

Bericht zur Richtplandebatte 4 – Kapitel „Verkehr“

Sitzung vom Donnerstag, 13. und Samstag, 15. März 2014

Redaktion: Benno Scherrer Moser

Verkehr

Das vierte Kapitel, der Verkehr, wurde zwar erst gerade 2007 revidiert, dennoch wurde es im Rahmen der Gesamtüberprüfung nochmals angepackt. Für uns Grünliberale ist das ein Kernthema, weshalb wir es nicht dabei belassen wollten, einfach auf den Stand von 2007 abzustellen. Leider haben sich in den letzten sieben Jahren keine Verschiebungen der politischen Landschaft ergeben, welche es ermöglichen würden, der Strassenplanungs- und Strassenbaueuphorie die richtigen Mehrheiten entgegenzusetzen. Vielmehr wurde bestätigt, dass eine Mehrheit des Kantonsrates weiterhin auf einen massiven Ausbau des Strassenverkehrs setzt und das Mobilitätsbedürfnis als gegeben betrachtet und mit mehr und breiteren Strassen auffangen will, anstatt konsequent auf Verkehrsvermeidung und Umlagerung zu setzen. Dagegen wurden (ich habe es nicht überprüft, ob sie alles gefunden haben) alle Sätze rausgestrichen, bei denen es um die Förderung oder Bevorzugung des öffentlichen, Velo- oder Langsamverkehrs zum Inhalt hatten.

Andreas Hasler klärte im Rahmen der Grundsatzdebatte zum Kapitel Verkehr die Ziele der grünliberalen Verkehrspolitik für den Kanton Zürich.

Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass der Verkehr möglichst rasch nicht mehr wachsen soll. Selbstverständlich ist die heutige Realität eine andere, der Verkehr nimmt laufend und im Gleichschritt mit dem wirtschaftlichen Wachstum zu. Wir stellen uns dem und meinen, wenn schon muss das Verkehrswachstum möglichst umweltfreundlich, das heisst hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr aufgefangen werden. Damit bewahren wir die Strasseninfrastruktur vor dem Kollaps und können darauf verzichten, Milliarden für Strassen auszugeben, deren Unterhalt wir uns allein schon finanziell irgendwann nicht mehr leisten wollen.

Im Einzelnen weise ich auf 3 Punkte hin:

1. Wir Grünliberale wollen die Erschliessung von heute noch verhältnismässig dünn besiedelten Räumen nicht weiter verbessern. Mit einer verbesserten Erschliessung, vor allem auf der Strasse, wird nämlich die Bevölkerungsentwicklung angeheizt, was für die Handlungsräume der Kultur- und Naturlandschaften unerwünscht ist. Ganz speziell die beantragte äussere Nordumfahrung wirkt diesem Ziel – das ja auch ein unbestrittenes Ziel des Richtplans ist – massiv entgegen. Es ist für uns unverständlich, wie man den Schutz des Kulturlandes postulieren kann und gleichzeitig mit so einem Monsterbau die Zersiedelung des Unterlandes – wo unsere besten Böden sind – anheizen will.
2. Wir wollen Verkehrsmittel fördern, die sparsam mit den Ressourcen umgehen, sei dies Energie oder Raum. Zu erwähnen sind hier die Elektrovelos, die speziell für den Pendlerverkehr immer attraktiver werden. Für sie ist eine Infrastruktur bereitzustellen, die ihren Bedürfnissen entspricht, sprich es ist ein Netz an Velobahnen zu erstellen, wo VelofahrerInnen durchfahren können und nicht immer von Kreuzungen gestoppt werden. Nicht vergessen wollen wir aber die umweltfreundlichste Art der Fortbewegung, das Gehen mit den eigenen Füßen. Gerade in den Ballungsräumen müssen wir dafür auch Platz und vor allem noch vermehrt den Vortritt reservieren.
3. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind konsequent miteinander zu verknüpfen. Nur wenn Bahn, Tram und Bus untereinander über sehr kurze Wege verbunden sind, sind sie eine Alternative zur Strasse.

Im Kapitel „Gesamtstrategie“ gab es doch tatsächlich den Versuch, den Passus „Die Gesamtstrategie soll sich am Ziel von 2,2 Tonnen CO₂ pro Person und Jahr ausrichten und dieses möglichst bis zum Jahr 2050 erreichen“ zu kippen!

Der Verkehr trägt aber wesentlich zum CO₂-Ausstoss bei. Ohne Massnahmen beim Verkehr lässt sich das 2,2 t-Ziel nicht erreichen, also muss (auch) die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Zürich auf dieses Ziel ausgerichtet sein. 2,2 t CO₂ im Jahr 2050: Dieses Ziel gibt sich der Kanton Zürich mit dem Energieplanungsbericht. Es ist eigentlich zu tief, nachhaltig wäre 1 t. Der Baudirektor warf sich nicht gerade mit Verve in die Bresche für den Richtplandebatte – unter Verweis darauf, dass es ja bereits im Energiegesetz stehe...für uns – und eine nur sehr knappe Mehrheit des Rates (85:87) – gehört der Passus in den Richtplan.

Wir versuchten nochmals, den Verkehrszuwachs zu mindestens 60% auf den öV zu lenken – aktuell liegt der Wert bei 55% - und richtig wären eigentlich 80%. Auch die zweite Abstimmung konnte leider nicht gewonnen werden.

Was wir im Grundsatzvotum postuliert hatten, scheiterte bei den Abstimmungen. Velobahnen finden keinen Platz im Richtplandokument, wichtig ist aber, dass wenigstens die Förderung des Velo- und Fussverkehrs klar formuliert ist und bleibt. Dagegen wurde noch nichts eingewendet – aber bei den konkreten Zielen für den Strassenverkehr wurde dann plötzlich der Satz gestrichen, dass „der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs besonderes Gewicht“ zukommen soll. Schliesslich konnte ein Passus eingefügt werden, dass insbesondere in den Stadtlandschaften und in der urbanen Wohnlandschaft ein zusammenhängendes und durchgängiges Velowegnetz anzustreben und ein zusammenhängendes und durchgängiges Velowegnetz mit Anschluss an den öffentlichen Verkehr zu fördern ist.

Wie viel Platz soll das Strassennetz beanspruchen soll, führte wieder zu einer Grundsatzdiskussion, die wir wiederum verloren... Unser kantonales Strassennetz gehört zu den dichtesten auf der ganzen Welt. Noch mehr Land für Strassen zu verbrauchen, ist deshalb nicht nötig und zerstückelt unser Land nur noch mehr. Zudem würde mit noch mehr Strassen deren Unterhalt insgesamt verteuert. Wir müssen auf der bestehenden Strassenfläche allen Verkehrsträgern Platz geben. Dafür wurden gegen unseren Willen Netzergänzungen und Ausbauten zur Beseitigung von Stausituationen und zur Entlastung belasteter Gebiete festgesetzt und die Attraktivitätssteigerung für den Fuss- und Veloverkehr gekippt, unglaublich...

Nun zu den einzelnen **Karteneinträgen**:

Deutliche Worte fand Beni Schwarzenbach zu den **Stadttunnels**, welche er als Mobilitätskonzepte aus der Mottenkiste bezeichnet, die nur Kapazitätsausbau bringen und die Bedürfnisse – und demokratischen Beschlüsse wie der Städte-Initiative – der Stadtbevölkerung missachten. Die andere Seite schwafelte von Ring- und Umfahrungsstrategie, und von (welche?) Entlastung des Zentrums. Ein an die Stadttunnels angehängtes unterirdisches Parkhaus, blieb auch im Richtplan. Cyril von Plantas Aussage, dass es sich dabei um einen Anachronismus handle, fand zwar Gehör, konnte aber die Mehrheiten nicht wenden. Kurz: Es war unmöglich, auch nur einen Karteneintrag aus dem Richtplan zu kippen.

Dafür wurden neue Umfahrungsstrassen reingedrückt – so um **Dietikon** herum. Diese Umfahrung führt von der Kantonsgrenze an die Kantonsgrenze – und wäre wenn schon ein Aargauer Projekt, wie René Gutknecht monierte.

Es wurden auch an Richtplaneinträgen festgehalten, wo gemäss einem Brief der Regierung vom September 2013 bestätigt, gar kein Problem besteht. In **Egg** soll es nun eine neue Strasse durch ein Wohnquartier geben, dabei würde eine Variante Null Plus entlang der bestehenden Verkehrsführung vollauf genügen. Mit der neuen Strasse wird höchstens neuer Verkehr vom rechten Seeufer auf dem Weg zur A53 angezogen.

Und in **Fällanden** soll der Bevölkerung und dem Gemeinderat eine Umfahrung aufgezwungen werden - der Gemeinde wurde von bürgerlicher Seite „Verweigerung“ vorgeworfen. Stefanie Huber hat deutlich dargelegt, dass mit diesem Projekt das Stauproblem nicht gelöst, sondern höchstens verlagert und dafür Kulturland, Wald, ein Naherholungsgebiet und viel Geld geopfert würde. Mit 87 : 85 gab es eine äusserst knappe Resultat – und etwa der einzige Lichtblick des Abstimmungsmarathons.

Im Gegensatz dazu hat dann der Rat den Ausbau der Strasse Affoltern – **Regensdorf** auf 3 Spuren zugestimmt, dies in einem Gebiet, wo es aufgrund des Moorschutzes schlicht unmöglich ist, so etwas umzusetzen. Nun, hier wird der Eintrag einfach ein Eintrag bleiben.

Im Raum **Winterthur** wurden ein wahres Potpourri von Autobahnen und Hauptverkehrsstrassen, Tunnel und Tieferlegungen bestätigt, unbesehen davon, dass viele dieser Ausbauvorhaben neue Einfallsachsen sein werden und aktuell der grösste Teil des Verkehrs hausgemacht ist.

Ebenfalls (wenn auch nur knapp) bestätigt wurde die sog. **Äussere Nordumfahrung**, welche schlicht nicht bewilligungsfähig ist. Der Bund hat sich diesbezüglich schon klar geäussert, aber weder das, noch die klaren Worte von Barbara Schaffner und anderen gegen diesen landschaftsfressenden strassenplanerischen Wahnsinn konnten diese „Vision“ stoppen.

Und manchmal gab es auch eine Scheindebatte – soll es im Richtplan „Realisierungshorizont kurzfristig“, d.h. 5 – 10 Jahre oder Realisierungshorizont 2018 – 2022 heissen? Darüber haben wir eine Viertelstunde diskutiert, von einem Signal nach Bern war die Rede, von einer Berücksichtigung der Anliegen der Schwamendinger Bevölkerung, denn darum ging es: Wann soll die Einhausung Schwamendingen verwirklicht werden: Wir meinen, so rasch als möglich! Die Einhausung ist überfällig, und vom Kantonsrat immer wieder bestätigt worden. Also: wir stehen für den Schutz der Bevölkerung, so rasch als möglich, unabhängig davon, dass wir – aus Gründen der Konsistenz des Richtplandokumentes – gegen die Jahreszahlen waren. Wir waren hier konsequent – andere wollten das eine Mal eine Jahreszahl, ein anderes Mal nicht...

Keine Scheindebatte ist die Frage, ob „zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs dieser *wo erforderlich* gegenüber dem motorisierten Individualverkehr *angemessen* bevorzugt“ werden soll... Klar – und nach unserer Ansicht richtig – wäre die knappe und klare Formulierung gewesen... aber auch hier hat eine Mehrheit anders entschieden. Und in der Konsequenz wurden dann auch geeignete Abstellmöglichkeiten für **Velos** aus der regierungsrätlichen Vorlage rausgestrichen, obwohl das im Personenverkehrsgesetz genau so steht. Ohnehin hatten es alle Formulierungen zu Gunsten des Veloverkehrs einen schweren Stand – was angegriffen wurde, fiel aus dem Text. Was uns bleibt, ist die Hoffnung, dass auf lokaler Ebene Veloanliegen zügig in Angriff genommen werden.



Die grosse Debatte fand dann um den Flugplatz Dübendorf, und damit um den **Innovationspark** statt. Der Regierungsrat hat das Areal in Dübendorf als Standort für den Innovationspark festgelegt – und seine Position erst zwei Tage vor der Debatte bestätigt. Es war schon immer klar, dass Dübendorf der ideale Standort ist. Nun wurde wortreich versucht zu erklären, weshalb der von Aviatik-freundlichen Kantonsräten eingebrachte Änderungsantrag auch ein Votum für den Innovationspark sei. Für die Tragweite der Entscheidung, welche gefällt werden sollte, kamen die Anträge unanständig spät.

Stefanie Huber hat klargestellt, dass darum geht, neben dem Innovationspark dem Glattal eine grüne Lunge zu schaffen, es wird eine positive städtebauliche und wirtschaftliche Dynamik geben.

Der Mehrwert des Innovationsparks gegenüber der aviatischen Nutzung ist ausgewiesen. Letztere bringt mehr Lärm, v.a am Abend und am Wochenende. Eine Helikopternutzung durch Rega und Polizei ist für uns in Ordnung.

Für uns Grünliberale braucht es keine allgemeine Aviatik, sondern einen Innovationspark, und einen Entscheid. Auch für Bern, Bern braucht ein Zeichen des Kantons, nicht nur der Regierung, sondern auch des Parlaments. Aber es geht doch nicht an, dass wir wenn nicht nötig, Kompetenzen an Bern delegieren.

Benno Scherrer unterstrich noch, dass die Regierung – mit einer bürgerlichen Mehrheit – ein klares Bekenntnis für den Innovationspark abgegeben hat. Er hat geplant, Visionen entwickelt, im Einklang mit den Grundsätzen des Richtplans. Für ein Bekenntnis zum Innovationspark hätte es eben diesen Antrag derjenigen, welche mehr an einem Flugbetrieb interessiert sind, nicht gebraucht. Für ein echtes Bekenntnis zum Innovationspark wäre der ursprüngliche Antrag klar zielführender gewesen. Das Geschäft polarisierte in extremem Ausmass – und es gab einen Pattentscheid – den der Ratspräsident auf die falsche Seite kippte.

Nach 50 Anträgen zum Thema Strassen wurden ein Dutzend Anträge zum öffentlichen Verkehr und zum Langsamverkehr behandelt – auch hier meist ohne Erfolg für uns, auch bei ganz wichtigen Anträgen nicht. Auch hier war die ursprüngliche Vorlage besser als der abgeänderte Richtplan.

Erstes Beispiel dafür war die Frage um die Parkierung für die Luftseilbahn **Stettbach – Zoo**, wo trotz bester öV-Erschliessung auch Parkierungsmöglichkeiten ausserhalb der P+R Anlage zugelassen werden sollen. Das kann massiven Mehrverkehr mit sich bringen, gegen den sich Stefanie Huber erfolglos einsetzte.

Immerhin blieb die Erweiterung der **Glattalbahn** im Richtplan drin, gebaut ist damit der wichtige Mittelverteiler in diesem Entwicklungsgebiet noch nicht, aber er bleibt als die wichtige und richtige Option für die Verkehrsprobleme im mittleren Glattal.

Bei den Eisenbahnstrecken wurden keine Änderungen vorgenommen – bei zusätzlichen Stationen wurde es spannender. So sprach sich Christoph Ziegler dafür aus, dass ein Bahnhof **Grüze Nord** im Richtplan belassen werden soll. Dieser hat grosses Potenzial und könnte den Hauptbahnhof Winterthur entlasten.