

Das AGZN

Weissbuch Strassenbau

für die Region Zürich-Nord 2005 - 2025

Stellungnahme zur Revision des Richtplans Verkehr des Kantons Zürich, 2005/2006



Herausgegeben von:

ÜBERPARTEILICHE ARBEITSGRUPPE ZÜRICH-NORD

GEU Dübendorf, **GP** Kloten, **GP** Rümlang, **GP** Zürich 11 und 12,
Grüne Region Greifensee, **NI** Opfikon, **SP** Bassersdorf, **SP** Bezirk Bülach, **SP** Kloten,
SP Dübendorf, **SP** Opfikon, **SP** Dietlikon, **SP** Rümlang, **SP** Volketswil,
SP Wallisellen, **SP** Zürich 11 und 12, **VCS** Zürich

und



Inhaltsübersicht

Vorwort	_____	
Einleitung	_____	1
1.1 Zusammenfassung	_____	1
1.2 Die Region Zürich-Nord	_____	2
1.3 Grundsätze für mehr Lebens- und Umweltqualität in Zürich-Nord	_____	3
1.4 Die Revision des Richtplans Verkehr des Kantons Zürich	_____	4
2 Information, Analyse, Kritik	_____	5
2.1 Allgemeine Kritik am Richtplan	_____	5
2.1.1 Kritik am Strassenbauprogramm	_____	5
2.1.2 Der Richtplan widerspricht seinen eigenen Zielen und Grundsätzen	_____	5
2.1.3 Der Richtplan widerspricht übergeordneten Richtlinien, Festlegungen und Gesetzen	_____	6
2.1.4 Die im Richtplan vorgeschlagenen Massnahmen sind unverbindlich und vage	_____	6
2.1.5 Parkierung	_____	6
2.1.6 Öffentlicher Verkehr	_____	7
Karte 1: Zürich-Nord und die Schweiz - Autobahnen, bestehend	_____	9
Karte 2: Zürich-Nord und die Region - Autobahnen, bestehend und geplant	_____	10
Karte 3: Zürich-Nord - Autobahnen und Hauptstrassen, bestehend und geplant	_____	11
2.2 Änderungsanträge zu den Karteneinträgen	_____	12
2.2.1 Strassenbau-Projekte in Zürich-Nord	_____	12
2.2.2 Übrige Strassenbauprojekte, die Zürich-Nord (direkt oder indirekt) betreffen	_____	22
2.2.3 Gegenüber dem Richtplan 95 aufklassierte Hauptstrassen bzw. Korridore in Zürich-Nord	_____	23
2.3 Änderungsanträge zum Text	_____	24
3 Mustervorlage für Einwendungen und Handlungsanweisungen	_____	27
Literaturliste	_____	28
Impressum	_____	28

Vorwort

Anlass für dieses Weissbuch ist die Revision des Richtplans Verkehr des Kantons Zürich.

Das Weissbuch Strassenbau Zürich-Nord 2005 ist von der Überparteilichen Arbeitsgruppe Zürich-Nord AGZN verfasst worden. Die AGZN befasst sich seit 1987 mit Umwelt- und Verkehrsfragen in der Region Zürich-Nord. Zürich-Nord umfasst die Zürcher Stadtkreise 11 und 12 sowie die nördlich an die Stadt Zürich angrenzenden Agglomerationsgemeinden.

In den vergangenen Jahren hat sich die AG Zürich-Nord zu verschiedenen aktuellen Fragen der Umwelt-, Landschafts- und Verkehrspolitik verlauten lassen. Ihre Mitglieder setzen sich auch mittels Vorstössen in kommunalen Gremien sowie im Zürcher Kantonsrat für den Erhalt und die Verbesserung der Lebensqualität in ihrer Region ein.

Das vorliegende Weissbuch befasst sich vor allem mit den geplanten Strassenbauprojekten sowie dem öffentlichen Personenverkehr in der Region Zürich-Nord und zeigt die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt auf. Ausdrücklich nicht behandelt wird der Flugverkehr. Wir konzentrieren uns auf Vorhaben, welche die Region Zürich-Nord betreffen. Projekte, die ausserhalb der Region liegen, werden nur kommentiert und beurteilt, wenn sie einen direkten Einfluss auf Zürich-Nord haben.

Welche Auswirkungen hat der neue Richtplan auf den Verkehr in Zürich-Nord, diesem heute schon übermässig belasteten Gebiet? Wie wird sich die Umweltsituation, wie die Luft- und Lärmbelastung entwickeln? Was bedeutet das für die Lebensqualität in Zürich-Nord? Wer gewinnt? Wer verliert? Wer wird entlastet? Wer wird neu belastet?

Diese Fragen werden in diesem Bericht untersucht. Die Ergebnisse sollen Ihnen, liebe Leserin und lieber Leser helfen, sich eine Meinung zu bilden. Wir hoffen, dass der eine oder die andere von Ihnen in der Zeit bis zum 30. Juni 2005 von Ihrem Recht zu Einwendungen Gebrauch machen wird. Eine Mustereinwendung finden Sie im Anhang.

Bitte konfrontieren Sie Ihre Kantonsrätin oder Ihren Kantonsrat zu den im Richtplan aufgeführten Projekten in Ihrer Region.

Die Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich-Nord AGZN und der Verkehrs-Club der Schweiz

Die Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich-Nord ist ein Forum, in dem sich Delegierte aus rund 20 Parteisektionen aus den Gemeinden der Zürcher Planungsregion Glattal und den Zürcher Stadtkreisen 11 und 12 regelmässig treffen. Seit 1987 werden parteien- und grenzübergreifend die Themenbereiche Verkehr, Umwelt und Siedlungsentwicklung im Norden Zürichs diskutiert. Mit Unterstützung des VCS greifen wir in den politischen Entscheidungsprozess ein und lassen die kritischen Stimmen des Zürcher Nordens in die Medien einfließen.

Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) setzt sich seit 25 Jahren für ein menschen-, umwelt- und klimageRechtes Verkehrswesen ein. Der VCS Zürich, als kantonale Sektion des VCS, beteiligt sich deshalb an aktuellen Planungsfragen im Kanton Zürich. *VCS - wir bewegen Menschen.*

Einleitung

1.1 Zusammenfassung

Gegenwärtig wird der Richtplan des Kantons Zürich im Bereich Verkehr überarbeitet. Damit werden die Weichen gestellt für die zukünftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Kanton Zürich. Der Verkehrsplan macht Aussagen über die Strassen, den öffentlichen Verkehr, die Parkierung und den Güterverkehr. Geplant wird insbesondere ein massiver Ausbau des Strassennetzes. Damit werden neue Kapazitäten für zusätzlichen Verkehr geschaffen, der die Umwelt- und Lebensqualität in Zürich-Nord verschlechtern wird. Und das in einem Gebiet, das schon heute übermässig belastet ist.

Der neue Verkehrsrichtplan sieht für den Kanton Zürich für die nächsten zwei Jahrzehnte 50 Strassenbauprojekte mit einer Gesamtlänge von über 80 Kilometern vor. Auch wenn nicht alle Projekte realisiert werden, da es sich zum Teil nur um „langfristige Trasseesicherungen“ handelt, stellt dieses Programm einen enormen Ausbausub dar. Besonders stark davon betroffen ist die Region Zürich-Nord, zumal sie schon heute die grösste Autobahndichte der Schweiz aufweist und die am besten erschlossene Region der Schweiz ist. Nun sollen hier unter anderem noch 5 neue Autobahndreiecke und 4 neue Autobahnanschlüsse entstehen.

Für zusätzliche Autobahnen und Kantonsstrassen sollen rund 20 Milliarden Franken ausgegeben werden, während für den Ausbau des Bahn- und Busangebots nur 5 Mrd. Franken zur Verfügung stehen.

Das vorliegende Weissbuch setzt sich vor allem mit den geplanten Strassenbauprojekten in der Region Zürich-Nord auseinander und zeigt die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt auf. Zuerst werden die Fakten dargestellt und einer kritischen Analyse unterzogen. Dann werden weitergehende Forderungen aus ökologischer, verkehrspolitischer und finanzieller Sicht aufgestellt.

In Kapitel 1 des Weissbuchs werden die Grundlagen des Berichts und unserer Beurteilung dargestellt. In Kapitel 2 wird der Richtplan Verkehr im einzelnen analysiert und beurteilt. Drei eigens hergestellte Karten verschaffen einen Überblick über die Situation in Zürich-Nord. Die neun wichtigsten Projekte für Zürich-Nord werden in detaillierten Datenblättern vorgestellt und kritisiert. Vor allem werden auch Änderungsanträge zum Richtplan formuliert.

Die Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich-Nord AGZN wendete für die Beurteilung des Strassenbauprogramms einen Kriterienkatalog mit drei Punkten an: Verkehrsbedürfnisse, Mitteleinsatz, Mensch/Siedlung/Umwelt. Die Forderungen sind breit abgestützt auf Konsultationen, welche die Gemeinde- und SektionsvertreterInnen der AGZN im Gebiet Zürich-Nord mit den unterschiedlichsten Personen geführt haben.

Kürzest-Zusammenfassung ...

Gegenwärtig wird der Kantonale Richtplan Verkehr revidiert.

Mit diesem Bericht werden die Projekte des Strassenbaus, die Zürich-Nord betreffen, analysiert und übersichtlich dargestellt.

Durch die speziell für diesen Bericht erstellten Karten und die zusammenfassenden Datenblätter der wichtigsten Projekte werden die lokalen und regionalen Auswirkungen klarer ersichtlicher.

Einerseits stellen wir die Projekte so vor, wie sie im revidierten Richtplan Verkehr aufgeführt sind. Andererseits bewerten wir die Auswirkungen dieser Projekte auf Mensch und Umwelt. Daraus folgen Forderungen, die Sie als Anträge bis am 30. Juni 2005 einreichen können. Eine Mustervorlage für Einwendungen findet sich im Anhang.

1.2 Die Region Zürich-Nord

Definition und Abgrenzung des Gebiets Zürich-Nord

Zürich-Nord ist das Gebiet zwischen Milchbuck, Flughafen und Greifensee (siehe Karte 1, Seite 9). Es setzt sich zusammen aus vierzehn Gemeinden¹ und den Zürcher Stadtkreisen 11 und 12². Fünf dieser Gemeinden sind statistisch gesehen Städte zwischen 12'000 und 22'000 EinwohnerInnen.

Zürich-Nord ist die am schnellsten wachsende Region der Schweiz. Heute zählt sie rund 200'000 EinwohnerInnen und 150'000 Arbeitsplätze. Falls Zürich-Nord als politische Einheit gälte, wäre sie die zweitgrösste Schweizer Stadt. Und sie wird weiter wachsen. Die Prognosen der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) für das Jahr 2025 rechnen mit einem bis zu 40%-igem Wachstum.

Verantwortlich für diese überdurchschnittliche Entwicklung ist vor allem die verkehrstechnische Lage zwischen der Innenstadt von Zürich, dem Wirtschaftszentrum der Schweiz, und dem grössten Flughafen der Schweiz in Zürich-Kloten. Zürich-Nord hat sich im Grossraum Zürich zu einer Neben-Stadt entwickelt, die selber kein eigentliches Zentrum aufweist. Es gibt aber verschiedene Einrichtungen die für den Grossraum Zürich zentrale Funktionen erfüllen. Neben dem Flughafen Kloten sind dies vor allem Einkaufszentren und Fachmärkte. Alle diese Einrichtungen sind durch einen grossen Publikumsverkehr gekennzeichnet.

In Zürich-Nord findet ein eigentlicher Boom statt. Auf die Erweiterung des Flughafens folgt die Entwicklung immer neuer Bürokomplexe und Wohngebiete: Zentrum Zürich-Nord (Neu-Oerlikon), Oberhauserried in Opfikon-Glattbrugg (Glattpark), Leutschenbach beim Fernsehstudio in Seebach/Oerlikon usw. Bald soll auch die Umnutzung und Neu-Bebauung des Flugplatzes Dübendorf erfolgen.

Die Belastung des Verkehrsnetzes nimmt immer weiter zu. Prognosen mit bis zu 40% Mehrverkehr wirken bedrohlich. Diesen Prognosen mit immer neuen Strassen zu begegnen, ist nicht nachhaltig und gefährdet die Lebensqualität in Zürich-Nord. Umso wichtiger ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes, wobei die neue Glattalbahn zwischen Oerlikon, Flughafen/Kloten und Stettbach/Dübendorf einen wichtigen Schritt darstellt.

¹ Bassersdorf, Dietlikon, Dübendorf, Fällanden, Greifensee, Kloten, Maur, Nürensdorf, Opfikon-Glattbrugg, Rümlang, Schwerzenbach, Volketswil, Wallisellen, Wangen-Brüttisellen.

² Der Kreis 11 besteht aus den Quartieren Affoltern, Oerlikon und Seebach, der Kreis 12 ist Schwamendingen.

1.3 Grundsätze für mehr Lebens- und Umweltqualität in Zürich-Nord

Ausgangslage / Problemstellung

Mit dem nun vorliegenden neuen Richtplan Verkehr soll die Infrastruktur des Kantons Zürich vor allem für den motorisierten Individualverkehr (MIV) massiv ausgebaut werden. Damit werden neue Kapazitäten für zusätzlichen Verkehr geschaffen, der die Umwelt- und Lebensqualität in Zürich-Nord verschlechtern wird. Dagegen setzt sich die Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich-Nord für eine ökologisch sinnvollere Verkehrspolitik ein. Kurz zusammengefasst heissen unsere Ziele:

- **Keine neue Strassen**

Das heutige, sehr dichte und gut ausgebaute Strassennetz in Zürich-Nord hat sowohl den jetzigen als auch den künftigen Bedürfnissen des Strassenverkehrs zu genügen. Engpässe im Strassenverkehr sind durch den Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs (S-Bahn) zu lösen. Unnötige Verkehrsaufkommen und Transporte sind zu vermeiden.

- **Keine nachfrageorientierte Verkehrspolitik**

Die letzten 40 Jahre haben gezeigt, dass eine nur an Nachfrage und Reisezeitgewinnen orientierte Strassenbaupolitik keine Probleme löst, sondern diese nur zeitlich und/oder räumlich verlagert. Nach jedem Neubau, jeder Erweiterung entsteht woanders der nächste Engpass³. Demgegenüber hat die S-Bahn erreicht, dass der Strassenverkehr von und nach Zürich immerhin 15 Jahre lang ein Nullwachstum aufwies.

- **Keine neuen Belastungen**

In Zürich-Nord sind die Luftschadstoffgrenzwerte heute für über 50% der Bevölkerung überschritten. Seit 5 Jahren hat sich die Belastung trotz technischer Fortschritte nicht vermindert.

- **Keine Zerschneidung der Landschaft**

Natur und Kulturgüter sind gegen die Beeinträchtigungen durch den Verkehr zu schützen. Die Landschaft soll nicht durch neue Strassenbauten zerschnitten werden.

- **Mehr Verkehrssicherheit**

Es soll für eine optimale Sicherheit und Gesundheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen gesorgt werden, namentlich für Kinder, ältere Menschen und Behinderte. Zielsetzung des Strassenverkehrs soll 'Vision 0' sein, d. h. eine Organisation und Abwicklung des Strassenverkehrs die 0 Verkehrstote verursacht.

- **Die alten Versprechen der Regierung sollen eingelöst werden**

In der Vergangenheit wurden immer wieder Versprechen abgegeben, dass mit ‚Umfahrungen‘ und ‚Entlastungsstrassen‘ die Lebensqualität in bestehenden Siedlungsgebieten verbessert werde. In vielen Fällen wurden die grossen Erwartungen enttäuscht, die Versprechen gebrochen.

- **Ergo:**

Der neue Verkehrsrichtplan ist nur zukunftstauglich, wenn die Summe aus Neubauprojekten und flankierenden Beschränkungsmassnahmen zusätzlichen Siedlungsraum von Lärm-, Luft- und Verkehrssicherheitsproblemen entlastet.

³ Nur ein einziges Beispiel (Hettlingen) kann zitiert werden, wo ein Strassenneubau tatsächlich und dauerhaft die Lebensqualität erhöhte: Dort wurde die alte, ersetzte Strasse am Eröffnungstag der Umfahrung gesperrt und abgerissen.

1.4 Die Revision des Richtplans Verkehr des Kantons Zürich

Die Grundlagen des Berichts, Termine / Fahrplan

Im Kanton Zürich wird ein neuer Verkehrsrichtplan festgelegt. Damit werden die Weichen gestellt für die zukünftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Kanton Zürich. Der Verkehrsplan macht Aussagen über die Strassen, den öffentlichen Verkehr, die Parkierung und den Güterverkehr. Hingegen wird der Flughafen Zürich ausgeklammert. Zu den untergeordneten Strassen und zum Langsamverkehr werden keine Aussagen gemacht. Der Richtplan Verkehr besteht aus dem Richtplan-Text und der Richtplan-Karte Verkehr, Massstab 1:50'000.

Der neue Verkehrsrichtplan sieht für den Kanton Zürich für die nächsten zwei Jahrzehnte 50 Strassenbauprojekte mit einer Gesamtlänge von über 80 Kilometern vor. Auch wenn nicht alle Projekte realisiert werden und es sich bei einigen Karteneinträgen nur um „langfristige Trasseesicherungen“ handelt, stellt dieses Programm einen enormen Ausbauschub dar. Besonders stark davon betroffen ist die Region Zürich-Nord, zumal sie schon heute die grösste Autobahndichte der Schweiz aufweist und die am besten erschlossene Region der Schweiz ist. Nun sollen hier unter anderem noch 5 neue Autobahndreiecke und 4 neue Autobahnanschlüsse entstehen. Für zusätzliche Autobahnen und Kantonsstrassen sollen rund 20 Milliarden Franken ausgegeben werden, während für den Ausbau des Bahn- und Busangebots nur 5 Mrd. Franken zur Verfügung stehen.

Ausgangspunkt für die Revision des Richtplans Verkehr ist der heute gültige Richtplan 1995, inklusive der Teilrevisionen zur Stadtbahn Glattal (1997) und zum Durchgangsbahnhof Löwenstrasse (2001). Die Genehmigung durch den Bundesrat (am 15. Mai 1996) erfolgte unter dem Vorbehalt, dass der Kanton bis zum Jahr 2000 einen neuen Verkehrsrichtplan auf der Grundlage eines Gesamtverkehrskonzepts ausarbeite. Dieses Gesamtverkehrskonzept solle sich auf die im Richtplan festgelegten Leitlinien und das bestehende Siedlungsgebiet ausrichten sowie der Vorsorge als Beitrag gegen Lärm- und Luftbelastung einen hohen Stellenwert beimessen.

Der Richtplan will auch die raumwirksamen, verkehrsplanerisch relevanten Anordnungen aus den folgenden Berichten umsetzen:

- den „Verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen für die Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich“ (Dezember 2001),
- dem „Raumplanungsbericht 2001 des Kantons Zürich“ sowie
- dem „Luft-Programm 1996“.

Termine / Fahrplan

Der Richtplan Verkehr befand sich bis 20. Oktober 2003 in der Anhörung bei Gemeinden, Regionen, Kanton und Bund. Nachfolgend wurde der Verkehrsplan vom Tiefbauamt überarbeitet. Während der öffentlichen Auflage vom 2.5.05 bis zum 30.6.05 bestehen Einwendungsmöglichkeiten für alle. Anschliessend wird der definitive Plan festgelegt und dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt. Ca. 2006 wird der revidierte Verkehrsrichtplan gültig werden.

Der Richtplan mit zugehöriger Karte ist ab 29. April 2005 im Internet unter www.richtplan.zh.ch abrufbar.

Die vorliegende Stellungnahme der Überparteilichen Arbeitsgruppe Zürich Nord AGZN „Weissbuch Strassenbau“ ist inklusive der farbigen Karten unter www.vcs-zh.ch abrufbar.

2 Information, Analyse, Kritik

2.1 Allgemeine Kritik am Richtplan

2.1.1 Kritik am Strassenbauprogramm

Die Teilrevision des Verkehrsrichtplans bringt noch mehr neue Strassen anstelle des vom Bundesrat geforderten Gesamtverkehrskonzepts. Keine Silbe zu den Auswirkungen auf die Siedlungsqualität, keine Silbe zur effizientesten Art der Mobilitätsbewältigung, dem sogenannten Langsamverkehr, keine Silbe zu den Ursachen der Verkehrsbelastung. Auch fehlen Aussagen dazu, wie der Ausbau der Strassen zur Abwanderung von EinwohnerInnen und deren Steuersubstrat in Nachbarkantone führt. Neben der Verschlechterung der Lebensqualität für Zürich-Nord drohen dadurch auch wirtschaftliche Einbussen.

Der neue Verkehrsrichtplan setzt einseitig auf den Ausbau der Infrastruktur. Er sieht 50 Strassenprojekte vor mit einer Kostenfolge von gegen 20 Milliarden Franken. Insgesamt wird ein Ausbauprogramm von pharaonischen Dimensionen vorgeschlagen.

Die Folge wird sein, dass sich Hunderttausende von zusätzlichen Autos nicht nur durch Zürich-Nord hindurch, sondern auch nach Zürich-Nord hinein bewegen werden. Insgesamt entsteht der Eindruck als ob alles, was in Richtung Glatttal führt, ausgebaut werden soll. Mehrverkehr entsteht auch auf allen Zu- und Wegfahrten, Quer- und Zubringerstrassen, d.h. in den Quartieren. Mehr Verkehr, mehr Lärm und mehr Luftbelastungen kommen auf Zürich-Nord zu, eine Region, die schon heute übermässig belastet ist.

2.1.2 Der Richtplan widerspricht seinen eigenen Zielen und Grundsätzen

Mit den im Richtplan enthaltenen zusätzlichen Strassenbauten werden grosse neue Verkehrskapazitäten geschaffen. Das widerspricht dem im Richtplan formulierten Grundsatz, dass „Erweiterungen des Strassennetzes nur in Ausnahmefällen möglich sind“ (Richtplan S.6) und dass „die heutigen und künftigen Verkehrsbedürfnisse grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz abzuwickeln“ sind (S.6).

Auch dem explizit formulierten Ziel: „Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen“ (S.6) wird widersprochen: Massnahmen, wie die „Verkehrsbeeinflussung auf Hochleistungsstrassen“ (S. 14) (z. B. die Zuflusssteuerung mittels ‚Tropfenzählern‘ auf den Autobahneinfahrten), werden zusätzlichen Verkehr auf das untergeordnete kantonale und kommunale Strassennetz leiten. Auch die Aufklassierung und der Ausbau von Kantonsstrassen parallel zu den Autobahnen schaffen neue Kapazitäten auf dem untergeordneten Strassennetz.

Der Richtplan widerspricht ausserdem seinem Grundsatz, dass „Hauptverkehrsstrassen den Verkehr möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen kanalisieren“ sollen (S. 7). Bei verschiedenen Strassen ist das klar nicht der Fall, z. B. bei Birchstrasse, Wehntaler- / Binzmühlestrasse und Glattalstrasse, da diese Wohngebiete durchqueren. Schon gar nicht zu den Richtplangrundsätzen passt, dass diese und andere Achsen voll durchgängige Ausweichrouten zum Autobahn-Netz werden sollen (siehe auch Karte 3).

Da der Ausbau des Strassennetzes die Landschaft und auch Siedlungsgebiete weiter zerschneidet, widerspricht der Richtplan seinem auf Seite 4 geäusserten Leitgedanken: „Andererseits sind zunehmend wichtigere Werte wie Landschaftsqualität, Boden Wasser, Biodiversität, Luft und Ruhe durch einen optimalen Einsatz der vorhandenen Infrastruktur sowie einen haushälterischen Umgang mit den finanziellen Mitteln und den natürlichen Ressourcen zu schonen“. Beim Richtplan ist kein Bezug zur Raumordnung ersichtlich. Es fehlt eine planerische Gesamtschau, ebenso wie die Koordination zwischen den Gemeinden. Der Kanton nimmt seine siedlungsplanerische Koordinationsaufgabe nicht wahr und eine weitere Zersiedelung des Kantons scheint vorprogrammiert.

2.1.3 Der Richtplan widerspricht übergeordneten Richtlinien, Festlegungen und Gesetzen

Indem der neue Richtplan Verkehr neue Strassen und somit zusätzliche Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr fordert, ist er verantwortlich für die Zerstörung der Landschaft, Landverbrauch, Zersiedelung und vermehrte Immissionen. Damit verstösst der Richtplan gegen verschiedene übergeordnete Grundsätze und Festlegungen, namentlich: dem eidgenössischen Raumplanungsgesetz, welches den „haushälterischem Umgang mit dem Boden“ verlangt; der Luftreinhalteverordnung LRV und der Lärmschutzverordnung LSV, die im eidgenössischen Umweltschutzgesetz verankert sind; dem Massnahmenplan Luft des Kantons Zürich; der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes; sowie dem Kyoto-Protokoll, das von der Schweiz ratifiziert wurde und verlangt, dass die Schweiz den CO₂ Ausstoss reduziert.

Das vom Bund geforderte Gesamtverkehrskonzept wurde nie erarbeitet. Der Bundesrat hat in seinem Genehmigungsentscheid des Kantonalen Richtplanes von 1996 den Kanton Zürich eingeladen, bis 31. März 2000 ein Gesamtverkehrskonzept zu entwickeln, inklusive Massnahmen gegen Lärm- und Luftbelastungen. Diese Aufträge des Bundesrates wurden nie ausgeführt. Nachdem bis vor kurzem gesagt wurde, dass eine Gesamtverkehrskonzeption noch erarbeitet werde, wird vom Kanton heute die Auffassung vertreten, dass die ‚Verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption‘ Kanton Zürich, Dezember 2001 bzw. der nun vorliegende ‚Richtplan Verkehr‘ dieses Gesamtverkehrskonzept ablösen, resp. diesem entsprechen und der Auftrag des Bundes somit erfüllt sei.

Auch die erwähnten „regionalen Gesamtverkehrskonzepte“ (S. 4) liegen noch nicht vor.

2.1.4 Die im Richtplan vorgeschlagenen Massnahmen sind unverbindlich und vage

An verschiedenen Stellen werden im Richtplan Massnahmen erwähnt, welche dazu beitragen sollen, die Ziele des Verkehrsrichtplans umzusetzen. Zu diesen Massnahmen zählen das „Gesamtverkehrscontrolling“ (S. 5), ein „integriertes Verkehrsmanagement“ (S. 14), „Massnahmen zur gezielten Beeinflussung des Mobilitäts- und Reiseverhaltens“ (S. 14), „Massnahmen in den Quellgebieten“ (S. 14) und „bei Abweichungen von den anlagespezifischen Anordnungen sind ergänzende Massnahmen zu treffen“ (S.23). Es fehlen aber Angaben dazu, wie diese Massnahmen im einzelnen aussehen, wo sie festgeschrieben werden, wer sie anordnen kann, wer sie durchführen/umsetzen und kontrollieren soll. Da unklar bleibt, woraus die ‚Massnahmen‘ im einzelnen bestehen, handelt es sich dabei bestenfalls um ‚Ideen für Massnahmen‘.

Die ‚Begleitmassnahmen‘ oder ‚flankierenden Massnahmen‘ werden im Richtplan mehrheitlich nicht spezifiziert. Dies fällt insbesondere im Richtplan Kapitel ‚Karteneinträge‘ (S. 8ff) auf. Zwar heisst es „Flankierende Massnahmen bilden einen integrierenden Projektbestandteil“ (S: 7), aber selbst wenn diese Massnahmen genauer definiert werden und mit politischen Versprechen verbunden werden, kommt ihnen keine abschliessende rechtliche Verbindlichkeit zu. Denn für die ‚flankierenden‘ oder ‚Begleitmassnahmen‘ gelten in der Regel andere Zuständigkeiten und ein anderer Rechtsweg als für die eigentlichen Strassenbauprojekte. Darum sind andere Entscheidungsträger, häufig auch Gerichte, zuständig, und Drittbeteiligte können ihren Einfluss geltend machen. So wurden in der Vergangenheit denn auch schon sehr viele Versprechen abgegeben, die nicht erfüllt wurden, z. B. etwa in Zusammenhang mit dem Uetlibergtunnel oder bei der Einführung der S-Bahn.

2.1.5 Parkierung

Die Verfügbarkeit von Parkraum am Zielort ist ein entscheidendes Kriterium für die Verkehrsmittelwahl. Seit 1990 hat der Regierungsrat mehrfach Varianten vorgeschlagen, mit denen durch restriktive Parkplatzpolitik auf die Verkehrserzeugung Einfluss genommen werden soll. Realisiert wurde bisher ausser einer unverbindlichen Wegleitung nichts. Kontingentierung von Parkraum in Zielgebieten ist angesichts der begrenzten Siedlungsflächen unumgänglich und muss für Zürich-Nord rigoros gefordert werden. Dazu gehören Fahrtenmodelle (inkl. Sanktionsschritte) und Bewirtschaftungspflicht.

2.1.6 Öffentlicher Verkehr

Grundsätzlich muss nach Ansicht der Überparteilichen Arbeitsgruppe Zürich-Nord AGZN der Ausbau des öffentlichen Verkehrs Priorität haben vor neuen Strassenbauten.

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 Glattal) der öV-Anteil des Neuverkehrs sehr viel höher liegen (bei ca. 80%). Andererseits besteht in den ländlicheren Gebieten ein grosser Nachholbedarf (um nicht zu sagen *Nachholpflicht*) bezüglich des Modal Split. Es darf nicht sein, dass die überdurchschnittliche öV-Benutzung in den Ballungsräumen die überdurchschnittliche Autobenutzung in den ländlichen Räumen ausgleicht und damit sanktioniert.

Auch ist – in Ergänzung zum Raumplanungsbericht des Kantons Zürich (2001: 18)⁴ – anzufügen, dass nicht nur die „Arbeitsplatzgebiete in den Siedlungsschwerpunkten hervorragend an den öffentlichen Verkehr angebunden werden sollen“, sondern, dass der öV auch Lösungen für den rasant wachsenden Anteil des Einkaufs- und Freizeitverkehrs anbieten muss. Gegenwärtig entfallen rund 62% aller Wege auf den Freizeit- und Einkaufsverkehr.

Damit Zürich-Nord mit der S-Bahn von allen Gebieten des Kantons Zürich und den weiter entfernten Siedlungsgebieten gut erreichbar ist, müssen folgende Verbindungen ausgebaut werden:

- Aargau/Aargauisches Reusstal – Limmattal – Furtal – Flughafen – Bassersdorf
- Konaueramt – Zürich-Nord (grosser Umweg mit Urdorfer Schleife)
- Linkes Seeufer – Zürich-Nord (Spitzkehre im prov. Bahnhof Sihlpost)
- Sihlital – Zürich-Nord (immer Umsteigen in Zürich HB)
- Forch – Zürich-Nord (Endstation Stadelhofen, immer Umsteigen)
- Zürcher Oberland – (Zürich-Nord) – Zürcher Unterland

Zudem besteht nach wie vor der Wunsch nach einer direkten Verbindung (ohne Spitzkehre und ohne Umsteigen) vom linken Seeufer ins Limmattal. Diese Beziehung kann auch mit dem zweiten Durchgangsbahnhof nicht erfüllt werden.

In dem vom Kantonsrat am 31. Januar 1995 verabschiedeten Kantonalen Richtplan ist folgender Passus enthalten (Kapitel 4.3.5, Ziff. b): „Ein Ausbau der Tangentiallinien als Verbindung insbesondere zwischen dem Limmattal und dem Glattal drängt sich längerfristig auf. Auch im Glattal sind die beiden Eisenbahnlinien aus dem Unterland und dem Oberland nicht miteinander verbunden. Langfristig ist diese Lücke im Raum Glattbrugg/Oerlikon/Dübendorf/Bassersdorf/Flughafen zu schliessen; wie die Strecke geführt werden muss, werden weitere Abklärungen zeigen. 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. Weil noch keine vertieften Abklärungen zur ungefähren Linienführung der beiden genannten Tangentiallinie vorliegen, erfolgen im heutigen Zeitpunkt keine Karteneinträge.“

Zehn Jahre später (2005) müssen wir feststellen, dass die Zürcher Regierung keinerlei Anstalten macht, zu diesem Thema Lösungsvorschläge auszuarbeiten. Für den Raum Limmattal / Zürich-Nord / Flughafen / Oberland-Unterland liegt nichts vor.

Nachdem seit der Inbetriebnahme der S-Bahn Zürich im Jahr 1990 im S-Bahn-Bereich ausser im Hauptbahnhof Zürich nur noch kleinere Ausbauten vorgenommen worden sind, sollte möglichst umgehend eine Kreditvorlage „4. Teil-Ergänzung S-Bahn“ ausgearbeitet und dem Kantonsrat vorgelegt werden.

⁴ „Zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse sind in erster Linie durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu befriedigen. Hauptsächlich in den Arbeitsplatzgebieten (...) in den Siedlungsschwerpunkten ist eine hervorragende Anbindung an den öffentlichen Verkehr erforderlich ...“ (Raumplanungsbericht des Kantons Zürich, 2001: 18).

In einer solchen Vorlage sollen die relativ kurzfristig realisierbaren Ausbauten des Schienennetzes enthalten sein, wie bspw.:

Doppelspuren DS (durchgehend, resp. Schliessung Doppelspurlücken)

- Uster – Aathal und Wetzikon – Jona (abzustimmen mit Moorschutz)
- Effretikon – Pfäffikon – Wetzikon; durchgehend (abzustimmen mit Moorschutz)
- Regensdorf – Würenlos (-Wettingen); durchgehend
- Giesshübel – Langnau a. Albis; durchgehend
- Stadelhofen – Meilen – Rapperswil; 2. Riesbachtunnel, Schliessung DS-Lücken
- Winterthur – Andelfingen – Neuhausen; DS Inseln
- Altstetten – Birmensdorf – Affoltern a. Albis; DS Insel
- Tösstallinie (für 1/2-h-Takt- und 1-h-Eilzüge)
- Linie Winterthur – Ossingen; DS-Inseln
- Linie Oberglatt – Niederweningen; DS-Insel

Ausbau von Engpässen

- Doppel-Überwerfung Hürlistein
- 4. Spur Hürlistein – Effretikon
- Spur Effretikon – Winterthur-Tössmühle

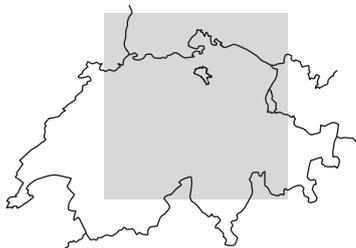
Neue S-Bahn-Haltestellen

Je nach Bedarf sollen die wichtigsten S-Bahn-Haltestellen mit diesem Kreditschub verwirklicht werden.

Fernverkehr: Die NEAT soll die Schweiz vom Schwerverkehr entlasten. Die Autobahnen werden also entlastet. Ein Grund mehr, letztere nicht weiter auszubauen. Insbesondere nicht Teile der Nord-Süd-Achse wie z. B. A50/A51 - Umfahrung Kloten – Glattalautobahn – Oberlandautobahn.



Mst. 1:1 000 000

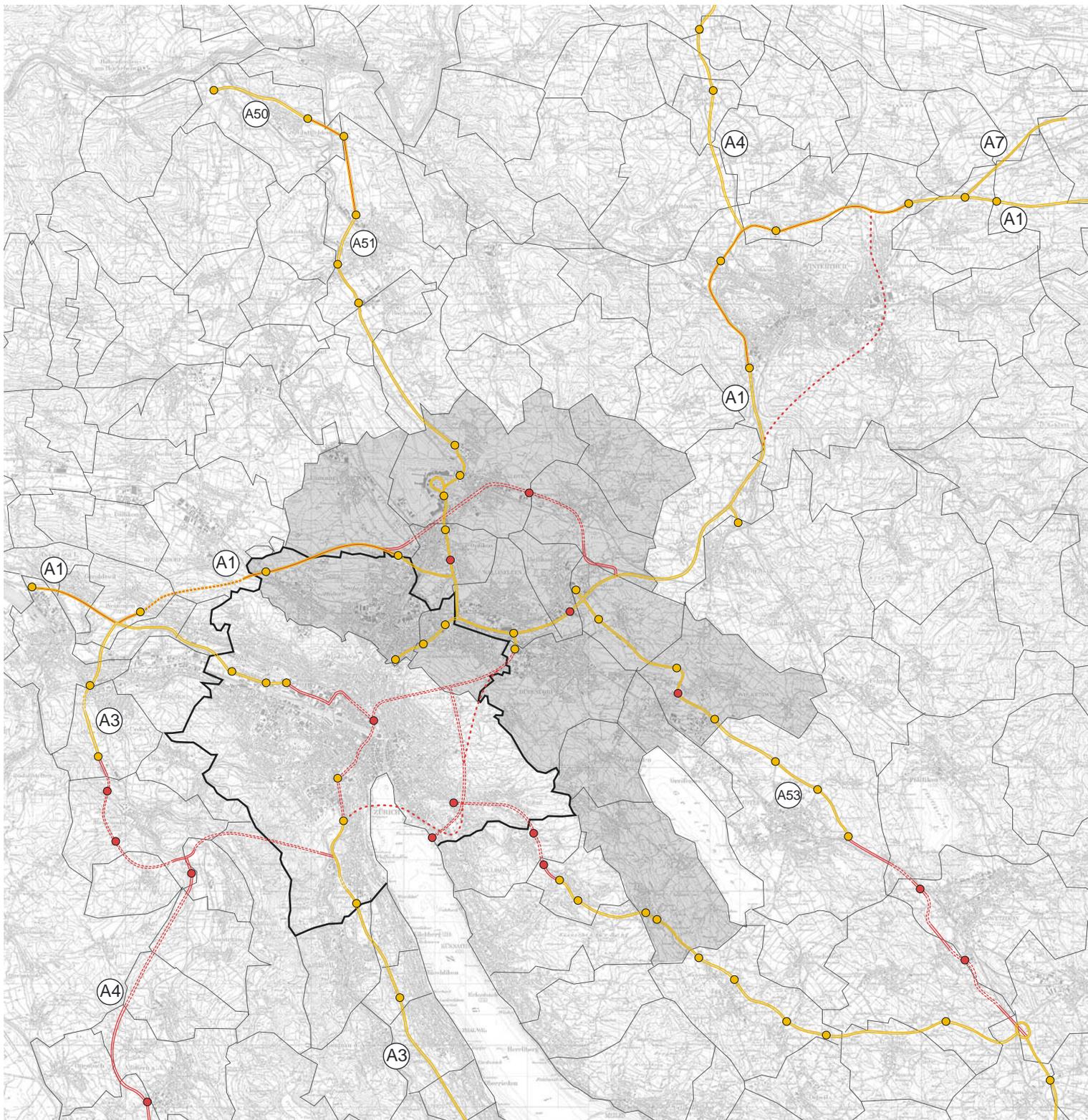


Autobahn bestehend



Autobahn im Bau

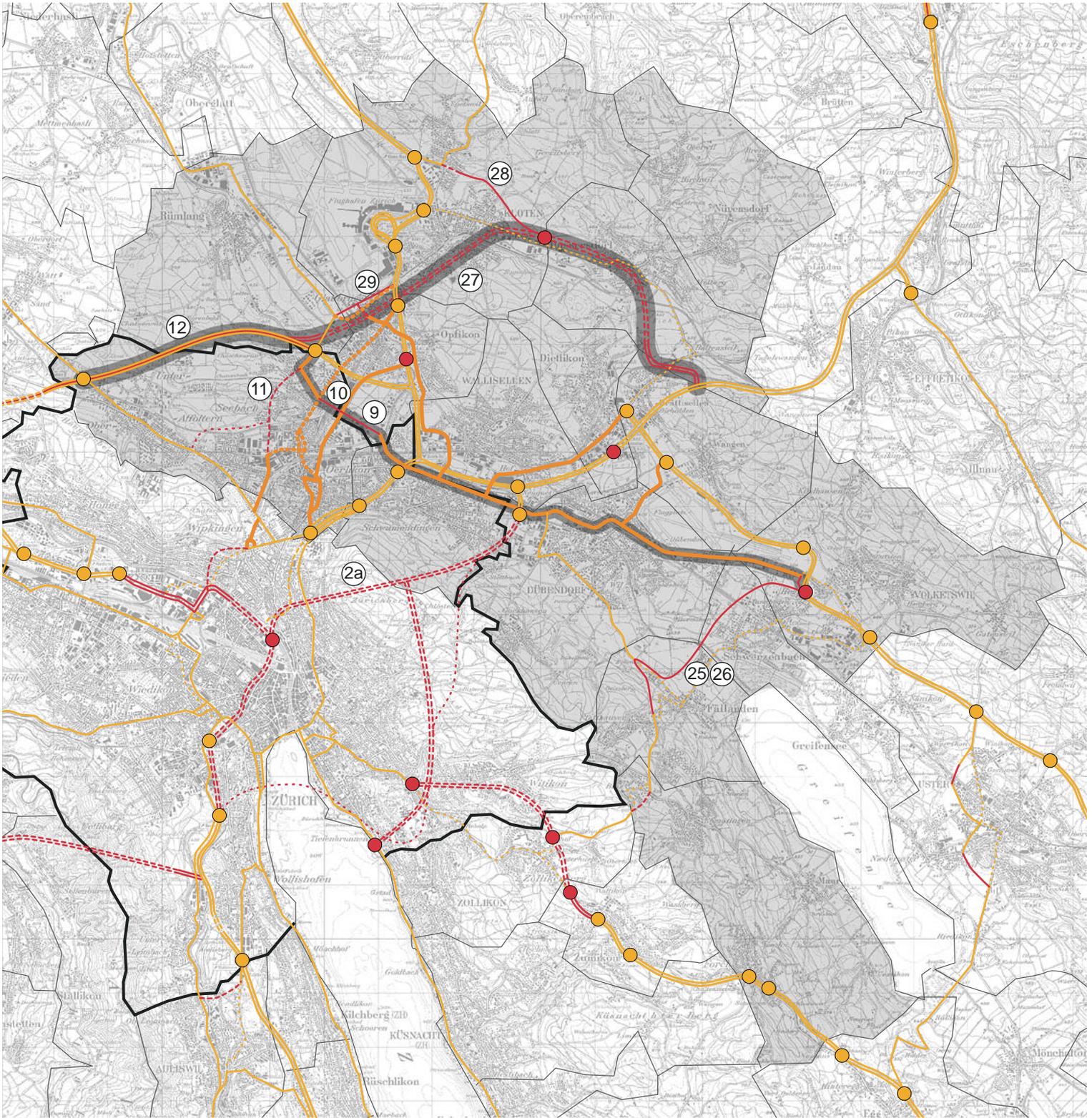




Mst. 1:220 000



- | | |
|----------------------|--|
| Autobahn bestehend | |
| Anschluss bestehend | |
| Tunnel bestehend | |
| Autobahn geplant | |
| Anschluss geplant | |
| Tunnel geplant | |
| Planungsvariante | |
| Autobahn Erweiterung | |



Mst. 1:100 000

Autobahn, -anschluss, -tunnel bestehend

Autobahn, -anschluss, -tunnel geplant

Autobahn Erweiterung geplant

Hauptstrasse, -tunnel bestehend

Hauptstrasse, -tunnel geplant

Planungsvariante

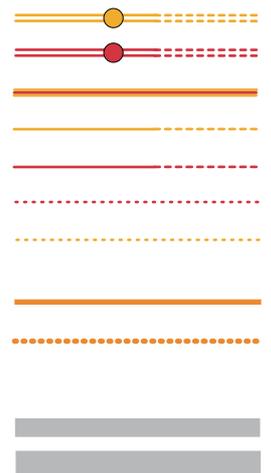
Strassenabklassierung bei Ersatz

Aufklassierung zur Hauptstrasse

Abklassierung bei Ersatz nach Aufklassierung
(Nur für Region Zürich Nord nachgeführt)

Neue Verbindung Hauptstrasse

Neue Verbindung Autobahn



2.2 Änderungsanträge zu den Karteneinträgen

2.2.1 Strassenbau-Projekte in Zürich-Nord

Von den 50 im Richtplan aufgeführten Strassenbauprojekten liegen 26 in Zürich-Nord oder tangieren dieses direkt. Die neun wichtigsten beschreiben und kommentieren wir auf den folgenden Seiten im Detail. Die anderen sind danach summarisch aufgeführt. Die Nummerierung der Projekte entspricht jener des Richtplans.

Ein besonderes Problem stellen die Aufklassierungen dar. Gegenüber dem Richtplan 95 werden im neuen Richtplan zahlreiche regionalen und kommunalen Strassen zu kantonalen Strassen aufgewertet. Insgesamt handelt es sich dabei um mehrere Dutzend Kilometer Strasse, die der kommunalen Hoheit entzogen werden. Für Kantonsstrassen gelten andere Ausbaustandards. Aufklassierte Strassen können verbreitert und umgestaltet werden. Es können höhere Geschwindigkeitslimiten festgelegt werden. Insgesamt stellt die Aufklassierung eine Kapazitätssteigerung des Strassennetzes dar. Mit der Aufklassierung entstehen neue Korridore, neue Parallelkapazitäten (auf dem nicht dafür vorgesehenen Netz) zu den bestehenden Autobahnen. Es ist sehr schwierig, einmal aufklassierte Strassen wieder abzuklassieren, wie das Beispiel Limmatquai in Zürich zeigt. Dort dauerte es mehrere Jahre bis der Prozess zur Abklassierung durch alle Instanzen durchgezogen war. Für Zürich-Nord haben wir die Aufklassierungen in einer Liste (Kapitel 2.2.3) sowie auf der Karte 3 (in orange) zusammengestellt.

Projekt (2a): **Stadttunnel, Anschluss Zürich-Brunau – Anschluss Dübendorf-Neuguet**

Gemäss Richtplan

Strassenklassierung	Städtische Hochleistungsstrasse (Bundesstrasse / als Bundesstrasse vorzusehen)
Vorhaben	Neubau von 4-streifigem Tunnel (dazu gehören neue Anschlusswerke rund um Nordportal in Dübendorf, Zürich Wiedikon (Sihlhölzli) und Zürich Letten (Sihlquai, Kreis 5))
Strecke	Zürich-Brunau bis Dübendorf-Neuguet (Stettbach)
Flankierende Massnahmen gemäss Richtplan	Abbruch Sihlhochstrasse sowie nicht näher definierte "stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik" (vgl. Richtplan Pkt. 4.4.2, neues 'Unterirdisches Parkhaus Kasernenareal')
Zeithorizont	Mittel- bis langfristig (2025)

Kommentar der AGZN

Betroffene Gemeinden	Zürich, Dübendorf
Länge	Ca. 9.5 Km
Kosten	2 – 3 Mrd. Franken (ohne Westast, SN 1.4.1 Sihlquai-Hardturm)
Probleme / Begründung für Ablehnung	<p>Der Stadttunnel führt neuen Verkehr nach Zürich hinein. Aus dem Raum Luzern und dem Aargau über die A4 und durch den Uetlibergtunnel werden vermehrt Leute zur Arbeit, zum Einkaufen und für die Freizeit nach Zürich fahren. Ausserdem wird auch von der Nordumfahrung Verkehr abgezogen und durch die Stadtmitte geleitet. Gemäss Modellrechnungen wird der Verkehr in der Stadt Zürich wegen des Stadttunnels um 19% zunehmen. Entsprechend steigen auch die Emissionen beim Feinstaub, CO₂ und NO_x. Die Ausfahrt in Zürichs Innenstadt (am Sihlquai) bringt massiven Mehrverkehr auf das Strassennetzes der Stadt Zürich.</p> <p>Der Stadttunnel verdoppelt oder verdreifacht die Strassenkapazität zwischen Zürich und dem Glattal. Zur Kompensation müssten mindestens der Milchbucktunnel, die Schwamendinger-Autobahn und die Rosengartenstrasse samt Hardbrücke abgerissen oder zu Quartierstrassen zurückgestuft werden.</p> <p>Der Stadttunnel ist Bestandteil des mehrmals vom Volk abgelehnten Y-Projektes. Gemäss diesem Projekt aus den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts wird am Sihlquai ('Zürich-Letten') der Stadttunnel an die SN 1.4.1 ('Westast') angeschlossen. Diese Autobahn wird den Stadttunnel über die Hardbrücke und die Pfingstweidstrasse mit der A1 Richtung Bern/Basel verbinden. Der Westast kostet weitere mehrere hundert Millionen Franken.</p> <p>Ausserdem gibt es eine Option für den Anschluss des Stadttunnels an den 'Ostast' (als 'Adlisbergtunnels' im Richtplan als Projekt Nr. 3 aufgeführt), welcher das rechte Seeufer über die Einfahrt Zürich-Tiefenbrunnen mit dem Stadttunnel verbinden würde.</p>

Forderung

Der Stadttunnel ist aus dem Richtplan zu streichen.

Projekt (9): Verlängerung Aubruggstrasse, Opfikon (neu: Glattparkstrasse)

Gemäss Richtplan

Strassenklassierung	Hauptverkehrsstrasse
Vorhaben	Neubau von 2-streifiger Strasse im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn (vgl. Pt. 4.3.2, Nr. 8)
Strecke	Hagenholzstrasse bis Thurgauerstrasse
Flankierende Massnahmen gemäss Richtplan	Nicht näher definierte, sogenannte "Begleitmassnahmen"
Zeithorizont	Kurzfristig, im Bau, Fertigstellung 2007

Kommentar der AGZN

Betroffene Gemeinden	Opfikon, Zürich, (evt. auch Rümlang, Dübendorf und Volketswil)
Länge	Aubruggstrasse 0.8 Km
Kosten	Ca. 40 Mio.
Probleme	<p>Es besteht eine Option zur Kapazitätserweiterung der Aubruggstrasse auf 4 Fahrstreifen.</p> <p>Die Aubruggstrasse ist ein Autobahnzubringer von/zu den Autobahnanschlüssen ‚Aubrugg‘ und ‚Wallisellen‘ (Dübendorf-Neuguet). Dadurch entsteht Mehrverkehr auf der Überlandstrasse.</p> <p>Die Aubruggstrasse kann mit der Glattalstrasse (Projekt 10) verbunden werden, falls diese verlängert wird. Damit würde eine ‚Schleuse‘ geöffnet, so dass auf der Strecke Rümlang/Seebach (Autobahnanschluss ‚Seebach‘) - verlängerte Glattalstrasse – Aubruggstrasse - Überlandstrasse - Volketswil/Schwerzenbach (Anschluss ‚Hegnau‘ neu) ein neuer regionaler Korridor entsteht. Diese Parallelroute zur A1 und A53 ist somit ein neuer Bypass zur Autobahn. Es ist u.a. mit den folgenden Problemen zu rechnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsverlagerung von der Autobahn auf das untergeordnete Strassennetz der Stadt, v.a. bei den zu erwartenden Stausituationen auf der A20; - starke Verkehrszunahme auf der Glattalstrasse; - Konkurrenz zur Glattalbahn, was dazu führt, dass PendlerInnen statt der Glattalbahn das Auto benutzen; - falls der Anschluss Opfikon kein Vollanschluss ist, droht Mehrverkehr und Schleichverkehr durch Glattbrugg in Richtung der Autobahnanschlüsse Seebach und Glattbrugg. <p>Vgl. auch Blatt Verlängerung Glattalstrasse (Projekt 10).</p>

Forderung

**Es soll keine Verbindung mit der Glattalstrasse hergestellt werden.
Es soll auf einen Ausbau auf 4 Spuren definitiv verzichtet werden.**

Projekt (10): Verlängerung Glattalstrasse, Zürich**Gemäss Richtplan**

Strassenklassierung	Hauptverkehrsstrasse
Vorhaben	Neubau von 2-streifiger Strasse
Strecke	Verlängerung der Glattalstrasse von der Schaffhauserstrasse bis zur Thurgauerstrasse. Verbindung der Glattalstrasse mit der verlängerten Aubruggstrasse Steht in Zusammenhang mit Verlängerung Aubruggstrasse (Projekt 9)
Flankierende Massnahmen gemäss Richtplan	Abklassierung Schaffhauserstrasse (Opfikon) (nach Aufklassierung gegenüber dem Richtplan 95), nicht näher definierte, sogenannte "Begleitmassnahmen"
Zeithorizont	Mittel- bis langfristig

Kommentar der AGZN

Betroffene Gemeinden	Zürich, Rümlang, (evt. auch Opfikon, Dübendorf und Volketswil)
Länge	Ca. 0.5 Km
Kosten	Ca. 15 Mio., Abriss eines Wohnhauses, Unterführung Eisenbahn
Probleme / Begründung für Ablehnung	In Verbindung mit der Verlängerung der Aubruggstrasse (Projekt 9) wird eine ‚Schleuse‘ geöffnet. Damit entsteht auf der Strecke Rümlang/Seebach (Autobahnanschluss ‚Seebach‘) - verlängerte Glattalstrasse – Aubruggstrasse - Überlandstrasse - Volketswil/Schwerzenbach (Anschluss ‚Hegnau‘ neu) ein neuer regionaler Korridor. Diese Parallelroute zur A1 und A53 ist somit ein neuer Bypass zur Autobahn. Es ist u.a. mit den folgenden Problemen zu rechnen: - Verkehrsverlagerung von der Autobahn auf das untergeordnete Strassen-netz der Stadt, v.a. bei den zu erwartenden Stausituationen auf der A20; - starke Verkehrszunahme auf der Glattalstrasse, unter anderem weil die neuen Arbeitsplatzzentren im Oberhauserried (Glattpark) und in Leutschenbach mit dem Autobahnanschluss Seebach verbunden werden; - Konkurrenz zur Glattalbahnhof, was dazu führt, dass PendlerInnen statt der Glattalbahnhof das Auto benutzen; - die bestehenden Wohnquartiere in Seebach beidseits der Glattalstrasse und des Erholungsgebiets Schwimmbad/Katzenbach werden zusätzlich belastet.

Forderung

Die Verlängerung der Glattalstrasse ist aus dem Richtplan zu streichen.

Projekt (11): Verlängerung Birchstrasse, Zürich-Seebach (unterirdische Birchstrasse)

Gemäss Richtplan

Strassenklassierung	Hauptverkehrsstrasse
Vorhaben	Neubau von 2-streifigem Tunnel
Strecke	Binzmühlestrasse (Oerlikon) bis Glattalstrasse (Seebach)
Flankierende Massnahmen gemäss Richtplan	Abklassierung Schaffhauserstrasse (nach Aufklassierung gegenüber dem Richtplan 95), nicht näher definierte, sogenannte "Begleitmassnahmen"
Zeithorizont	Mittel- bis langfristig

Kommentar der AGZN

Betroffene Gemeinden	Zürich (evt. auch Rümlang)
Länge	Ca. 1.8 Km
Kosten	Ca. 300 Mio.
Probleme / Begründung für Ablehnung	<p>Vom Autobahnanschluss ‚Zürich-Seebach‘ aus entsteht mit dem Bau der unterirdischen Birchstrasse ein neuer Autobahnzubringer direkt nach Neu-Oerlikon (ZZN), praktisch vor die Türe des Einkaufszentrums Center Eleven. Das führt zu Mehrverkehr und höherem Parkraumbedarf in Oerlikon. Es ist unsinnig, zuerst Wohnungen zu erstellen und dann einen Autobahnzubringer ins Quartier zu legen.</p> <p>Die Birchstrasse südlich der Binzmühlestrasse wird massiv mehr belastet, wodurch eine Trennwirkung im Wohnquartier entsteht. Ebenso werden alle Zubringerstrassen zur Birchstrasse, v.a. die Binzmühlestrasse Richtung Affoltern, zusätzlich belastet. Die Birchstrasse ist im übrigen auch eine Veloroute von regionaler Bedeutung.</p> <p>Der Verkehrsdruck auf die Knoten Birchplatz und Bucheggplatz nimmt zu.</p> <p>Es entsteht eine neue Einfallsachse (und Parallelroute zur Autobahn) vom Flughafen über die neue Flughofstrasse (siehe Objekt 29) und die unterirdische Birchstrasse in Richtung Stadt Zürich.</p> <p>Ausserdem:</p> <p>Im regionalen Richtplan ist eine neue Verbindung zwischen unterirdischer Birchstrasse (Halbanschluss Neunbrunnenstrasse in Richtung Norden) und Wehntalerstrasse (Knoten Glaubten) vorgesehen. Als flankierende Massnahme dazu ist vorgesehen, die Neunbrunnen- und die Binzmühlestrasse westlich der Kugeliloostrasse zu unterbrechen sowie einen Teil der Seebacherstrasse (Abschnitt Hürstholz-Himmeri) aufzuheben.</p>

Forderung

Die Verlängerung Birchstrasse ist aus dem Richtplan zu streichen.

Projekt (12): A1, Nordumfahrung Zürich (Gubrist), Limmattaler Kreuz – Anschluss Zürich-Seebach

Gemäss Richtplan

Strassenklassierung	Hochleistungsstrasse (Bundesstrasse)
Vorhaben	Ausbau auf 6 Fahrstreifen mit 3. Gubriströhre und Ausbau der Anschlüsse
Strecke	Limmattaler Kreuz bis Anschluss Zürich Seebach
Flankierende Massnahmen gemäss Richtplan	Nicht näher definierte "Begleitmassnahmen" in Zürich-Nord sowie im Limmattal- und Furttal
Zeithorizont	Generelles Projekt und UVP-Voruntersuchung in Bearbeitung. Ausführungsprojekt wird 2006 aufgelegt. Baubeginn 2008. Fertigstellung ca. 2013

Kommentar der AGZN

Betroffene Gemeinden	Zürich, Rümlang, Regensdorf, Weiningen
Länge	Gubristunnel alleine 3.3 Km, Gesamtstrecke 15 Km
Kosten	1 Mrd., inklusive Landerwerb und Sanierung der bestehenden 2 Tunnels
Probleme / Begründung für Ablehnung	<p>Der Ausbau der Nordumfahrung bedeutet eine Kapazitätssteigerung der A1. Dadurch entsteht Mehrverkehr auf der Autobahn selbst sowie zu und von allen Autobahnanschlüssen.</p> <p>Insbesondere werden die Kapazitäten zwischen den Teilräumen Dübendorf / Zürich-Nord und Limmattal für den motorisierten Individualverkehr ausgebaut. In der Folge wird sich der Modalsplit auf dieser Achse noch mehr zu Ungunsten des heute schon schwachen öV verschlechtern.</p> <p>Die Autobahn-Anschlüsse ‚Seebach‘, ‚Affoltern‘ und ‚Weiningen‘ werden ebenfalls massiv ausgebaut.</p> <p>Falls es zu einer Dosierung der Einfahrt(-en) auf die Autobahn (Tropfenzähler) kommen sollte, wird der Verkehr auf den parallel führenden Hauptstrassen zunehmen. Für die Überlandstrasse kann das z. B. bis zu 20% Mehrverkehr bedeuten. Den Autobahnverkehr auf die Hauptstrassen zu verlegen, widerspricht aber den Zielen des Richtplans. Warteräume müssten auf die Autobahn verlegt werden.</p> <p>Ausserdem:</p> <p>Langfristig (bis ca. 2025) ist im Limmattal zwischen Dietikon und Limmattaler Kreuz der Ausbau der A1 auf 8 Spuren vorgesehen (Projekt Nr. 13).</p> <p>Falls der Ausbau der Nordumfahrung doch ausgeführt wird, dann braucht es flankierende Massnahmen zur Beruhigung der bestehenden Hauptstrassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abklassierung, Umgestaltung, teilweise Redimensionierung und Beruhigung von Wehntalerstrasse, Schaffhauserstrasse, Glattalstrasse (sowohl nach Rümlang wie nach Seebach), Katzenrütistrasse, Affolternstrasse und Rümmlingerstrasse (Watt); - Überdeckung A20 im Bereich Asp und Horenstein (Zürich-Affoltern), Naherholungsgebiet Köschenrüti; - Abklassierung der Parallelkapazität durch das Furttal.

Forderung

Der Ausbau der A1/Nordumfahrung Zürich auf 6 Spuren ist aus dem Richtplan zu streichen.

Projekte (25) und (26): Westtangente Fällanden und Umfahrungsstrasse Fällanden – Schwerzenbach

Gemäss Richtplan

Strassenklassierung	Hauptverkehrsstrasse
Vorhaben	Neubau von 2-streifiger Strasse mit Anschluss an A53
Strecke	Zwischen Pfaffhausen und Hegnau (Volketswil) mit neuem Anschluss 'Hegnau neu' an A53
Flankierende Massnahmen gemäss Richtplan	Abklassierung Zürichstrasse, nicht näher definierte "Begleitmassnahmen" und weitere Abklassierungen
Zeithorizont	Mittel- bis langfristig

Kommentar der AGZN

Betroffene Gemeinden	Fällanden, Schwerzenbach, Volketswil, (evt. Dübendorf)
Länge	Ca. 5.5 Km
Kosten	
Probleme / Begründung für Ablehnung	<p>Die Verbindung zwischen Zürich/Forch über Fällanden Richtung Volketswil / Oberland und A 53 würde durch die geplanten Neubaustrecken massiv ausgebaut und damit attraktiver und mehr befahren.</p> <p>In der Folge ist mit Staus in Zürich Witikon zu rechnen.</p> <p>Zwischen den Autobahnanschlüssen 'Hegnau neu' und 'Wallisellen' entsteht eine neue Achse Volketswil/Schwerzenbach (Einkaufszentren) – Fällanden – Dübendorf-Neuguet (Anschluss Wallisellen an Stadttunnel). Das stellt eine Parallelroute zur A53 und zum Nordring quer durch Dübendorf dar mit entsprechendem Mehrverkehr in diesem Gebiet.</p> <p>Das Zentrum von Fällanden bleibt stark vom Verkehr belastet. Der Verkehr von und nach Maur/Mönchaltorf würde immer noch mitten durch das Dorf geführt und dürfte sich von der Einfahrt in die neue Strasse her bis in die Dorfmitte zurückstauen und den Kreislauf verstopfen.</p> <p>Wichtige Naherholungsgebiete für die Bevölkerung würden entwertet und vom Dorf abgeschnitten: Geissberg, Glattufer, Eichgrindel.</p>

Forderung

**Die Westtangente Fällanden ist aus dem Richtplan zu streichen.
Die Umfahrungsstrasse Fällanden – Schwerzenbach ist aus dem Richtplan zu streichen.**

Projekt (27): Glattalautobahn, Verzweigung Baltenswil – Verzweigung Seebach (ehemals als K10 und Bypass bekannt)

Gemäss Richtplan

Strassenklassierung	Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)
Vorhaben	Neubau von 4-streifiger Autobahn mit Tunneln. Anschluss Bassersdorf / Kloten (und zusätzlich: Machbarkeit Anschluss Dietlikon auf A1 und Vollanschluss Opfikon auf A51 (Oberhauserried) in Prüfung)
Strecke	Verzweigung Baltenswil/Bassersdorf (A1) bis Verzweigung Seebach (Nordring)
Flankierende Massnahmen gemäss Richtplan	Abklassierungen der neuen Winterthurerstrasse in Brüttsellen, sowie der Hauptstrasse Kloten – Baltenswil sowie nicht näher bezeichnete "Begleitmassnahmen"
Zeithorizont	Mittel- bis langfristig, bis ca. 2020/2027

Kommentar der AGZN

Betroffene Gemeinden	Zürich, Rümlang, Opfikon, Kloten, Bassersdorf, Brüttsellen
Länge	Ca. 10 Km
Kosten	Ca. 2.5 bis 3.5 Mrd.
Probleme / Begründung für Ablehnung	<p>Das Verkehrsproblem in Bassersdorf – mit seinem grossen Ziel- und Quellverkehr, auch aus den Gemeinden Nürensdorf und Brüttsellen – wird nicht gelöst. Wegen der grösseren Zubringerkapazität der Glattalautobahn wird die prekäre Situation in Bassersdorf noch verschärft. Der Verkehr zwischen Flughafen / Hardwaldgemeinden und Winterthur (über die Schnellstrecke „Brüttener“) wird weiterhin durch das Dorfzentrum Bassersdorf fliessen.</p> <p>Die Glattalautobahn zwischen Seebach und Bassersdorf ist eine neue Parallelroute zur Nordumfahrung (A1/A20). Damit werden Kapazitäten frei beim Brüttseller Kreuz (Oberlandautobahn A53) und beim Anschluss Neuguet/Wallisellen, wo der Stadttunnel angeschlossen werden soll.</p> <p>Die Glattalautobahn samt Umfahrung Kloten sind Schlüsselstellen einer zusätzlichen Transitverbindung Nord – Süd (Deutschland – Unterlandautobahn A50/A51 – Oberlandautobahn A53 – Chur - San Bernardino –Italien) und Ost – West (Oberland und Winterthur – Flughafen – Limmattal). Diese neue Transitstrecke zieht zusätzlichen Verkehr an.</p> <p>Die Anschlusswerke und Tunnelportale in Baltenswil und Kloten sowie die Querung der neuen Winterthurerstrasse und der zwei Bahnlinien in unmittelbarer Nähe der Wohngebiete wirken sich äusserst negativ auf die Lebensqualität von Bassersdorf, Brüttsellen und Baltenswil aus.</p> <p>Die vom neuen Transitverkehr produzierten Schadstoffe fallen auch in der Tunnelvariante in konzentrierter Form an und belasten die Bevölkerung und Umwelt in diesem Ballungszentrum überdurchschnittlich.</p>

Forderung

Die Glattalautobahn, Verzweigung Baltenswil – Verzweigung Seebach, ist aus dem Richtplan zu streichen.

Falls die Glattalautobahn gebaut wird, ist die Strecke Verzweigung Baltenswil – Verzweigung Seebach durchgehend unterirdisch zu führen.

Die Anschlusswerke in Baltenswil inkl. der Querung der neuen Winterthurerstrasse sowie der neuen Eisenbahnverbindung Dietlikon – Winterthur verlangen auch dort eine unterirdische Streckenführung.

Projekt (28): Nordumfahrung Kloten (ehemals ein Teil der K10)

Gemäss Richtplan

Strassenklassierung	Hauptverkehrsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)
Vorhaben	Neubau von 2-streifiger Strasse mit Tunnel zur Verbindung von Glat-talautobahn (Projekt 27) und Unterlandautobahn A51
Strecke	Unterirdische Abzweigung im Grindelquartier (zwischen Bassersdorf und Kloten) via bereits gesichertem Trasse im Norden von Kloten zum A51 Autobahnabzweiger ‚Kloten Nord‘
Flankierende Massnahmen gemäss Richtplan	Abklassierung der Klotenerstrasse
Zeithorizont	Mittel- bis langfristig

Kommentar der AGZN

Betroffene Gemeinden	Primär Kloten, sekundär Bassersdorf
Länge	Ca. 4 Km
Kosten	Ca. 0.35 Mrd.
Probleme / Begründung für Ablehnung	<p>Die Nordumfahrung Kloten zerschneidet ein für Kloten und Umgebung wichtiges Naherholungs- und z.T. Naturschutzgebiet.</p> <p>Die gewählte Streckenführung - dicht an den Wohneinheiten des neuen ‚Graswinkelquartiers‘ hat für die Siedlungsentwicklung und Lebensqualität negative Folgen.</p> <p>Da es sich um eine internationale Transitstrecke handelt, werden zu-sätzliche Verkehrsströme angezogen und die Kapazität der zweispuri-gen Autostrasse wird rasch aufgebraucht sein.</p>

Forderung

Die Nordumfahrung Kloten ist aus dem Richtplan zu streichen.

Falls die Nordumfahrung Kloten gebaut wird, ist die Strecke - sowie das Anschlusswerk an die Glat-talautobahn - vollständig unterirdisch zu führen.

Projekt (29): Neue Flughafenstrasse, Opfikon (auch verlängerte Birchstrasse genannt)

Gemäss Richtplan

Strassenklassierung	Hauptverkehrsstrasse
Vorhaben	Neubau von 2-streifiger Strasse im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn
Strecke	Kreuzung Birchstrasse/Flughafenstrasse bis Balsberg
Flankierende Massnahmen gemäss Richtplan	Abklassierung Flughafenstrasse
Zeithorizont	kurzfristig, im Bau

Kommentar der AGZN

Betroffene Gemeinden	Rümlang, Opfikon, Kloten
Länge	Ca. 1.3 Km
Kosten	52 Mio.
Probleme	Die Neue Flughafenstrasse stellt eine Kapazitätserweiterung des Strassen-netzes dar. Die Neue Flughafenstrasse ist eine neue Verbindung parallel zu und zwischen den Autobahnen A51 und A1. Falls die (unterirdische) Birchstrasse gebaut wird, ergibt sich auch eine neue Achse in/aus Richtung Stadt Zürich/Bucheggplatz/Westtangente.

Forderung

Die neu entstehende Achse vom Flughafen über die (unterirdische) Birchstrasse (siehe Projekt 11, weiter vorne) Richtung Stadt Zürich muss unterbrochen werden.

Es sind separate Busspuren vorzusehen.

2.2.2 Übrige Strassenbauprojekte, die Zürich-Nord (direkt oder indirekt) betreffen

Auf die nachfolgend aufgeführten Projekte wird nicht im Detail eingegangen. Selbstverständlich können aber auch zu diesen Projekten Anträge eingereicht werden.

Adlisbergtunnel (3) Zürich-Tiefenbrunnen – Unterirdische Verzweigung Zürichberg (Stadttunnel). Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen). 2-streifig. Langfristig, bis 2030.

Wehrenbachtobel tunnel A52 (4) Zürich-Burgwies – Anschluss Waltikon (Stadttunnel). Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen). 2-streifig. Langfristig, später als 2035.

Einhausung A1 Schwamendingen (8)
Städtische Hochleistungsstrasse (Bundesstrasse). Mittelfristig.

Umfahrung Binz, Maur (24)
Hauptverkehrsstrasse. 2-streifiger Tunnel. Langfristig.

Oberlandautobahn A53 (30) Oberuster bis Kreisel Betzholz
Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen).
Neubau von 4-streifiger Autobahn. Kurz- bis mittelfristig.

Umfahrung Ettenhausen (31)
Hauptverkehrsstrasse. Neubau von 2-streifiger Strasse. Mittelfristig.

Ortsdurchfahrt Pfäffikon (32)
Hauptverkehrsstrasse. Neubau von 2-streifiger Strasse. Langfristig.

Moosackerstrasse Uster (34)
Hauptverkehrsstrasse. Neubau von 2-streifiger Strasse. Mittelfristig.

Uster West / Werrikerstrasse (35)
Hauptverkehrsstrasse. Neubau von 2-streifiger Strasse. Kurz-, Mittelfristig.

A4 Weinland (41) Verzweigung Winterthur Nord bis Kleinandelfingen
Hochleistungsstrasse (Bundesstrasse). Ausbau auf 4 Fahrstreifen Mittel- bis langfristig.

A4 Weinland (42) Kleinandelfingen bis Flurlingen
Hochleistungsstrasse (Bundesstrasse). Ausbau auf 4 Fahrstreifen, kurzfristig.

Umfahrung Embrach - Lufingen (44)
Hauptverkehrsstrasse. Neubau von 2-streifiger Strasse. Mittelfristig.

Umfahrung Embrach (45)
Hauptverkehrsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen). Neubau von 2-streifiger Strasse. Mittel- bis langfristig.

Dettenbergtunnel (46)
Hauptverkehrsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen). Neubau von 2-streifigem Tunnel. Langfristig.

A51 Bülach, (47) Lärmsanierung
Teilweise Überdeckung. Mittelfristig.

Autobahnzusammenschluss Bülach – Glattfelden A50/A51 (48)
Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen). Ausbau auf 4 Fahrstreifen. Langfristig.

Umfahrung Dielsdorf-Sünikon (50)
Hauptverkehrsstrasse. Neubau von 2-streifiger Strasse. Mittelfristig.

2.2.3 Gegenüber dem Richtplan 95 aufklassierte Hauptstrassen bzw. Korridore in Zürich-Nord

Siehe dazu auch die Karte 3. Die aufklassierten Strassen sind dort in orange dargestellt. Strassen, die erst aufklassiert werden und dann zur „Abklassierung bei Ersatz“ vorgeschlagen werden, sind orange gestrichelt dargestellt.

Wangen-Brüttisellen – Dübendorf – Volketswil

Überlandstrasse, Schwamendingen

Schwamendingen – Brüttisellen

Weststrasse (ab Überlandstrasse) – Opfikon – bis Flughafenstrasse

Thurgauerstrasse

Aubruggstrasse

Glattalstrasse

Birchstrasse

Hofwiesenstrasse zwischen Wehntalerstrasse und Bucheggplatz

Bülachstrasse – Dörflistrasse - Schwamendingerstrasse

Schaffhauserstrasse in Opfikon (zur zukünftigen „Abklassierung bei Ersatz“ vorgesehen)

Schaffhauserstrasse in Zürich (zur zukünftigen „Abklassierung bei Ersatz“ vorgesehen)

Flughofstrasse (zur zukünftigen „Abklassierung bei Ersatz“ vorgesehen)

2.3 Änderungsanträge zum Text

Kapitel	Antrag	Begründung
4.1	Auf den Ausbau der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr ist zu verzichten.	Der Ausbau des Strassennetzes zieht Mehrverkehr nach sich. Die daraus entstehenden Mehrbelastungen stehen im Widerspruch zu übergeordneten Festlegungen, Normen, Richtlinien und Grenzwerten, wie sie durch das eidgenössische Raumplanungsgesetz, die Luftreinhalteverordnung LRV, die Lärmschutzverordnung LSV, die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes, das Kyoto-Protokoll und den Massnahmenplan Luft des Kantons Zürich vorgegeben werden.
4.1.1	Bevor der Richtplan genehmigt wird, soll ein kantonales Gesamtverkehrskonzept erstellt werden.	1996 hatte der Bundesrat den Verkehrsrichtplan 1995 nur unter dem Vorbehalt bewilligt, dass der Kanton Zürich bis ins Jahr 2000 ein kantonales Gesamtverkehrskonzept vorlegt. Die ‚Verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption‘ Kanton Zürich, Dezember 2001 bzw. der nun vorliegende ‚Richtplan Verkehr‘ genügen diesen Ansprüchen nicht.
4.1.3 / 4.2.3 / 4.4.3	Die vorgeschlagenen baulichen und betrieblichen Massnahmen zur Organisation des Gesamtverkehrssystems sind zu konkretisieren. Insbesondere ist festzulegen, wie diese Massnahmen im einzelnen aussehen, wo sie festgeschrieben werden, wer sie anordnen kann, wer sie durchführen/umsetzen und kontrollieren soll.	An verschiedenen Stellen werden im Richtplan Massnahmen erwähnt, welche dazu beitragen sollen, die Ziele des Verkehrsrichtplans umzusetzen. Zu diesen Massnahmen zählen das „Gesamtverkehrscontrolling“ (S. 5), ein „integriertes Verkehrsmanagement“ (S. 14), „Massnahmen zur gezielten Beeinflussung des Mobilitäts- und Reiseverhaltens“ (S. 14), „Massnahmen in den Quellgebieten“ (S. 14) und „bei Abweichungen von den anlagespezifischen Anordnungen sind ergänzende Massnahmen zu treffen“ (S.23). Es ist unklar, woraus die ‚Massnahmen‘ im einzelnen bestehen.
4.2.1	Eine Zielsetzung des Strassenverkehrs soll 'Vision 0' sein, d. h. die Organisation und Abwicklung des Strassenverkehrs, die 0 Verkehrstote verursacht.	JedeR Verkehrstote ist eineR zuviel, weil sie/er grosses menschliches Leid verursacht und ökonomisch einen grossen Schaden bedeutet.
4.2.2	Sämtliche kantonalen Hauptverkehrsstrassen sind abzuklassieren. Die Strassenklassierungs-Kategorie ‚Hauptverkehrsstrassen‘ ist ersatzlos aufzuheben.	Im Richtplan heisst es: „Der Verkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken ...“ (S. 6). Im Raum Zürich gibt es genügend Hochleistungsstrassen, um den übergeordneten Verkehr aufzunehmen. Bei einer Abklassierung wären andere Mindestmasse und Standards (z.B. bei den Ortsdurchfahrten) möglich. Dadurch werden Aufwertungsmassnahmen in den Ortszentren möglich, so dass die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit wesentlich verbessert werden können.
4.2.2	Es sind mindestens alle jene Hauptverkehrsstrassen abzuklassieren, die parallel zu Hochleistungsstrassen, bzw. Autobahnen führen (z. B. im Weinland, im Knonaueramt).	Im Sinne des Richtplans soll „der Verkehr ... konsequent auf das übergeordnete Strassennetz“ gelenkt werden (S. 6). Hauptverkehrsstrassen sollen nicht zusätzliche Parallelkapazitäten für den übergeordneten Verkehr anbieten.
4.3.1	Die Strassenerschliessung darf erst dann (aus-) gebaut werden, wenn die Infrastruktur für den ÖV erstellt und gesichert ist, dass diese mindestens 50% des Neuverkehrs übernimmt.	

4.3.2	<p>Zusätzlich zu den bereits im Kantonalen Richtplan enthaltenen Einträgen sind folgende Infrastrukturbauten aufzunehmen:</p> <p>Neue Bahnlinien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung Limmattal – Furttal (Raum Affoltern) für Personen- und Güterverkehr • Direktverbindung Oberland – Unterland via Raum Bassersdorf • Verbindungslinie Illnau – Kemptthal (nördlich Effretikon) für Direktverbindungen Rapperswil – Wetzikon – Pfäffikon ZH – Winterthur • Wiederinbetriebnahme Linie Bülach – Baden (Schipkapasslinie) oder adäquate Tunnelverbindung für Güter- und Personenverkehr • Forchbahn: Neu Führung ab Zollikerberg über Witikon – Zürich HB und Verlängerung von Esslingen an die SBB-Glattallinie (Wetzikon, Bubikon, Rüti) 	<p>Nur mit den aufgeführten Ergänzungsbauten kann der öV den gewünschten Effekt erzielen, nämlich eine Verlagerung des Personennahverkehrs auf die Schiene.</p> <p>Unter anderem kann ein neuer Tunnel aus dem Limmattal ins Furttal einen Teil des Güterverkehrs aufnehmen, womit eine Voraussetzung geschaffen wird, den öV vom Raum Aargau, Limmattal in den Raum Furttal/Flughafen/Zürcher Unterland zu verbessern. Heute liegt der öV-Anteil auf der Beziehung Limmattal - Glattal bei 10% und auch nach Fertigstellung des Bahnhofs Löwenstrasse wird er höchstens 20% betragen.</p>
4.3.2	<p>Zusätzlich zu den bereits im Kantonalen Richtplan enthaltenen Einträgen sind folgende Infrastrukturbauten aufzunehmen:</p> <p>Neue S-Bahn-Haltestellen⁵</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auzelg, Brüttisellen-Baltenswil (Linie Oerlikon – Wallisellen - Winterthur) • Hürstholz, Altburg, Regensdorf West (Industrie) (Linie Oerlikon – Regensdorf) • Dübendorf-Gfenn Oberuster, Rüti-Süd (Linie Dübendorf – Rapperswil) • Dorfnest, Effretikon-Nord, Auslikon (Linie Oerlikon – Effretikon – Pfäffikon – Wetzikon) • Höri (Oerlikon – Bülach) <p>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 S 5, S 9, S 14).</p>	<p>Nur mit den aufgeführten Ergänzungsbauten kann der öV den gewünschten Effekt erzielen, nämlich eine Verlagerung des Personennahverkehrs auf die Schiene.</p>
4.3.2	<p>Der Eintrag „Neuer Brüttener Tunnel“ (Objekt 22a) ist zu streichen. Anstelle dieses Prestigeobjektes ist eine Doppel-Überwerfung im „Hürlistein“ sowie die 4. Spur Hürlistein – Effretikon sowie eine dritte Spur Effretikon – Winterthur einzutragen.</p>	<p>Begründung: Die Regierung schlägt im Raum Winterthur – Bassersdorf/Flughafen anstelle des im Rahmen von Bahn 2000 plangenehmigten „Brüttener-Tunnels“ eine modifizierte Linienführung von Winterthur direkt nach Dietlikon (mit Abzweiger in die Flughafenlinie östlich Bassersdorf) vor. Der Vorteil dieser geänderten Linienführung soll darin bestehen, dass die S 12 vom neuen Tunnel profitieren kann, was mit dem früheren Projekt nicht der Fall war. Die Fahrzeit Winterthur – Zürich via Brüttener- und Zürichbergtunnel könnte um etwa 3-4 Minuten gekürzt werden. Die Kapazitätsprobleme würden</p>

⁵ Die im Kantonalen Plan eingetragenen, bis heute noch immer nicht realisierten neuen Haltestellen Winterthur-Försterhaus (Linie Oerlikon – Wallisellen – Winterthur), Waltalingen (Winterthur – Ossingen – Stammheim) und Winterthur-Oberseen (Tösstallinie) sind im Plan beizubehalten.

		<p>ebenfalls gelöst.</p> <p>Der Nachteil ist aber die lange Tunnelfahrt für die Bahnpassagiere und der enorme bauliche Aufwand. Zudem würde die landwirtschaftlich genutzte Ebene zwischen Bassersdorf und Dietlikon (Naherholungsgebiet) zerschnitten (neben der drohenden neuen Autobahn Brüttisellen – Kloten Flughafen). Mit einer Doppel-Überwerfung und einem Ausbau der existierenden Linie kann derselbe Zweck (ausser der Fahrzeitgewinn) erreicht werden wie mit dem Brüttener Tunnel. Die dafür notwendigen Mittel betragen aber nur einen Bruchteil des neuen Tunnel-Systems.</p> <p>Im Prüfungsbericht des Eidg. Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) und des Bundesamtes für Raumplanung (ARE) zuhanden des Bundesrates zum Richtplan des Kantons Zürich vom 12. März 1996 wird immerhin die Forderung erhoben, es seien alternative Linienführungen im Raum Brüttener Tunnel und Winterthur zu beachten. Der Bundesrat hat diese Forderung in seinem Genehmigungsentscheid aufgenommen.</p>
4.3.2	Verzicht auf die neue Wendeanlage Bassersdorf als Entlastung des Flughafenbahnhofes für wendende Fernzüge (Objekt 23).	Anstelle des aufwendigen Baues einer Wendeanlage mit weiterem Kulturlandverlust sollen die im Flughafenbahnhof wendenden Züge über Bassersdorf hinaus weitergeführt werden, z.B. nach Winterthur – Schaffhausen – Singen oder Effretikon – Pfäffikon ZH – Wetzikon – Rüti – Neubaustrecke Rüti – Schmerikon (Tunnel) – Uznach – Ziegelbrücke nach Linthal resp. nach Sargans – Buchs/Chur.
4.3.2	<p>Verschiedene neue Tramlinien(-verlängerungen) sind in den Richtplan aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nummer 14 bis Glattbrugg Bahnhof • Nummer 9 bis Glattzentrum oder Wallisellen Bahnhof • Tram von Oerlikon in Binzmühlestrasse bis Affoltern 	Anstelle des Ausbaus der Strassen, ist die Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr auszubauen. Dies ist aus ökologischen und ökonomischen Gründen eine kluge Alternative.
allgemein	Das Planungs- und Baugesetz sei in dem Sinn zu ändern, dass die Richtpläne und die Änderungen dem fakultativen Referendum unterstehen.	In der neuen Verfassung des Kantons Zürich heisst es in Art. 33: Dem Volk werden auf Verlangen zur Abstimmung unterbreitet: " ... Beschlüsse des Kantonsrates von grundlegender Bedeutung, die langfristige Auswirkungen auf die allgemeinen Lebensgrundlagen haben." Richtpläne haben grosse Auswirkungen auf das Leben in unserem Kanton. Festlegungen, vor allem im Verkehrsbereich, sind für alle weiteren Bereiche bestimmend.

3 Mustervorlage für Einwendungen und Handlungsanweisungen

Einwendungen können per Post eingereicht werden an:

Parlamentdienste des Kantonsrates Zürich, Büro 417, KEH, 8090 Zürich

Oder direkt über das Mitwirkungs-Formular auf dem Internet:

<http://www.richtplan.zh.ch/internet/bd/arv/richtplan/de/aenderungen/mitwirkung.html>

Während der Auflagefrist können sich alle zur Vorlage äussern.

Die Anregungen und Einwendungen haben einen Antrag und dessen Begründung zu enthalten. Sie sind schriftlich im Doppel bis spätestens 30. Juni einzureichen.

Die Auflage findet über die ganze Frist während der ordentlichen Bürozeiten an den in den Publikationsorganen aller zürcherischen Gemeinden bezeichneten Orten und beim kantonalen Amt für Raumordnung und Vermessung, Stampfenbachstrasse 12, 8090 Zürich, 4. Stock, Anmeldung Büro 437, statt. Der Richtplan mit zugehöriger Karte ist ab 29. April 2005 im Internet unter www.richtplan.zh.ch abrufbar.

Die Mitglieder der AGZN stellen sich gerne für Informationsveranstaltungen und die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Bitte kontaktieren Sie den Koordinator, Richard Wolff, wolff@inura.ch.

Mustereinwendung (im Doppel einreichen bis 30. Juni 2005)

Max Muster
Bahnhofstrasse 1
8001 Zürich

Tiefbauamt des Kantons Zürich
Postfach
8090 Zürich

2. Mai 2005

Einwendung zum Kantonalen Richtplan Verkehr

Kapitel:
4.2.2 Strassenverkehr, Objekt 10, Verlängerung Glattalstrasse, Zürich

Antrag:
Die Verlängerung Glattalstrasse ist aus dem Richtplan zu streichen.

Begründung:

In Verbindung mit der Verlängerung der Aubruggstrasse (Projekt 9) wird eine Schleuse geöffnet und es entsteht über die Aubruggstrasse und die verlängerte Glattalstrasse, parallel zur A1/A20 ein neuer regionaler Korridor zwischen Rümlang/Seebach (Anschluss Seebach) und Volketswil/ Schwerzenbach (Anschluss Hegnau neu). Diese Route stellt auch einen Bypass dar zur Autobahn. Es muss u.a. mit den folgenden Problemen gerechnet werden:

- Verkehrsverlagerung von der Autobahn auf das Stadtstrassennetz, v.a. bei den zu erwartenden Stausituationen auf der A20;
- starke Verkehrszunahme auf der Glattalstrasse;
- Konkurrenzierung der Erschliessung mit der Glattalbahn (Pendlerströme zu den vielen Arbeitsplatzgebieten nördlich der Bahnlinie Oerlikon-Wallisellen).

Literaturliste

- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Raumentwicklung (are) (2002): Verkehrsanalysen zu den künftigen Kapazitätsengpässen auf den Nationalstrassen
- Kanton Zürich, Baudirektion, Amt für Raumordnung und Vermessung, Dezember 2003: Verkehrsentwicklung (in der Reihe Raumbewachung, Heft 23))
- Kanton Zürich, Baudirektion, Tiefbauamt (2003): Strategie Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich – Evaluation und Umsetzung 2025/2030
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr (2001): Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich. Dezember 2001
- Kanton Zürich, Baudirektion, Tiefbauamt, (2000): Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich – Strategie und Elemente. Juni 2000
- Kanton Zürich, Baudirektion, Amt für Raumordnung und Vermessung, Dezember 1998: Siedlungsentwicklung (in der Reihe Raumbewachung, Heft 20)
- Kanton Zürich (1995): Richtplan Verkehr von 1995
- RZU Regionalplanung Zürich und Umgebung (2003): Jahresbericht 2002
- Stadt Zürich: Kommunalen Verkehrsplan Stadt Zürich
- Stadt Zürich (2003): Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich – Teilstrategie Stadtautobahnen und neue Hauptstrassen. Januar 2003
- Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich-Nord (1992): Zürich-Nord – Lebensraum/Wirtschaftsraum

Impressum

Herausgeber: Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich-Nord und VCS Sektion Zürich

Adressen:

Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich-Nord: AGZN, Richard Wolff, Koordinator, c/o INURA Zürich Institut GmbH, Hardturmstrasse 261, 8005 Zürich. Mail wolff@inura.ch

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS): Kontakt und Unterlagen zur Mitgliedschaft: VCS Zürich, Postfach 1179, 8040 Zürich, Tel. 01/291 33 00, Mail vcszh@swissonline.ch, Homepage <http://www.vcs-zh.ch>

Verfasser: Richard Wolff, INURA Zürich Institut

Redaktion: Hans Jörg Käppeli, Fritz Kauf, Philipp Klaus, Gabi Petri, Hansjörg Sommer, Paul Stopper, Peter Summermatter, Richard Wolff

Titelbild: Hansjörg Sommer

Karten: David Wolfensberger und Claudia Isler

Weitere MitarbeiterInnen: Luzia Höchli, Florian Boller, Thomas Hardegger, Ruedi Lais, Ueli Sutter, Haci Pekerman, Erich Sutter, Katrin Wächter

Weitere Exemplare zu beziehen bei: Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich-Nord, Richard Wolff, Projektleiter, c/o INURA Zürich Institut, Hardturmstrasse 261, 8005 Zürich. wolff@inura.ch

Downloads: Das ganze Dokument kann heruntergeladen werden unter: <http://www.vcs-zh.ch>

Mai 2005