

Eingesandtes

SP Wallisellen zum Verkehrsrichtplan

Der kantonale Verkehrsrichtplan ist bis Ende Juni öffentlich aufgelegt. Mit dem Richtplan soll der nötige Platz für künftige Verkehrsinfrastruktur freigehalten werden. Der Richtplan ist ein früher Schritt im Planungsprozess und der allgemeinen Meinungsbildung - hier mitzuwirken hat also Signalwirkung. Darum hat sich die SP Wallisellen am 9. Juni mit dem Thema befasst.

Die Ausgangslage für Wallisellen das Glattal ist klar: wir befinden uns in einem dynamischen Wachstumsgebiet des Kantons, lag doch in den letzten 10 Jahren die Zunahme bei den Einwohnern und den Arbeitsplätzen deutlich über dem kantonalen Durchschnitt. Ein weiteres überdurchschnittliches Wachstum wird für die Zukunft prognostiziert. Mit aller Schärfe stellt sich die Frage, wie der Verkehr in Zukunft bewältigt werden soll, wir haben schon genug Verkehrsemissionen und Staus.

Grundsätze

Die Grundsätze im Richtplan sind klar. Mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses soll vom öffentlichen Verkehr aufgefangen werden, in dicht besiedelten Gebieten wie dem Glattal muss es also deutlich mehr sein, damit der Durchschnitt im ganzen Kanton erreicht wird. Damit dieses anspruchsvolle Ziel erreicht werden kann, muss der öffentliche Verkehr wirkungsvoll ausgebaut werden.

Beurteilung der Richtplaneinträge

Die im Richtplan eingezeichneten Projekte **des öffentlichen Verkehrs** gehen im grossen Ganzen in die richtige Richtung: die Glattalbahn mit einem Ring um den Hardwald und Kapazitätserweiterungen für die SBB. Zusätzlich beantragt haben wir eine Verbindung der Glattalbahn von Oerlikon zu den Fachmärkten in Dietlikon und als Vorgängerbetrieb eine leistungsfähige, durchgehende Buslinie (Verknüpfung der Linien 94 und 787).

Anders bewerten wir **die Strassenprojekte**: verschiedene Neu- und Ausbauten von Autobahnen werden das Glattal mit zusätzlichem Verkehr belasten.

Z.B. der Stadttunnel zwischen Brunau und Dübendorf. Die im Untergrund entsorgten Autos tauchen wieder einmal auf, nämlich zwischen Wallisellen und Dübendorf. Genau im Gebiet, das die beiden Gemeinden durch einen gemeinsamen Gestaltungsplan (Zwicky-Fabrik) aufwerten wollen. In der Stadt Zürich würden die Sihl und Teile der Limmat aufgewertet, aber der Glattraum zusätzlich massiv zu belastet. Selbstverständlich unterstützen wir die Aufwertung der stadtzürcher Flusslandschaften, aber bitte nicht auf Kosten des Glattals! Wir wollen den Glattraum entlasten und als attraktives Naherholungsgebiet gestalten. Der Stadttunnel baut die Strassenkapazität dort aus, wo ein komfortables Angebot des öffentlichen Verkehrs besteht. Der Richtplan torpediert damit seine eigenen Ziele.

Z.B. Oberlandautobahn und Südostumfahrung Winterthur. Massiver Mehrverkehr aus dem Zürcher Oberland, Ost- und Innerschweiz und dem süddeutschen Raum wäre eine unmittelbare Konsequenz. Die neuen Strassen laden noch mehr Steuerzahler zur Abwanderung in die Steuer-Dumping-Gemeinden ein, wodurch das Steueraufkommen des Kantons weiter geschwächt und Emissionen und Staus im Glattal massiv verstärkt würden.

Sackgasse Strassenbau

Auch im Glattal wird seit Jahrzehnten versucht, mit Strassenbau Verkehrsprobleme zu lösen. Es funktioniert in Ausnahmen, in der Regel bringt dieses Rezept mehr Autos, mehr Staus, mehr Lärm, mehr Luftverschmutzung, mehr Treibhauseffekt und mehr Bewegungseinschränkungen für Kinder. Das spüren wir in Wallisellen hautnah, jedes Jahr eine deutliche Verkehrszunahme. Das bestätigt auch der zuständige Gemeinderat Krismer und kommentiert *“ich bin mir auch bewusst dass diese*

Entwicklung in unserer Gemeinde kurz- und mittelfristig zu einer Qualitätseinbusse führt". Mit der Ablehnung der flächendeckenden Tempo 30 Massnahmen vor zwei Jahren haben die WallisellerInnen ein Werkzeug aus der Hand gegeben, das wenigstens lokal eine gewisse Entlastung versprochen hätte.

So ist Wallisellen auf Gedeih und Verderb der übergeordneten Verkehrspolitik ausgeliefert, daher unser spezielles Interesse am kantonalen Verkehrsrichtplan. Dieser schlägt grosse Strassenausbauten vor, obwohl er die Verkehrszunahme zur Hälfte auf den ÖV leiten will. Und er erwähnt nur am Rande, was wir ins Zentrum stellen wollen, nämlich die

Stärkung des Fussgänger- und Velofahrerverkehrs

Nur unter dieser Prämisse ist im Glattal mit seinen chronischen Verkehrsverstopfungen die Aufrechterhaltung einer gewissen Mobilität auf dem Strassennetz denkbar. Eine wesentliche Verkehrsverlagerung auf den nichtmotorisierten Verkehr setzt voraus, dass Neu- und Ausbauten der Infrastruktur auf dieses Ziel ausgerichtet werden. Eine intelligente Durchmischung verschiedener Lebensbereiche kann viele Wege auf Fussgänger- und Velodistanz verkürzen. Eine solche Verdichtung intensiviert das soziale, kulturelle und wirtschaftliche Leben. Unter Berücksichtigung aller aufgewendeten Arbeitsstunden bleibt das Velo das schnellste Verkehrsmittel - Umlagerung auf nichtmotorisierten Verkehr ist effiziente Wirtschaftsförderung.

Als konkrete Massnahme schlagen wir vor, ein Velonetz für den Berufsverkehr in den Verkehrsrichtplan aufzunehmen. Grundsätzlicher betrachtet, wollen wir die Prioritäten im Richtplan ändern: erstens nichtmotorisierter Verkehr, zweitens ÖV und drittens privater Autoverkehr. Und das natürlich bei den Prinzipien und den konkreten Projekten.

Vernehmlassung

Die Mitgliederversammlung der SP Wallisellen beschloss an der Vernehmlassung zum Verkehrsrichtplan in diesem Sinne teilzunehmen. Der volle Text kann auf www.spwallisellen.ch nachgelesen werden. Ebenso das Weissbuch Strassenbau, in dem die überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich-Nord die regionalen Auswirkungen des Verkehrsrichtplans beleuchtet. Der Richtplan selbst, inklusive Karten, ist unter www.richtplan.zh.ch zu finden. Über diese Adresse kann auch jedermann und jedefrau bis zum 30. Juni (mit Fristerstreckungsantrag bis Mitte Juli) Vorschläge und Einwendungen anbringen.