlandautobahn würde sich die Situation am Brüttiseller-Kreuz massiv verschärfen.

4

**Das Kapitel 4.2. ist vollständig zu überarbeiten in Richtung einer Plafonierung der gefahrenen Personenkilometer beim motorisierten Individualverkehr. Konsequenterweise ist auf alle Neu- und Ausbauten beim Strassennetz zu verzichten, sofern diese nicht durch Rückbauten bestehender Strassen kompensiert würden.**

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 CO<sub>2</sub>-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 öffentlichen Verkehr völlig unabsehbar und unkontrollierbar wären.

5

**Auf folgende Strassenbauvorhaben ist ersatzlos zu verzichten:**

**Planeinträge Nr. 2a, 2b, 3, 4, 7, 12, 13, 14, 20, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36a, 36b, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49 und 50**

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 Ratifizierung des Kyoto-Protokolls Grundlagen auf eidgenössischer Ebene vor, welche der Umweltvorsorge im Bereich Verkehr zwingend eine noch höhere Priorität einräumen müssten. Denn hinlänglich bekannt ist die Tatsache, dass der nationale wie kantonale Anstieg des Gesamtener-

gieverbrauches wie auch des Verbrauches an nicht erneuerbaren Energieträgern mit den bekannten Belastungen primär durch die Mengenausweitung (Parallelstrukturen, Umfahrungen, Tunnels etc.) im motorisierten Individualverkehr (MIV) verursacht und in die in anderen Verbrauchersparten erzielten erheblichen Einsparungen dadurch überkompensiert werden. Ein kantonales Gesamtverkehrskonzept und ein darauf basierender Verkehrsrichtplan muss deshalb auf der Basis der Leitlinien des Richtplanes 1995, der Forderungen des Bundes von 1996 sowie der aktuellen Rahmenbedingungen neu beurteilt und angepasst werden.

### 4.3 Öffentlicher Verkehr

#### 6 **Ausbau des öffentlichen Verkehrs vom Raum Glattal und Zürcher Oberland ins Linthgebiet (von Rüti Jona teilweise Tunnelverbindung nach Schmerikon/Uznach). Ziel ist eine umsteigefreie Verbindung.**

Zur langfristigen Sicherstellung einer effizienten, umweltverträglichen Mobilität sind alle aus heutiger Sicht notwendigen Infrastrukturvorhaben am Schienennetz (Trasseesicherung) an einem weitsichtigen Ausbau zu prüfen. Deshalb kann dieser Korridor die kontinuierlich zu verbessernde Einbindung des überregionalen Verkehrs in den Kanton Zürich sicherstellen. Verschiedene Regionalplanungsgruppen der Südostschweiz begrüßen diesen direkten, schnellen und attraktiven Anschluss ins Zürcher Oberland, und damit in den Grossraum Zürich. Der Richtplaneintrag eines einspurigen Ausbaues einer Bahnlinie zwischen Rüti und Schmerikon/SG kann dieses langfristige Ziel sicherstellen. Somit würde die wenig attraktive und unzeitgemässe Spitzkehre des öffentlichen Verkehrs im Bahnhof Rapperswil langfristig eliminiert. Als Variante für die neue Streckenführung soll Rüti/Jona/Wurmsbach/Schmerikon geprüft werden.

#### **Neue Bahnlinien Oberland**

#### 7 **Verbindungslinie Illnau – Kempththal (Umsteigefreie Verbindungen Linthgebiet/Zürcher Oberland – Winterthur; Fernverkehr und S-Bahn)**

Grundsätzlich muss der Ausbau des öffentlichen Verkehrs Priorität vor neuen Strassenbauten haben. In den Zielsetzungen spricht der Richtplan davon, dass mindestens 50% des Neuverkehrs durch den öffentlichen Verkehr übernommen werden soll (S. 4 und 15). Aus dem Richtplan ist nicht ersichtlich, wie die öV-Hälfte bewältigt werden soll. Damit dieses Ziel – über den ganzen Kanton gerechnet – erreicht werden kann und weil in den ländlicheren Gebieten dieses Ziel realistischerweise unerreichbar bleibt, muss in den Städten (und Agglomerationen, also auch im Zürcher-Oberland) der öV-Anteil des Neuverkehrs sehr viel höher liegen (bei ca.80%). Gegenwärtig entfallen rund 62% aller Wege auf den Freizeit und Einkaufsverkehr. In dem vom Kantonsrat am 31. Januar 1995 verabschiedeten Kantonalen Richtplan ist folgender Passus enthalten (Kapitel 4.3.5, Ziff. b): „(...) Auch im Glattal sind die beiden Eisenbahnlinien aus dem Unterland und dem Oberland nicht miteinander verbunden. (...) Tangentiallinien ermöglichen schnelle und attraktive Verbindungen zwischen den Regionen und es können damit der Zürcher Hauptbahnhof und seine Zufahrtsstrecken, die bereits heute an der Grenze ihrer Kapazitäten sind, entlastet werden“.

Die für die durchfahrenden Passagiere störenden neuen S-Bahn-Haltestellen sind durch die Einführung von Eilzügen auf dem ganzen S-Bahn-Netz zu kompensieren (Beispiel: Zürich – Uster mit S5, S 9, S 14).

Zur Streichung Objekt 23: Anstelle einer Wendeanlage (mit weiterem Kulturlandverlust) sollen die im Flughafenbahnhof wendenden Fern-Züge über Bassersdorf hinaus weitergeführt werden, z.B. nach Winterthur – Schaffhausen – Singen oder Effretikon – Pfäffikon ZH – Wetzikon – Rüti – Neubaustrecke Rüti – Schmerikon (Tunnel) – Uznach – Ziegelbrücke – Linthal resp. Sargans – Buchs/Chur

Eine gute Frequentierung des öV kann mit gezielten Massnahmen im Bereich Langsamverkehr unterstützt werden. So müssen die Zugänglichkeit der öV-Haltestellen durch direkte, sichere und attraktive Velo- und Fusswege gewährleistet sein. An den öV-Haltestellen sind die Abstellmassnahmen aufzuzeigen (diebstahlsichere, gedeckte Veloabstellanlagen, bei grösseren Bahnhöfen bewachte Anlagen). Wo Mängel vorhanden sind, sind solche aufzuzeigen und Vorschläge zur Behebung derselben aufgelistet sein. Und dies auf kantonaler Ebene. Die Federführung muss beim Kanton sein, planerisch, finanziell und ausführungsmässig.

**8 Integration der Linie Hinwil – Bauma in das S-Bahn-System (z.B. Verlängerung der S 14 nach Bäretswil – Bauma)**

Siehe Begründung Antrag 7

**9 Neue Linie Hinwil – Hadlikon – Wald (S-Bahn)**

Siehe Begründung Antrag 7

**10 Wiederinbetriebnahme und Elektrifizierung der ehemaligen Bahn-Linie Bubikon – Wolfhausen (-Hombrechtikon) der ehemaligen Üerikon-Bauma-Bahn (UeBB) für Flügelzüge ab Bubikon Bubikon – Hombrechtikon (S-Bahn)**

Siehe Begründung Antrag 7

**11 Direktverbindung Oberland – Unterland via Raum Bassersdorf (Fernverkehr, S-Bahn)**

Siehe Begründung Antrag 7

**12 Forchbahn: Verlängerung von Esslingen an die SBB-Glatttallinie (Anschlusspunkte: Wetzikon, Bubikon oder Rüti) und neue Führung ab Zollikerberg über Witikon - Zürich HB (unter Beibehaltung der Linie via Rehalp – Stadelhofen, alternative Bedienung)**

Siehe Begründung Antrag 7

**13 Die Strecke Dübendorf - Hombrechtikon - Kempraten ist als neues Vorhaben in den Verkehrsrichtplan aufnehmen. Wir verweisen dabei auf die Beilage 3 des Antrages 5 von Grüne, Bezirk Meilen.**

Die Bevölkerung ist im Raum Zürichsee - Pfäffikersee in den letzten Jahren stark gewachsen. Eine verbesserte Verkehrsanbindung nach Zürich ist unbestritten. Um der im Richtplan unter 4.1 genannten Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr gerecht zu werden, schlagen wir vor, statt der Oberlandautobahn eine neue S – Bahn – Linie zu bauen.

**Neue Bahnlinien übriger Kanton**

- 14 **Verbindung Limmattal – Furttal/Affoltern (Personenfernverkehr, S-Bahn, Güterverkehr)**  
Siehe Begründung Antrag 7
- 15 **Wiederinbetriebnahme Linie Bülach – Baden (Schipkapasslinie) oder adäquate Tunnelverbindung für Güter- und Personenverkehr**  
Siehe Begründung Antrag 7
- 16 **Uetliberg-Bahntunnel Knonauseramt – Raum Wollishofen/Enge**  
Siehe Begründung Antrag 7
- 17 **Verbindungsschleife vom zweiten Durchgangsbahnhof „Löwenstrasse“ nach Wollishofen/Enge via Paradeplatz**  
Siehe Begründung Antrag 7
- 18 **Zusammenschluss der Linien Winterthur – Schaffhausen und Winterthur – Stein a. Rhein bei Andelfingen**  
Siehe Begründung Antrag 7
- 19 **Verlängerung Niederweningen – Lengwil**  
Siehe Begründung Antrag 7
- Neue S-Bahn-Haltestellen**
- 20 **Linie Oerlikon – Wallisellen – Winterthur: Auzelg, Brüttisellen-Baltenswil**  
Siehe Begründung Antrag 7
- 21 **Linie Zürich – Meilen – Rapperswil: Ausserfeld (Männedorf)**  
Siehe Begründung Antrag 7
- 22 **Linie Oerlikon – Regensdorf: Hürstholz, Altburg, Regensdorf-West (Industrie)**  
Siehe Begründung Antrag 7
- 23 **Linie Dübendorf – Rapperswil: Dübendorf-Gfenn, Oberuster, Rüti-Süd**  
Siehe Begründung Antrag 7
- 24 **Linie Oerlikon – Effretikon – Pfäffikon – Wetzikon: Kloten-Dorfnest, Effretikon-Nord, Auslikon**  
Siehe Begründung Antrag 7
- 25 **Tösstallinie Winterthur – Rüti: Juckern, Wellenau, Lipperschwendi, Schmitzenbach, Jonatal**  
Siehe Begründung Antrag 7
- 26 **(Neue) Verbindungslinie Zweiter Durchgangsbahnhof „Löwenstrasse“ – Wollishofen/Enge: Paradeplatz**  
Siehe Begründung Antrag 7
- 27 **Linie Altstetten – Käferberg – Oerlikon: Hardturmstrasse**

Siehe Begründung Antrag 7

28 **Linien Winterthur – Andelfingen und Winterthur – Stein a. Rhein: Wülflingen/  
Veltheim, Thalheim, Gütighausen**  
Siehe Begründung Antrag 7

29 **Linie Winterthur – Embrach: Schlosstal/Nägelsee**  
Siehe Begründung Antrag 7

30 **Linien Winterthur – Wil resp. Winterthur Frauenfeld: Winterthur-  
Stadtrainbrücke, Winterthur-Technorama, Gundetswil**  
Siehe Begründung Antrag 7

31 **Linie Oerlikon – Bülach: Höri**  
Siehe Begründung Antrag 7

32 **Linie Altstetten – Affoltern a. A. – Zug: Schlierenberg, Bonstetten  
Bahn-Ausbauten**  
Siehe Begründung Antrag 7

#### **Bahn-Ausbauten**

33 **Aufnahme einer Doppel-Überwerfung im „Hürlistein“ und dritte Spur Effreti-  
kon – Winterthur**  
Siehe Begründung Antrag 7

34 **Streichung „neue Wendeanlage Bassersdorf“ (Objekt 23)**  
Siehe Begründung Antrag 7

#### **Zusammenspiel öV – Langsamverkehr**

35 **Der Zusammenhang öffentlicher Verkehr Langsamverkehr muss im Richtplan  
aufgezeigt werden.**  
Siehe Begründung Antrag 7

#### **4.4 Parkierung**

36 **Das Thema publikumsintensive Einrichtungen (PE) ist in einem eigenen Kapitel  
abzuhandeln.**

Ausgehend von einer präzisen Definition von publikumsintensiven Einrichtungen (PE), sind klare raumordnungs- und umweltspezifische Anforderungen an Gebiete, welche sich für PE eignen, zu formulieren. Die Gebietsfestlegung hat neben «technischen» ÖV-Erschliessungsanforderungen auch den raumplanerischen Kriterien Zentrenstruktur, städtebauliche Einbindung, den Aspekten der Versorgungsqualität, Um-

weltbelastung, Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur (ÖV, MIV, LV) sowie das Kosten-Nutzen-Verhältnis der erforderlichen Infrastruktur und die Infrastrukturfolgekosten zu berücksichtigen. Jede andere Vorgehensweise genügt den Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung nicht.

Diese PE-Gebiete sind im Sinne einer Positivplanung explizite im Plan auszuweisen. Die Anforderungen für die Realisierung von PE ausserhalb von PE-Gebieten sind sehr restriktiv, gemäss den Empfehlungen des Modellvorhabens PE zu formulieren. Die Verfahrensabläufe und Aufträge an die nachgeordneten Planungsträger sind transparent aufzuzeigen.

Die problematischen Effekte von publikumsintensiven Einrichtungen an nicht geeigneten Standorten wären überlastete Strassen, Schwächung der Ortszentren, erodierende Versorgungsqualität für die nicht motorisierte Bevölkerung, Veränderungen der Zentrenstruktur und steigende Luft- und Lärmbelastung. Die Minimierung der unerwünschten Auswirkungen und die Schaffung von klaren Rahmenbedingungen für Investoren ist eine wichtige Aufgabe der öffentlichen Planungsträger.

37

**Ergänzung (unterstrichen) von 4.4.1 c) / Absatz 2:**

**P+R-Anlagen sind wesentliche Elemente der kombinierten Mobilität und sollen bei Bedarf an ÖV-Haltestellen im Einzugsbereich von Wohngebieten mit ungenügender Feinerschliessung durch den öffentlichen Verkehr gefördert werden. Sie sind in den regionalen Richtplänen festzulegen.**

Park and Ride Anlagen haben eine zunehmende Bedeutung in allen Regionen, nicht nur in «ländlichen Wohngebieten». Attraktive P+R-Anlagen erhöhen massgeblich das Image von Städten und Agglomerationsgemeinden. Sie erleichtern das Umsteigeverhalten der mobilen Bevölkerung und erhöhen die Lebensqualität. Die Festlegung der Anlagen in den regionalen Richtplänen ist weiterhin zweckmässig; insbesondere auch, weil die meisten regionalen Gesamtverkehrskonzepte noch nicht in einem entscheidungsreifen Stadium sind.

## 4.5 Güterverkehr

38

**Objekt Nr. 6: Dietikon, Niderfeld (S. 23):**

**Umschlagterminal (Gateway) für den kombinierten Güterverkehr; mögliche Synergien mit benachbarten Anlagen sind zu nutzen, es dürfen keine weiteren Landflächen in Anspruch genommen werden. Die Bedienung im Fernverkehr erfolgt auf der Schiene, im Sammel- und Verteilverkehr ist ein Bahnanteil von ungefähr 80-90% zu erreichen.**

Die Grünen anerkennen die Notwendigkeit von effizienten Infrastrukturanlagen, um möglichst viel Güterverkehr auf der Schiene abwickeln zu können. Ebenso erscheint uns plausibel, dass ein Standort im Limmattal aus logistischer Sicht einem Standort im Furttal vorzuziehen ist, selbst wenn ein höheres Entwicklungspotential in Raum Zürich-Nord, verglichen mit Zürich-West angenommen werden sollte.

Hingegen dürften die Landwirtschaftsflächen südlich des bestehenden Rangierbahnhofes Limmattal zu den qualitativ hochwertigsten Böden im Kanton Zürich gehören. Wie der Regierungsrat in seiner Antwort auf die Anfrage 34/2005 zu den Fruchtfolgeflächen schreibt „...erlaubt der Sachplan Fruchtfolgeflächen in Verbindung mit der Bodenkarte ... eine Priorisierung der Schutzwürdigkeit der verschiedenen Typen von landwirtschaftlichen Nutzflächen.“

Und weiter: „Der Schutz von Ackerland muss daher noch stärker als bisher an qualitativen Kriterien bezüglich der Bodeneignung ausgerichtet werden. Der absolute Schutz, im Sinne von Unantastbarkeit, soll sich auf die besten aller Fruchtfolgeflächen beschränken, während bei den übrigen Fruchtfolgeflächen Umnutzungen (z. B. in Golfanlagen) der Schutz in Abwägung von standort- und agrarpolitischen Argumenten erfolgen soll.“

Wir sind der Ansicht, dass für diese besten Landwirtschaftsflächen südlich des Rangierbahnhofes im Limmattal konsequenterweise keine Umnutzungen in Frage kommen: Weder für Gateway-Anlagen, noch für allfällige Strassen- Zu- oder Wegfahrten, noch für andere Umnutzungen im Sinne eines kantonalen Zentrumsgebietes. Die qualitativ hochwertigsten Böden im Limmattal sind uneingeschränkt für landwirtschaftliche Zwecke frei zu behalten. Ferner sind wir der Ansicht, das bestehende Areal des Rangierbahnhofes sei derart ausgedehnt, dass eine Gateway-Anlage vollständig in dieses Areal zu integrieren sei.

#### **4.5.2, Karteneinträge 13a und 13b**

**39 Die geplante Güterumschlagplatzanlage Wetzikon, Schöneich und Wetzikon, Hinwil, sind als Eventualstandorte eingetragen. Einer der beiden Standorte soll gestrichen werden.**

Der Richtplan, als behördenverbindliches Planungsinstrument, soll keine Eventualeintragen jeglicher Art beinhalten.

### **4.6 Luftverkehr**

**Ergänzung (unterstrichen) von 4.6.2.3 b) Regionen und Gemeinden:**

**40 Die Regionen erarbeiten in Zusammenarbeit mit Bund, Kanton, Gemeinden und Flughafenhaltern Grundlagen zur Umsetzung bis zum Planungshorizont 2025 für die ökologische Aufwertung der Flugplatzareale.**

Grundlagenplanung darf nicht zum Selbstzweck verkommen sondern muss konkret umgesetzt werden.

**4.6.2.3 c) (neu):**

**41 Zu den in den Karten eingetragenen vier Flugplätzen mit der Pistenbeschaffenheit Graspiste soll in einem eigenen Text klargestellt werden, dass bauliche Verstärkungen dieser Pistenbeschaffenheit nicht zugelassen sind.**

Bauliche Verstärkungen von Graspisten können einerseits der Flugsicherung dienen, andererseits aber auch eine Ausweitung der Kapazität des Flugfeldes ermöglichen, in dem schwerere Flugzeuge als vorher starten und mit Wetterbeständigem Flugbetrieb landen können. Ein Hinweis auf Artikel 27c der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt muss sichergestellt sein.

### **4.7 Schifffahrt**

**42 Eintrag von industriellen Verkehrswegen und Werken, welche den Kiesumschlag vom Zürcher Obersee bis in das Stadtzürcher Seebecken tätigen.**

Bei Meilen, Wollishofen und Tiefenbrunnen betreibt die KIBAG Kiesumschlagplätze. In letzteren zweien wird auch direkt die Produktveredelung zu Transportbeton in das Stadtgebiet hinein vorgenommen. Ebenso verfahren die Firma Johann Müller AG mit einem Umschlagplatz in Stäfa sowie die Firma Savera in Wädenswil. Da ein Schiffstransport mehrere Hundert Tonnen Kies beinhalten kann, ist es unumgänglich, dass diese bereits vorhandenen, den Strassenverkehr entlastenden Verkehrswege und Umschlagplätze für industrielle Güter in den Richtplan aufgenommen werden, da fehlende Einträge später als grosses Hindernis im Rahmen von Bewilligungsverfahren bedeutungsvoll sein können.

43

**Die Schiffsverbindung Stäfa – Richterswil ist im Verkehrsrichtplan vorzusehen.**

Das weitere Wachstum der Seegemeinden und die erhöhte Nachfrage des öffentlichen Verkehrs machen die Wiedereinführung der Schiffsverbindung Stäfa – Richterswil lohnenswert. Zudem kann mit einer besseren Vernetzung die regionale Einkaufs- und Arbeitsmarktsituation gestärkt werden.

#### **4.8 „Velo- und Fussverkehr“: Neues Kapitel.**

44

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

In dicht besiedelten Gebieten hat der Langsamverkehr das grösste Potential für eine umweltverträgliche Mobilitätsbewältigung (Stadt der kurzen Wege). Gemäss Gesamtverkehrsstrategie (Kap. 4.1.1) kommt dem Langsamverkehr eine besondere Bedeutung zu, was auch den Anforderungen an Agglomerationsprogramme entspricht. Im weiteren unterstützen wir die diesbezüglichen Anträge von „Fussverkehr Schweiz“ und der IG-Velo Zürich. Ergänzend beantragen wir Folgendes:

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. Ebenfalls soll im Bericht zum kantonalen Verkehrsplan darauf hingewiesen werden, dass sämtliche Strassen von lediglich regionaler Bedeutung innerorts für vielfältige Massnahmen zur Verkehrsberuhigung prädestiniert sind. Damit kann gleichzeitig das Ziel der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, als auch eine Erhöhung der Wohnqualität erreicht werden.

Karteneinträge Veloverkehr: Das durch die Baudirektion definierte Velowegnetz "Veloland Regional" ist im kantonalen Richtplan einzutragen. Dieses Netz muss dem interregionalen Veloverkehr mittlerer und längerer Distanzen dienen und ist mit den benachbarten Kantonen abzustimmen.

Veloparkplätze sind bei allen stark frequentierten Bahnstationen einzutragen. Es betrifft dies insbesondere Zürich-HB, -Altstetten, -Affoltern, -Oerlikon, Wiedikon, -Tiefenbrunnen und Stettbach, Winterthur, Oberwinterthur, Winterthur-Grüze und -Seen, **Uster, Wetzikon, Rüti**, Bülach, Dietikon, Effretikon und Affoltern am Albis. Namentlich an diesen Stationen ist das Angebot bedienter Velostationen zu unterstützen oder neu zu prüfen.

**Im geforderten eigenständigen Kapitel „4.8. Velo- und Fussverkehr“ muss eine klare Strategie über die benutzerfreundliche Ausgestaltung, Linienführung und den Unterhalt von bestehenden und geplanten Radwegen formuliert werden.**

Das heutige Radwegnetz im Kanton Zürich ist ein Stückwerk, das grösstenteils weder Gemeinde- noch Planungsregionübergreifend konzipiert wurde. Beim Befahren der bislang realisierten Abschnitte zeigt sich, dass etliche dieser Routen nur bedingt tauglich sind. Oft führen Velowege wechselweise auf Strassen und Gehwegen, immer wieder begegnet man Wegstrecken, die einmal links, einmal rechts der Strassen verlaufen. Keine Seltenheit sind auch Radwege entlang von Hauptstrassen, die vor Kreuzungen von der Strasse abgesetzt werden, was zu einer gefährlichen Verschlechterung der Übersichtlichkeit führt, zu wenig geschätzten Umwegfahrten zwingt und den Rad fahrenden das Vortrittsrecht weg nimmt. Vermutlich aus Spargründen werden Radwege auch vermehrt als blosse Radstreifen, und somit von Strassen und Fusswegen getrennte Radwege gebaut.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüssen

Peter Weber



---