



Amt für Raumentwicklung
z.H. Herr Lucas Schloeth
Postfach
8090 Zürich

Schriftlich und per E-Mail an: lucas.schloeth@bd.zh.ch

Zürich, 29. September 2014

Kantonaler Richtplan, Teilrevision Kapitel 4 Verkehr Stellungnahme der SP Kt. Zürich

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Kägi
Sehr geehrter Herr Schloeth
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Sozialdemokratische Partei Kanton Zürich (SP) setzt sich für eine Verkehrspolitik ein, die den Mensch und seine Umwelt ins Zentrum stellt. Sie anerkennt, dass Mobilität zum Wohlstand gehört und eine wichtige wirtschaftliche und gesellschaftliche Funktion einnimmt. Die SP verlangt, dass die Bevölkerung von Verkehrslärm, Abgasen und Trennungswirkung des Verkehrs entlastet werden. Dazu können auch neue Strassen dienen – jedoch nur, wenn dadurch sichergestellt wird, dass die erzielte Entlastung für Mensch und Umwelt auch eintritt.

Zur Förderung der Lebensqualität und somit auch des Wohlstandes soll das Bedürfnis nach Mobilität in erster Linie durch umweltschonende Verkehrsarten gedeckt werden. Der öffentliche Verkehr (öV), insbesondere aber der Fuss- und der Veloverkehr sollen gefördert werden und der motorisierte Individualverkehr (mIV) soll auf ein Mass beschränkt werden, die der Lebensqualität dient und nicht schadet.

Heute ist dieses Mass bei weitem überschritten. Und trotzdem soll nur die Hälfte des Verkehrswachstums durch den öV aufgefangen werden? Das reicht bei weitem nicht! Die SP fordert, dass der Anteil des mIV nicht nur relativ, sondern auch in absoluten Zahlen reduziert wird.

Die vorgeschlagenen Massnahmen stossen leider immer noch in die falsche Richtung und fordern das Wachstum des mIV. Sie gleichen einem «Wunschkonzert» und bewirken alles andere als eine nachhaltige Deckung der Mobilitätsbedürfnisse. Sollten sie umgesetzt werden, verursachen sie mehr Lärm, mehr Luftverschmutzung, mehr Energiebedarf und mehr Flächenversiegelung. Sie schaden der Gesundheit der Menschen, der Umwelt und belasten die Allgemeinheit – ob mit Steuern oder Treibstoffzöllen – mit mehreren Milliarden Franken, die besser in nachhaltigen Mobilitätsformen eingesetzt werden sollen.

Sollten sie hingegen nicht umgesetzt werden, aber im Richtplan verbleiben, schaffen sie eine grosse Planungsunsicherheit für Städte und Gemeinden, die eine konkrete und rasche Lösung für ihre Verkehrsprobleme verhindert. Städte und Gemeinden brauchen verlässliche, übergeordnete Planungen, auf denen sie ihre

Lösungen abstimmen können, und keine unrealistische Luftschlösser, welche die Lösungssuche durch grosse Unsicherheiten behindert.

Aus dieser Grundhaltung nimmt die SP wie folgt zu den einzelnen Vorhaben Stellung.

1. Glattalautobahn

Die Glattalautobahn bietet die Chance, die Siedlungsgebiete in Zürich Nord, Wallisellen, Dübendorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen zu entlasten, in dem Verkehr durch diese Siedlungsgebiete neu auf die Autobahn umgeleitet werden kann. Dies ist aber nur möglich, wenn die dazu nötigen Begleitmassnahmen ein verbindlicher, integrierter Bestandteil des Projektes werden. Andernfalls schafft sie nur mehr Kapazität für den mIV.

Mit dem neuen Eintrag ist richtigerweise die Streichung der ehemals geplanten Autobahn „K10“ mit Anschluss in Kloten verbunden. Da die neue Glattalautobahn keine Entlastung für Opfikon und Kloten bewirken kann, ist nun zu prüfen, wie die Siedlungsgebiete der beiden Städte vom Verkehr entlastet werden.

Die Glattalautobahn ist als Entlastung der heutigen Nordumfahrung von Zürich gedacht. De facto gleicht sie einem Ausbau von heute 6 auf künftig 10 Fahrspuren auf der A1 zwischen Zürich Nord und Baltenswil, wovon die neuen 4 Spuren weitgehend im Tunnel verlaufen. Entsprechend unsinnig ist die Forderung, zusätzlich auch noch die A1 zwischen Neuget und Brüttiseller Kreuz auszubauen. Total wären das dann mindestens 12 Spuren, also eine Kapazitätsverdoppelung gegenüber heute. Wenn die Glattalautobahn realisiert werden soll, dann soll auf der heutigen Autobahn die Kapazität um mindestens eine Spur pro Fahrtrichtung zurückgebaut und keinesfalls ausgebaut werden!

Auch der Ausbau der A51 zwischen Zürich Nord und dem Flughafen ist aus heutiger Sicht unnötig, da dort gar kein Engpass besteht. Er widerspricht zudem diametral dem verbindlichen Ziel, den Anteil des öV am Flughafen Zürich auf mindestens 42% zu halten. Der Ausbau des Anschlusses Opfikon muss dazu dienen, die Siedlungsgebiete zu entlasten, andernfalls ist darauf zu verzichten.

Im Jahr 2007 hat die SP bereits einen Gebietsmodalsplit für das belastete Glattal verlangt. Im Rahmen dieser Richtplaneintragung verlangen wir erneut, dass Anteil des mIV am Modalsplit im gesamten Glattal zu überwachen und verkleinern ist.

Anträge:

1. Für die Glattalautobahn sind Begleitmassnahmen verbindlich zu definieren, wodurch die Siedlungsgebiete vom mIV nachhaltig entlastet werden. Dazu gehören die Redimensionierung von Strassen innerorts sowie die Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr.
2. Die A1 soll zwischen Zürich Nord und Baltenswil nicht ausgebaut, sondern um eine Spur pro Richtung zurückgebaut werden.
3. Auf den Ausbau der A51 zwischen Zürich Nord und Kloten ist zu verzichten.
4. Der Anschluss Opfikon soll nur ausgebaut werden, wenn dadurch das Siedlungsgebiet entlastet wird, andernfalls ist darauf zu verzichten.
5. Der Modalsplit im Glattal ist zugunsten des öffentlichen Verkehr und des Langsamverkehrs zu verändern.

2. A1-Ausbau zwischen Baltenswil und Anschluss Töss

Diese Massnahme ist völlig unverständlich und kontraproduktiv. Diese Strecke ist gar nicht von Überlastungen betroffen und benötigt somit keinen Kapazitätsausbau. Im Gegenteil zieht sie Mehrverkehr nach Zürich und nach Winterthur an, wo die heutigen Engpässe sind. Die Behauptung, es ergäbe sich mit der Glattalautobahn zusammen einen «Korridor mit homogener Auslastung» ist falsch, denn auf diesem Abschnitt hat es gar nicht so viel Verkehr wie um die Städte Zürich und Winterthur.

Antrag:

1. Auf den Ausbau der A1 zwischen Baltenswil und Töss ist zu verzichten.

3. Oberlandautobahn

Das Zürcher Oberland ist heute schon stark zersiedelt. Jede neue Strasse fördert diese Zersiedelung. Darum kann die SP jede Form der Oberlandautobahn heute nur ablehnen.

Zuerst muss ein Raumkonzept mit einer Gesamtverkehrsstrategie erstellt werden die vernünftig und nachhaltig aufzeigen, wie in diesem Raum gewohnt, gewirtschaftet und verkehrt werden soll.

Wobei das Aatal einer mit geeigneten Massnahmen vor der grossen Verkehrsbelastung zu schützen ist.

Anträge:

1. Auf den Eintrag der neuen Streckenführung der Oberlandautobahn ist zu verzichten.
2. Der bestehende Eintrag der Oberlandautobahn ist tatsächlich zu streichen.
3. Für das Oberland muss eine Gesamtverkehrsstrategie erstellt werden.
4. Für das Aatal sind Begleitmassnahmen verbindlich zu definieren, wodurch die Siedlungsgebiete vom mIV nachhaltig entlastet werden.

4. Zentrumserschliessung Neuhegi – Grüze

Das ursprüngliche Projekt «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» sah vor, die Siedlungsgebiete entlang der Frauenfelderstrasse zu entlasten und diese Strasse abzuklassieren. Dadurch hätte die Wohnbevölkerung wenigstens einen Nutzen von der neuen Entlastungsstrasse gezogen. Nun wird aber vorgeschlagen, die Frauenfelderstrasse weiterhin als Hauptverkehrsstrasse und Autobahnzubringer aufrecht zu erhalten – zusätzlich zur und nicht anstelle der neuen Zentrumserschliessung. Die vom Verkehr geplagte Wohnbevölkerung erfährt mit diesem Vorschlag keine Entlastung. Dennoch soll eine neue Strasse gebaut werden, sodass am Schluss zwei parallele Autobahnzubringer zum A1-Anschluss Oberwinterthur vorhanden sein sollen. Das macht keinen Sinn!

Die neue Zentrumserschliessung zieht zudem neuen Verkehr aus dem oberen Tösstal zum A1-Anschluss Oberwinterthur an (und umgekehrt), der heute über andere Staatsstrasse ausserhalb von dichten Siedlungen verkehrt. Dieser Effekt wird durch den ebenfalls geplanten Heiligbergtunnel nochmals verstärkt. Dadurch erfährt Seen eine Mehrbelastung an Durchgangsverkehr, obschon es schon heute massiv darunter leidet. Dies gilt es auf jeden Fall zu unterbinden.

Schliesslich ist zu beachten, dass derzeit die Stadt Winterthur gar nicht über die finanziellen Mittel verfügt, um das Projekt in absehbarer Zeit und innert nützlicher Frist zu realisieren. Demzufolge sind Massnahmen zu definieren, die schon vor der Realisierung der neuen Strasse die Bevölkerung von übermässigen mIV schützen.

Anträge:

1. Für die Zentrumserschliessung Neuhegi – Grüze sind Begleitmassnahmen verbindlich zu definieren, wodurch die Siedlungsgebiete vom mIV nachhaltig entlastet werden. Andernfalls ist auf die Massnahme zu verzichten. Zu den Begleitmassnahmen gehören die Redimensionierung von Strassen innerorts sowie die Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr.
2. An der Abklassierung der Frauenfelderstrasse ist festzuhalten.
3. Auch in Seen sind Schutzmassnahmen als verbindlicher Projektbestandteil zu definieren und umzusetzen, die diesen Stadtteil von übermässigem Verkehr entlasten.
4. Unabhängig vom Projekt Zentrumserschliessung sind unverzüglich Massnahmen zu planen, die die Wohngebiete vom Verkehr nachhaltig entlasten. Dazu gehören ebenfalls die Redimensionierung von Strassen innerorts sowie die Förderung von Fuss- und Veloverkehr und des öffentlichen Verkehrs.

5. Depot Limmattalbahnhof

Die Realisierung der Limmattalbahnhof wird begrüsst. Sie ist dringend nötig, um eine schnell wachsende und vom mIV geplagte Region mit einem sehr attraktiven, ökologischen Verkehrsmittel zu erschliessen. Unbestritten ist auch die Notwendigkeit eines Depots für ihren Betrieb.

Die Wahl des Standortes hingegen gleicht einer Strauss-Politik: Man steckt nun einfach den Kopf in den Sand. Der optimale Standort soll zu Gunsten der zweitbesten Wahl fallen gelassen werden, weil man dort die Kosten für die Altlastensanierung scheut. Das ist keine nachhaltige Politik!

Nachhaltig ist, den optimalen Standort zu wählen und die Altlasten dort zu sanieren. Denn sie verschwinden ja nicht, sondern werden einfach der nächsten Generation überlassen. Die Sanierungskosten werden aber früher oder später

ohnehin anfallen, also soll jetzt die Gelegenheit genutzt werden, um dies zu tun. Ferner ist festzuhalten, dass die Sanierung von Altlasten den Verursachern/-innen anzulasten sind – und sicher nicht dem Verkehrsfond!

Das Depot der Limmattalbahn soll am Ort erstellt werden, wo er städtebaulich und betrieblich am besten liegen würde, also in Asp.

Insbesondere sind im Limmattal keine Fruchtfolgeflächen ohne Zwang zu verbauen. Denn der Bezirk Dietikon, also das Limmattal, hat heute schon relativ wenig Fruchtfolgeflächen. Und falls hier tatsächlich wertvolles Ackerland für ein Depot versiegelt wird, so ist die Ersatzfläche im Bezirk zu definieren.

Anträge:

1. Fürs Depot der Limmattalbahn soll am Standort Asp festgehalten werden. Auf den Eintrag des Standortes Müsli in den kantonalen Richtplan soll verzichtet werden. Der Kanton Zürich bittet den Kanton Aargau um den Eintrag des Standortes Asp in seinen Richtplan.
2. Die Altlastensanierung des Standortes Asp wird den Verursachern/-innen belastet. Der Kanton Zürich unterstützt den Kanton Aargau in dieser Hinsicht. Entnahmen aus dem Verkehrsfond für diese Sanierung sind auszuschliessen.
3. Falls das Depot im Müsli erstellt wird, so muss die ersetzte Fruchtfolgefläche im Bezirk Dietikon ausgewiesen werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

**Sozialdemokratische Partei
Kanton Zürich**



Daniel Frei
Präsident



Regula Götsch
Generalsekretärin