

Parlamentsdienste des Kantonsrates Zürich
Büro 417
Kaspar Escherhaus
CH-8090 Zürich

Zürich, 13. Juli 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 uns freundlicherweise erstreckten Frist (15. Juli 2005) die folgenden Einwendungen zum kantonalen Richtplan Verkehr ein:

Gesamtschau:

Das Bundesrecht zur Raumplanung (Art. 9 RPG, sowie Art. 2 der Raumplanungsverordnung, RPV) verlangt für die Richtplanung eine gesamtheitliche Betrachtungsweise. Zudem sind gemäss RPG Richtpläne ungefähr alle zehn Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls zu überarbeiten. Dass jetzt im Kanton Zürich mehr als zehn Jahre nach der letzten Revision lediglich eine Teilrevision des Verkehrsrichtplanes vorliegt, entspricht nicht Sinn und Geist des Bundesrechts. Ob der Zürcher Verkehrsrichtplan in dieser Art von den Bundesbehörden als genehmigungsfähig beurteilt wird, bleibt abzuwarten... vor dem Hintergrund vielfältigster Abhängigkeiten und Einflüsse zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung erscheint das gewählte Vorgehen jedenfalls besonders problematisch.

Insbesondere neu geplante Autobahnstrecken werden erhebliche und irreversible Auswirkungen auf das Siedlungswachstum - nicht nur im Kanton Zürich, sondern auch in Nachbarkantonen - haben. Ob mit dem gewählten Vorgehen zur Richtplanrevision wirklich eine Gesamtschau über alle raumrelevanten Entwicklungen stattgefunden hat, bleibt unklar. Einzelne Vorhaben (z. B. Nr. 19, S. 8) lassen zudem den Verdacht aufkommen, dass auch die Koordination mit Nachbarkantonen zu wenig gepflegt wurde.

Art. 5 RPV verlangt ferner, dass für Vorhaben des Richtplans zu unterscheiden sei:

- a. wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind (Festsetzungen);
- b. welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann (Zwischenergebnisse);
- c. welche raumwirksamen Tätigkeiten sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können (Vororientierungen).

Der Bericht zur vorliegenden Richtplanrevision enthält keine Hinweise zur entsprechenden Koordination.

Antrag 1)

Gemäss Art. 5 RPV und §20 PBG ist der Bericht zum Richtplan Verkehr mit Angaben über Stand und Resultate der Koordination und die umweltspezifischen Auswirkungen der Festlegungen zu ergänzen. Die Beeinflussung des Gesamtverkehrs und des Modalsplits ist detaillierter zu erläutern.

Begründung:

Angaben darüber, wie sich die geplanten Ergänzungen und Ausbauten im Strassennetz und im öffentlichen Verkehr sowohl auf die Siedlungsentwicklung inner- und ausserhalb des Kantons, als auch auf die Belastungen des jeweils konkurrierenden Verkehrsträgers auswirken, fehlen. Konkrete Massnahmen, dank derer die Zielsetzung „...damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen...“ (Zitat aus Kap. 4.1.1) zu erreichen ist, und eine zeitliche Etappierung dieser Massnahmen fehlen. Für die Erreichung der Zielsetzung sind die Massnahmen im öffentlichen Personenverkehr nicht ausreichend. Im kantonalen Richtplan Verkehr ist aufzuzeigen, welche konkreten Massnahmen geplant sind, um das Modalsplit-Ziel zu erreichen und später einzuhalten. Zu den einzelnen Vorhaben im Verkehrsplan sind die Wechselwirkungen mit dem Siedlungssystem präziser zu erläutern. Der Zusammenhänge zwischen Richtplan „Verkehr“ und der kantonalen Agglomerationsstrategie sowie das Verhältnis vom Richtplan zum Agglomerationsprogramm des Bundes und zu den regionalen Gesamtverkehrskonzepten - welche teilweise noch nicht entscheidungsreif sind (z. B. RWU) - sind aufzuzeigen.

Kapitel 4.1. „Gesamtverkehrsstrategie“:

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) und der Strassengüterverkehr verursachen 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 diese benzinabhängigen Verkehrsarten 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 Bund hat die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zum prioritären Handlungsfeld der Agglomerationspolitik erklärt und Ende 2001 seine Agglomerationspolitik vorgelegt. Die Planungsverantwortlichen wurden aufgefordert, in Agglomerationsprogrammen aufzuzeigen, wie eine bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr in den Ballungsräumen erreicht werden kann.

In logischer Ableitung zur Zielsetzung, dass die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten ist und der öffentliche Verkehr

mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses (der nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt) zu übernehmen hat, sind der sachliche Zusammenhang zwischen Siedlungs- und Verkehrssystem und die Beziehungen und Abhängigkeiten zwischen den Teilrichtplänen Siedlung und Verkehr zu erläutern. Zudem haben Änderungen im Verkehrssystem Auswirkungen auf das Siedlungssystem, sowohl in räumlicher, ökonomischer, sozialer und ökologischer Hinsicht. Siedlungsbau, Bevölkerungsstruktur und räumliche Verteilung beeinflussen umgekehrt das Verkehrssystem, was v.a. in den Agglomerationsräumen massivste Auswirkungen hat. Der Teilrichtplan Verkehr hat diesem Sachverhalt Rechnung zu tragen.

Der vorliegende Entwurf weist massive Defizite (Text und Plan) auf, sowohl bezüglich seiner Übereinstimmung mit den Vorgaben, als auch bei seiner inneren Konsistenz. Es ist nicht ersichtlich, wie die oben genannten Ziele zur Umweltvorsorge mit einer Uebernahme von bloss 50% des Verkehrszuwachses durch den öV und einem „Gesamtverkehrscontrolling“ erfüllt sein sollen. Überdies müssten aus der Teilrevision des Verkehrsrichtplanes klarere Schritte und Abläufe zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussverkehrs erkennbar sein.

Kapitel 4.2. „Strassenverkehr“:

Antrag 3)

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

Begründung:

Wir unterstützen die Zielsetzung unter 4.2.1 (S.5 des Berichtes): „Angesichts der bereits heute sehr hohen Dichte an Verkehrsanlagen im Kanton Zürich sind die heutigen und künftigen Verkehrsbedürfnisse grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz abzuwickeln“ (Ende Zitat). In der Annahme, auch das Autobahnnetz sei in diesen Grundsatz eingeschlossen, stellen wir mit Ernüchterung fest: Mit der Vielzahl neu beantragter Strassenbauvorhaben wurde dieser Grundsatz in nicht nachvollziehbarer Weise missachtet. Nicht nur aus „grundsätzlichen“ Überlegungen, sondern zur Wahrung der vitalsten Interessen künftiger, im Kanton Zürich lebender Generationen ist eine Ausweitung der Strassenkapazitäten absolut zu vermeiden. Wo dennoch neue Strassen von kantonaler Bedeutung gebaut werden sollten, muss die Verkehrskapazität, gezielt mit Beruhigungsmassnahmen, Unterbrechungen und Durchfahrtsverboten kompensiert werden. In diesen Fällen ist darauf zu achten, dass eine verbindliche Verknüpfung zwischen den politischen Entscheiden zum Strassenneubau und zur flankierenden Verkehrsreduktion auf allen politischen Ebenen hergestellt wird. Zusätzlich ist beim Strassengüterverkehr durch eine Steigerung der Fahrzeugauslastung dafür zu sorgen, dass die Fahrzeugkilometer auch bei erhöhter Transportleistung nicht anwachsen.

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 Eindämmung des mIV und des Strassengüterverkehrs auszurichten.

Anträge zu einzelnen Strassenbauvorhaben:

Diese Anträge sind in meist den Einwendungen unserer regionalen Parteisektionen enthalten und dort jeweils detaillierter begründet, wir geben Ihnen hier lediglich eine summarische Auflistung:

Antrag 3a)

Auf die 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 ist ersatzlos 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 Strassenverbindungen würden die Fahrzeiten für den mIV auf mehreren Achsen verkürzen, was angesichts der Konkurrenzsituation zwischen öV und mIV zu einem erneuten Nachteil des öV führen würde. Der Verzicht auf neue Strassen muss als bester Investitionsschutz für den öV betrachtet werden. 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 3b)

Auf die von verschiedenen Seiten geforderte „äussere Nordumfahrung“ Zürichs (Autobahn Winterthur-Wettingen) ist – in welcher Form auch immer - zu verzichten.

Begründung:

Eine solche neue Verkehrsachse würde sämtliche Verkehrsbeziehungen im Kanton derart „auf den Kopf“ stellen, dass die Auswirkungen nicht nur auf die Umwelt, sondern auch auf das Verkehrsverhalten und damit auf die Nutzung des öV grossräumig unabsehbar und unkontrollierbar wären.

Antrag 3c)

Die vorgeschlagenen Streichungen (Verzicht auf Vorhaben des aktuell noch gültigen Richtplans) z. B. der Umfahrungen von Mettmenstetten, Niederglatt, süd-westlich von Dietikon und von Wermatswil sind sinnvoll; diese Streichungen werden befürwortet.

Antrag 3d)

Auf die Planeinträge Nr. 18 und 19 Umfahrungen von Ottenbach und Bickwil ist zumindest in der vorliegenden Form zu verzichten

Begründung:

Die Umfahrungen von Ottenbach und Obfelden hätten zwar eine gewisse Zubringerfunktion zum Autobahnanschluss Affoltern a.A., jedoch würden mit der vorgeschlagenen Linienführung schützenswerte Landschaften und Naturgebiete zerstört. Es sind statt neuer Umfahrungsstrassen vorerst wirkungsvolle Verkehrsberuhigungen innerorts zu erproben. Erst falls sich nach Autobahneröffnung zeigt, dass die Verkehrsberuhigungen nicht die gewünschten Wirkungen erzielen, kann eine vollständige Neuprojektierung in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau angestrebt werden. Insbesondere ist als Alternative zu den vorgeschlagenen Umfahrungen eine reine Umfahrung von Obfelden mit Anschluss an die Reussbrücke bei Rickenbach-Merenschwand detaillierter zu prüfen. Den Planeinträgen 18 und 19 könnte damit bestenfalls das Prädikat von „Vororientierungen“ beigefügt werden.

Antrag 3e)

Das Vorhaben „Entlastungsstrasse Oberwinterthur“ (Nr. 38) ist an die Bedingung von Sperrung und Rückbau der Frauenfelderstrasse ausserorts zu knüpfen.

Begründung:

Die im jetzigen Richtplanentwurf vorgeschlagene Variante einer „Entlastungsstrasse Oberwinterthur“ schont im Gegensatz zu anderen, früher diskutierten Varianten die grösseren Naherholungsgebiete Winterthurs. Die weitgehend parallel zur Eisenbahn verlaufende Strasse hilft Immissionen zu bündeln und gestattet, das kantonale Zentrumsgebiet ohne Beeinträchtigung von Wohn- oder Erholungsgebieten direkt mit dem Autobahnanschluss Oberwinterthur zu verbinden. Diese Strasse ist bei dem von uns geforderten Verzicht auf eine „Südostumfahrung Winterthur“ (Nr. 36) wichtig für die Stadtentwicklung im Raum Winterthur-Ost, wo es gilt ehemaliges Industriegebiet einer neuen Nutzung zuzuführen. Die vorgeschlagene Linienführung ist aber verbindlich mit der Sperrung der Frauenfelderstrasse ausserorts für den Autoverkehr und deren Redimensionierung auch innerorts zu verknüpfen.

Kapitel 4.3. „Öffentlicher Personenverkehr“:

Antrag 4)

Der geplante Verkehrszuwachs muss grossräumig vollständig durch den öffentlichen Verkehr, kleinräumig zusätzlich durch Velo- und Fussverkehr übernommen werden; Dazu sind rechtzeitig die notwendigen Schieneninfrastrukturen bereit zu stellen. In höchster Priorität sind die Realisierung des zweiten Durchgangsbahnhofes in Zürich und der Kapazitätsausbau Zürich-Winterthur voranzutreiben.

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 ausnahmslos bei jenen Verkehrsbeziehungen, deren Diszanz für den Langsamverkehr zu gross sind. Der Kanton Zürich weist grösstenteils eine derart hohe Wohn- und Arbeitsplatzdichte auf, dass eine Erschliessung mit leistungsfähigem öV fast flächendeckend möglich und notwendig ist. Das Abdecken des Freizeit- und Einkaufsverkehrs ist bei der Überprüfung der Netzstruktur des öV stärker als bisher zu gewichten. 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 mLV gleichzeitig betreiben zu wollen, würde dagegen eine unnötige Verzettelung der finanziellen Ressourcen und der verkehrspolitischen Kräfte bedeuten.

Anträge zu einzelnen öV-Vorhaben:

Antrag 4a)

Die geplante Eisenbahn-Schnellverbindung Zürich-Winterthur (Nr. 22a) soll definitiv 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, ja 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 Verleich zum „Brüttener Tunnel“) rasch und im Detail geprüft wird; wir gehen davon aus, dass solche Abklärungen bereits jetzt, also parallel zum Richtplanprozess vorangetrieben werden.

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 umzunutzenden 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 Landerwerbsgeschäfte im Raum Winterthur-Töss nicht nur für den bereits baurechtlich bewilligten „Brüttener-Tunnel“ sondern auch für die jetzt angestrebte Lösung (22a) brauchbar sind. Der Kanton Zürich muss bei derartigen Vorhaben gegenüber den Bundesbehörden (inkl. SBB) mit klaren Forderungen und Zielvorstellungen auftreten. Selbstredend hat sich der Kanton Zürich dabei um die Unterstützung sämtlicher Nord-Ostschweizer Kantone zu bemühen.

Antrag 4b)

Bei den weiteren grösseren Ausbauprojekten (insbesondere Stadtbahnprojekten) ist eine objektive Prioritätsabschätzung im Vergleich der neuen Vorhaben: „Stadtbahn Limmattal“, „Ringbahn Hardwald“ und einer „Stadtbahn Winterthur“ durchzuführen.

Begründung:

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 4c)

Die S-Bahnstation „Försterhaus“ ist im Hinblick auf mögliche Halte einer S-Bahnlinie zwischen Winterthur und Effretikon im Richtplan zu belassen.

Begründung:

Das Potential in diesem Raum ist unter Berücksichtigung einer besseren Vernetzung von S-Bahn und Stadtbahn Winterthur gegeben, um eine neue Bahnstation möglichst bald zu realisieren. Heutige Umwegfahrten mit dem ÖV von mehreren Kilometern könnten dadurch vermieden werden und der Winterthurer Hauptbahnhof würde entsprechend entlastet.

Antrag 4d)

Neue Verbindungen des öffentlichen Verkehrs sind zwischen Rütli und Uznach (SG) sowie zwischen Dübendorf-Maur- Mönchaltorf-Gossau und Rütli in den Richtplan aufzunehmen.

Begründung:

Die Verkehrsbeziehungen zwischen den Räumen Zürich / Zürcher-Oberland und Linthgebiet / Glarus / Graubünden werden weiter anwachsen. Mit diesen neuen Verbindungen ist nicht nur eine bahntechnische Entlastung des Knotens Rapperswil und der gesamten Achse Zürich-Thalwil-Ziegelbrücke möglich; Es ist vielmehr auch mit verkehrslenkenden und zum Umsteigen auf den ÖV motivierenden Massnahmen zu erreichen, dass der Bau einer Oberlandautobahn zwischen Uster und Rütli obsolet wird. Vor der Projektierung entsprechender Bahnverbindungen ist das Verkehrspotential durch das Einführen von Schnellbussen zu testen.

Kapitel 4.4. „Parkierung“:

Antrag 5)

Für alle Parkieranlagen ist eine Bewirtschaftungs- und „Pooling“-Pflicht festzulegen.

Begründung:

Kapitel 4.4 enthält zu wenig Angaben über die Möglichkeiten einer Verkehrslenkung mittels gezielter Parkplatzbewirtschaftung. An Orten, wo die Nachfrage nach Parkraum gross ist, soll konsequent auch der entsprechende Preis hoch sein. Das „Pooling“ andererseits kann dazu beitragen, dass mit dem – insbesondere in Stadt- und Ortszentren – knappen Gut Boden haushälterischer umgegangen wird. Im Bewilligungsverfahren für Parkieranlagen muss die Beurteilung des Projektes konsequent mit einer orts- oder quartierbezogenen Beurteilung ergänzt werden. Diese räumlich übergreifende Beurteilung hat namentlich weitere, bereits bestehende Belastungen (durch Lärm und Luftschadstoffe), mögliche Kompensationsmassnahmen sowie die anzustrebende räumliche Entwicklung zu beachten.

Weitere Anträge zu Kap. 4.4.:

Antrag 5a)

Änderung / Ergänzung: Das Thema publikumsintensive Einrichtungen (PE) ist in einem eigenen Kapitel abzuhandeln.

Begründung:

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 strengen raumplanerischen Kriterien wie: Umweltbelastung, Zentrenstruktur, städtebauliche Einbettung und Versorgungsqualität, der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur (öV, mIV, LV) sowie den Bau- und Folgekosten der erschliessenden Infrastruktur Rechnung zu tragen.

Diese PE-Gebiete sind im Sinne einer Positivplanung explizit 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 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.

Antrag 5b)

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

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

Begründung:

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.

Kapitel 4.5 „Güterverkehr“:

Antrag 6)

(Bericht S. 22ff, beantragte Änderungen unterstrichen):

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 möglichst über 90% zu erreichen.

Begründung:

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 Bodeneingung 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.“ (Ende Zitat).

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.

Schliesslich stellen wir fest, dass sich an diesem Beispiel sehr deutlich das Manko der fehlenden Koordination zwischen dem Richtplan „Siedlungs- und Landschaft“ einerseits und dem Richtplan „Verkehr“ andererseits manifestiert.

Kapitel 4.8. „Velo- und Fussverkehr“:

Antrag 7)

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

Begründung:

In dicht besiedelten Gebieten hat der Langsamverkehr das grösste Potential für eine umweltverträgliche Mobilitätsbewältigung (Stadt der kurzen Wege). Gemäss Gesamtverkehrstrategie (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.

Insbesondere sollen die Ortsdurchfahrten von Bonstetten-Wettswil, Hedingen, Affoltern am Albis, Mettmenstetten und weiteren Ortschaften parallel zur Eröffnung der A4 im Knonaeramt beruhigt 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-HB, Oberwinterthur, Winterthur-Grüze und –Seen, Uster, Wetzikon, Bülach, Dietikon, Effretikon und Affoltern am Albis. Namentlich an diesen Stationen ist das Angebot bedienter Velostationen zu unterstützen oder neu zu prüfen.

Mit dem besten Dank zum Voraus für die Berücksichtigung unserer Anträge

GRÜNE Kanton Zürich

Balthasar Glättli, Co-Präsident