

Zum umstrittenen Verkehrsrichtplan des Kantons Zürich

Wo bleibt die politische Verantwortung?

Von Marc Schneider, Raum- und Verkehrsplaner Metron AG, Brugg

Die Entwicklung unseres Lebensraumes ist nicht nachhaltig. Die Agglomerationen breiten sich weiter aus, der Bodenverbrauch ist weiterhin gross, der motorisierte Individualverkehr und der Energieverbrauch nehmen überproportional zur Bevölkerungsentwicklung zu. Die Lärm- und Luftgrenzwerte werden vielerorts regelmässig überschritten. Die individuelle Auto-Mobilität hat ihren Preis.

Hehre Ziele, falsche Massnahmen

Der Zürcher Richtplan hat zum Ziel, unsere Siedlungsstrukturen für kommende Generationen zu rüsten. Problematisch ist, dass mit den von der Mehrheit der vorberatenden Kommissionen unterstützten Massnahmen dieses Ziel – wohl eher unbewusst - nicht angestrebt wird. Im Teilrichtplan Verkehr werden Lösungen vorgeschlagen, die dem Zeitgeist entsprechen und den erklärten Absichten zu wider laufen. Der Wunsch nach neuen Infrastrukturen scheint ungebrochen. Durch die Politik der Engpassbeseitigung wird die Zersiedelung weiter gefördert.

Die Leitsätze und Absichten im Richtplan sind zukunftsweisend: „Der Verkehr wird als Gesamtsystem betrachtet. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) auszurichten. Der Velo- und Fussverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern. Siedlungen sind so zu gliedern, dass das Verkehrsaufkommen möglichst klein ist. Die qualitative Siedlungsentwicklung wird mit gezielten Aufwertungsmassnahmen unterstützt, dabei ist die Aufenthaltsqualität im Strassenraum für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.“

Will man nun diesen Absichten nachkommen, muss man sich im Klaren darüber sein, dass Massnahmen oder Veränderungen an den Verkehrsinfrastrukturen oder in den Siedlungen sich wechselseitig auswirken. Jede neue Strasse, jede zusätzliche Bahn verändert das Verkehrs- wie auch das Raumgefüge. Jedes neue Wohnquartier, jedes Einkaufszentrum wirkt sich auf das Verkehrssystem aus. Die S-Bahn, die Glattalbahn, die geplante Limmattalbahn, der neue Bahnhof Löwenstrasse (neue Durchmesserlinie Altstetten–Oerlikon) sind wegweisende Projekte. Ohne flankierende Massnahmen beim Autoverkehr werden aber hauptsächlich die gefahrenen Kilometer zunehmen, zu Lasten der kurzen Wege und kleinräumigen Strukturen. Die zurückgelegten Weglängen nehmen überproportional zur Bevölkerung zu. Die Veränderungen im Detailhandel hängen beispielsweise mit diesen Prozessen zusammen. Werden Bahn und Strasse ausgebaut, bleibt der Fuss- und der Veloverkehr auf der Strecke.

Ungenügend berücksichtigt werden heute die Folgekosten für den Werterhalt unserer Infrastrukturen. Strassen und Bahnen sind teuer und äusserst langlebig. Für den langfristigen Werterhalt der Zürcher Strassen-, Schienen-, Wasser- und Abwassernetze müssen jährlich über 1.5 Mrd. Franken oder 1200 Franken pro Einwohnerin und Einwohner aufgewendet werden. Die derzeit geplanten Tunnels und die durch den Autoverkehr verstärkte Zersiedelung sind besonders teuer. Wollen wir uns das alles zusätzlich leisten?

Nicht alles ist jederzeit überall möglich

Die rasant wachsenden Ansprüche im knapper werdenden Raum verlangen eine klare und griffige Raumordnung. Wir haben hervorragende Infrastrukturen. Nun soll aber ausgerechnet der motorisierte Individualverkehr, der verhältnismässig viel Energie benötigt und grosse Flächen beansprucht, konkurrenzierend zum öffentlichen Verkehr massiv weiter ausgebaut werden. Die Massnahmen zu einer nachhaltigen Raumentwicklung sind unbequem, aber längerfristig nicht zu umgehen. Zur Lösung der Zürcher Verkehrsprobleme muss eine angebots- statt nachfrageorientierte Planung verfolgt werden. Nicht alles ist überall jederzeit möglich. Die verschiedenen Verkehrsmittel müssen in verschiedenen Räumen unterschiedlich eingesetzt werden. Je nach Fahrzweck und Zielort sind Fahrrad, S-Bahn, Auto oder die Füsse am geeignetsten.

Die konsequente Nutzung der bestehenden Infrastrukturen ist für die haushälterische Bodennutzung und zur Begrenzung der Folgekosten von zentraler Bedeutung. Bei der Eisenbahn können mit verhältnismässig geringen Investitionen in den bestehenden Netzen wesentliche zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden. Bei überlasteten Strassennetzen sind betriebliche Massnahmen oder ökonomische Anreize den Strassenausbauten vorzuziehen.

Unsere Umwelt verändert sich, langsam, aber konstant, gesteuert oder un gelenkt. Offensichtlich wird Raumplanung noch immer mit Planwirtschaft verwechselt. Weshalb negieren Politikerinnen und Politiker immer noch raumplanerische Fragestellungen? Wir brauchen dringend eine Politik, die zukunftsfähige Wege geht und im Bereich Verkehr jene Massnahmen forciert, die zu einer zwanglosen Verhaltensänderung in der Mobilität führen.