

## 7. Verkehrsplanung Zürcher Unterland

Postulat Christian Müller (FDP, Steinmaur), Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen), Michael Biber (FDP, Bachenbülach) vom 25. März 2019

KR-Nr. 109/2019, Entgegennahme, Diskussion

Ratspräsident Roman Schmid: Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. David Galeuchet, Bülach, hat an der Sitzung vom 30. September 2019 Antrag auf Nichtüberweisung des Postulates gestellt. Der Rat hat über die Überweisung zu entscheiden.

*Christian Müller (FDP, Steinmaur):* Mit unserem Postulat fordern wir die Regierung auf, eine Analyse der Verkehrssituation im Zürcher Unterland vorzunehmen. Auf dessen Grundlage soll sie aufzeigen, welche Lösungen für die Region geeignet sind, im die zukünftige Verkehrsentwicklung im Unterland auch auf der Infrastrukturseite zu begleiten. Wer – wie ich selbst – an einer Hauptstrasse aufgewachsen ist oder seit einiger Zeit an einer solchen wohnt, weiss genau, welches Problem wir mit diesem Postulat ansprechen und wofür wir eine ganzheitliche Lösung erwarten. Auf vielen Hauptstrassen im Zürcher Unterland, solche von der Kantonsgrenze Richtung Stadt Zürich, aber auch solche, die als Querverbindungen zwischen den Unterländer Bezirken oder bis nach Winterthur dienen, hat der Verkehr in den letzten Jahren stark zugenommen. Das sind dann nicht nur einige Prozentpunkte, sondern das ist eine Zunahme um 100 Prozent und mehr. Parallel dazu ist auch die Auslastung des öffentlichen Verkehrs angestiegen, sodass sowohl S-Bahn wie Busse zeitweilig übervoll sind. Der Zuwachs im ÖV ist meist hausgemacht, also aus der Region stammend, die Verkehrssteigerung auf der Strasse aber zu grossen Teilen Durchgangsverkehr. Dies führt dazu, dass zahlreiche Ortskerne dauernd unter Überlastung der Durchgangsstrassen leiden. Nun wird in diesen Gemeinden der Ruf nach Entlastung der Dorfkern immer lauter, das ist absolut verständlich. Wenn Strassen kaum mehr überquert werden können, das Einfädeln in den Verkehr fast nicht mehr möglich ist und die Belastung durch Geräusche immer mehr zunimmt, sehnt man sich natürlich nach einer Beruhigung. Aufgrund der aktuellen Raumplanung ist aber genau das Gegenteil zu erwarten: Das zukünftige Bevölkerungswachstum soll im Zürcher Unterland auf die Regionen Kloten, Bülach und Regensdorf und auf die Stadt Zürich mit den Agglomerationen konzentriert werden.

Diese zwei grösseren Entwicklungsgebiete im Unterland, Bülach im Glatttal sowie Regensdorf im Furttal, glauben für ihr starkes Wachstum in den nächsten Jahren die Lösung für das zusätzliche Verkehrsvolumen sowohl auf der Schiene wie auch der Strasse zu haben. Leider werden aber an beiden Orten die Auswirkungen auf die angrenzenden Gebiete nicht oder zumindest zu wenig berücksichtigt. Diese Gebiete wirken aber wie Schwämme auf die umliegenden Gemeinden. Das konzentrierte Wachstum an diesen Punkten wird unweigerlich zu noch mehr

Durchgangsverkehr führen. Dazu kommt, dass die meisten Modelle wohl den Arbeits- beziehungsweise den Pendlerverkehr berücksichtigen, den Freizeitverkehr jedoch grösstenteils ausblenden. Noch sehr gut habe ich die Aussage eines Bülacher Stadtrates in den Ohren, Bülach hätte das Verkehrsproblem im Griff. Gleiches meldet man auch aus Regensdorf. Gleichzeitig äusserte sich der Bülacher Stadtrat aber dahingehend, dass eine wichtige Naherholungszone Eglisau und das Rafzerfeld seien. Dies wird aber auf der Verkehrsseite nicht beachtet. Wir wissen ja, Freizeitverkehr ist ein sehr grosser Anteil des Strassenverkehrs. Die heute bereits überlasteten Strassen und Ortskerne der Region und insbesondere Eglisau werden nochmals zusätzlich belastet, nicht nur zu den Stosszeiten, nein, den ganzen Tag. Aus Regierungskreisen von Winterthur konnte ich auch schon hören, dass die Gemeinden um die Stadt herum keine Verkehrsprobleme hätten beziehungsweise gar nicht wüssten, was ein Verkehrsproblem sei. Mit Verlaub, ich finde diese Aussagen einfach nur arrogant.

Diverse Gemeinden in diesen Regionen sind schon heute stark belastet und erwarten deshalb eine Lösung. Meist wird das Erstellen einer Umfahrungsstrasse gefordert, was verständlich ist. Aber hier gilt es zu beachten, dass sich durch das Zur-Verfügung-Stellen von Umfahrungsstrassen der Verkehr nicht in Luft auflösen kann, sondern teilweise einfach auf andere Gebiete verlagert wird. Und genau solche Wirkungen erzielen auch jegliche Arten von Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Verkehrssteuerung. In Anbetracht der zu erwartenden Entwicklung des Zürcher Unterlands und der Städte Zürich und Winterthur erwarte ich von der Regierung eine Gesamtschau zur heutigen Verkehrssituation sowie eine Analyse der Auswirkungen, die das Wachstum in diesen Regionen auf das Verkehrsaufkommen und die Verteilung in Zukunft haben wird, dies sowohl für den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) wie auch für den ÖV, welcher ja ebenfalls teilweise auf der Strasse stattfindet. Dies soll dazu führen, dass den betroffenen Gemeinden um diese Wachstumsregionen Lösungen präsentiert werden können, die Wirkung erzielen, ohne die Probleme nur auf umliegende Gemeinden zu verlagern. Zudem erwarte ich auch Aussagen dazu, ob grossräumigere Lösungen nicht ökologisch wie ökonomisch sinnvoller wären, als dies kleinräumige Massnahmen und da insbesondere kleinere Umfahrungen sind.

Das vorliegende Postulat soll genau dies bewirken. Ich und die stark belasteten Gemeinden im Zürcher Unterland danken Ihnen für die Zustimmung und die Überweisung.

*David John Galeuchet (Grüne, Bülach):* Die drei Antragstellenden wünschen sich eine Analyse der Verkehrslage für das Zürcher Unterland, woraus eine Gesamtlösung für die Behebung der Kapazitätsengpässe erfolgen soll. Dazu gibt es grundsätzlich nichts einzuwenden. Die Gesamtlösung der Antragsteller sieht aber zwei mögliche Varianten vor, eine mit viel Beton und eine Zweite mit noch mehr Beton, diverse kleinräumige Umfahrungsstrassen oder eine grossräumige National- oder Staatsstrasse.

Das Zeitalter des Betons waren die 70er-Jahre. Heute und in Zukunft gilt es Verkehrskonzepte zu kreieren bei denen nicht nur zwei Varianten des motorisierten

Individualverkehrs verglichen werden. Im Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2018 zeigt der Regierungsrat auf, wie er in der Zukunft mit der steigenden Mobilität im Kanton umgehen will, ich zitiere aus dem GVK: «Der Zuwachs an Verkehr soll möglichst auf die ressourceneffizienten Verkehrsarten ÖV, Fuss- und Veloverkehr gelenkt werden. Die Belastungsspitzen im motorisierten Individualverkehr und im ÖV sollen abgebaut beziehungsweise begrenzt werden.» Und weiter: «Die Siedlungsentwicklung findet vorwiegend an Orten statt, die kurze Wege begünstigen und die mit ÖV, Velo- und Fussverkehr erschlossen sind.» Und: «Die von der Zürcher Bevölkerung zurückgelegten durchschnittlichen Tagesdistanzen nehmen insgesamt ab. Die Distanzen mit dem motorisierten Individualverkehr und im ÖV verringern sich gegenüber dem Trend der vergangenen Jahre. Die Tagesdistanzen von Velo- und Fussverkehr nehmen hingegen zu.» Zitatende.

Im Unterland soll im Bimodalsplit des Binnenverkehrs der ÖV von 14 auf 20 Prozent gesteigert werden. Auch der Regierungsrat geht davon aus, dass die Digitalisierung und die Sharing Economy im Verkehr Einzug erhalten werden, was den Mehrverkehr einschränken könnte. Des Weiteren wird der Regierungsrat nicht darum herumkommen, sich mit Mobility-Pricing auseinanderzusetzen, um Verkehrsspitzen zu brechen oder diese stärker über den Tag zu verteilen.

Leider wurde vom Regierungsrat der regionalen Verteilung der Arbeitsplätze bis heute zu wenig Gewicht gegeben. Von den gut 1 Million Beschäftigten im Kanton Zürich finden 470'000 in Zürich, in der Stadt Zürich, eine Arbeit. Bei weiterem Wachstum in der Agglomeration muss auch auf ein Wachstum der lokalen Arbeitsplätze gesetzt werden. Dies würde dazu führen, dass der ÖV zu den Spitzenzeiten auch in der Gegenrichtung genutzt werden kann, Arbeitnehmer aufgrund tieferer Mieten auch näher am Arbeitsplatz wohnen könnten. Auch eine Veränderung der Arbeitsgewohnheiten kann zu einer Reduktion des Verkehrs beitragen. Das Corona-Virus hat dies deutlich aufgezeigt. Viele Firmen haben gemerkt, dass ihr Personal auch von zu Hause arbeiten kann und nicht vor Ort präsent sein muss. Das sind verschiedene Ansätze und Konzepte für die Mobilität der Zukunft. In diese Richtung soll der Regierungsrat weiterdenken und planen. Eine weitere Verschandelung der Landschaft und ein immenser Verbrauch von vor allem Kulturland durch neue Umfahrungsstrassen ist nicht akzeptabel. Eine Verkehrsplanung im Zürcher Unterland würden wir begrüßen, nicht aber unter den Vorgaben der Antragssteller. Deshalb lehnt die Grüne Fraktion das Postulat ab.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Die SVP wird das Postulat unterstützen, denn auf dem Weg zur 10-Millionen-Schweiz wird auch der Verkehr zunehmen, unabhängig der Antriebskonzepte und CO<sub>2</sub>-Bilanz künftiger Fahrzeuge. Die Mobilität, auch die individuelle, wird ein Bedürfnis der Menschen bleiben. Seien wir realistisch: Der Verkehr wird weiter zunehmen, es gilt daher, wie es in der Politik sein sollte, in die Zukunft zu schauen. Auch da, Herr Galeuchet, braucht es viel Beton, ob uns das gefällt oder nicht, wenn Sie weiterhin mit Ihrem Elektroflitzer zügig vorankommen wollen.

Tatsächlich ist es so, dass das Unterland – nicht als einzige Region zwar, aber ausgeprägt – eine hohe Verkehrslast zu tragen hat. Wenn wir uns an die Terminologie des kantonalen Raumordnungskonzeptes halten, stellen wir fest, dass sich das Wachstum der urban geprägten Wohnlandschaften auf die Ortschaften in der Landschaft unter Druck auswirkt. Das Verkehrsaufkommen steigt kontinuierlich auf den Ortsdurchfahrten. Dadurch steigt der Wunsch nach Ortsumfahrungen, welche die betroffenen Ortschaften zwar entlasten mögen, aber in der Summe kaum finanzierbar sind und sich auf andere Gemeinden potenziell wiederum negativ auswirken. Eine gesamtheitliche Sicht ist daher anzustreben. Dabei muss eine langfristige Perspektive ohne idealistisch gefärbten Zweckoptimismus eingenommen werden. Wir erwarten, dass dabei insbesondere die im Richtplan enthaltene äussere Nordumfahrung in die Beurteilung miteinbezogen wird. Durch die direkte Linienführung von Wettingen bis Winterthur entlastet die äussere Nordumfahrung den Nordring vom Transitverkehr, sodass dieser als eine leistungsfähige Stadttangente wirken kann. Durch entsprechende Anschlüsse im Unterland fliesst der Verkehr damit direkt auf die Hochleistungsstrasse ab, ohne sich durch die Ortschaften zu quälen. Wir sind der Meinung, dass die Zeit für eine vertiefte Prüfung dieser Variante reif ist, und überweisen deshalb das Postulat. Danke.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Dieses einseitige Postulat können wir nicht unterstützen. Das Wachstum des automobilen Verkehrs wird mit keinem Wort hinterfragt. Nein, es wird nur gefragt, mit welchen Strassenausbauten oder gar neuen Strassen darauf reagiert werden soll. Und mein lieber Christian Müller, in der Begründung bezeichnest du die Zunahme der Verkehrsleistung durch den Autoverkehr als Mobilitätswachstum. Das ist ein total einseitiger Blick durch die Windschutzscheibe. Mobilität ist die Möglichkeit, von einem Ort zum nächsten zu kommen. Das kann mit ganz vielen Verkehrsträgern erfolgen und gerne auch mit einer geschickten Kombination davon. Und noch besser ist es, wenn die zwei Orte gar nicht so weit voneinander entfernt sind, sprich: wenn in der Region viele Formen von Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Freizeit und so weiter und so fort angeboten werden. Erst wenn wir die Mobilität wirklich gesamtheitlich betrachten, können wir echte Schlüsse für die Zukunft ziehen und die Massnahmen ergreifen. Vielleicht ist das auch mal ein Strassenausbau, wie es die FDP immer wieder fordert. Aber es können eben auch ganz andere Massnahmen sein, Massnahmen aus der klassischen Verkehrsplanung genauso wie aus der Raumplanung.

Wir von der SP denken den Raum vom Menschen aus, zuerst von den Anwohnenden und dann auch von Passierenden. Aber dabei darf nicht ausschliesslich der private Autoverkehr betrachtet werden. Nein, es müssen auch noch ganz andere Formen der Mobilität und des Zusammenlebens betrachtet werden. Aus solch einem Blickwinkel schaue ich auch gerne wieder mal auf das Zürcher Unterland wie auch auf alle Kantonsteile in ihrer tollen Vielfalt. Darum lehnen wir von der SP dieses Postulat in dieser Form ab. Herzlichen Dank.

*Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich):* Die Grünliberalen überweisen das Postulat aus drei Gründen nicht:

Erstens: Entgegen dem Titel verlangt dieses Postulat nicht eine gesamthafte Verkehrsplanung, sondern eine koordinierte Strassenplanung für das Zürcher Unterland. Eine allein auf das Auto ausgerichtete Planung ist aber nicht zeitgemäss. Vielmehr sind einerseits die verschiedenen Verkehrsarten zu koordinieren und andererseits die gewünschte Siedlungsentwicklung zu beachten.

Zweitens: Das Postulat sagt schon im Antrag klar aus, dass eine Gesamtlösung besser sein müsste als diverse Einzellösungen. Es ist damit ein schlecht verhüllter Vorstoss für eine Autobahn im Unterland. Schon das allein ist nicht unterstützungswürdig. Zudem ist dieses Ansinnen als äussere Nordumfahrung bereits im kantonalen Richtplan enthalten, allerdings mit dem Zeithorizont «langfristig». An dieser aus gesamtkantonaler Optik definierten Fristigkeit soll nichts geändert werden respektive: Falls etwas an diesem Eintrag geändert werden soll, dann ist er aus dem Richtplan zu streichen, weil er auf einer veralteten Sicht des immerfort steigenden motorisierten Individualverkehrs basiert.

Der dritte Punkt: Der Regierungsrat hat 2018 sein Gesamtverkehrskonzept vorgelegt. Darin beschreibt er, dass er, diesem Konzept folgend, regionale Gesamtverkehrskonzepte und Agglomerationsprogramme erarbeitet, die wiederum in die nächste Überarbeitung des kantonalen Richtplans einfliessen. Das Postulat will nun unabhängig von dieser Gesamtschau eine Region bevorzugt behandeln. Das ist nicht sachgerecht. Wenn das Unterland aus gesamtkantonaler Sicht tatsächlich das grösste Verkehrsproblem im Kanton Zürich hätte, dann würde der Regierungsrat die Region im Rahmen der Gesamtverkehrskonzepte ohnehin bevorzugt behandeln und das Postulat wäre somit unnötig.

*Kathrin Wydler (CVP, Wallisellen):* Das Zürcher Unterland ist zweifellos eine der am stärksten wachsenden Regionen im Kanton Zürich. Leider hinkt bei der Bautätigkeit von neuen Wohnungen und aber auch Firmen die Verkehrsplanung meist hintendrein, womit man dann auch mit Engpässen zu rechnen hat. Um gute Lösungen zu finden, gilt es, die Verkehrsplanung gleichzeitig voranzutreiben und die unterschiedlichen Verkehrsströme und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu analysieren. Der Anstieg des heutigen Verkehrs hat auch einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Ausweichrouten oder Durchgangsverkehr können Gemeinden sehr belasten. Gleichzeitig sind wir aber auch der Meinung, dass ein Fokus auf attraktive ÖV- und sichere Velorouten gelegt werden sollte. Eine gut geplante Verkehrsplanung nimmt auf Natur und Landschaft Rücksicht, denn gerade in dichtbesiedelten Gebieten gilt es, den wichtigen Naherholungsgebieten Sorge zu tragen. Es handelt sich also um eine komplexe Aufgabe, welche sinnvollerweise gesamthaft für die gesamte Region angegangen wird.

Die CVP unterstützt das Postulat und ist erfreut, dass die Regierung bereit ist, es entgegenzunehmen.

*Christian Müller (FDP, Steinmaur) spricht zum zweiten Mal:* Ich mache hier gerne noch ein Beispiel für all diejenigen, die nicht verstanden haben, um was es

uns geht: Gerade in Dielsdorf sind die Probleme in der Dorfmitte sehr gross. Es ist unter anderem auch schwierig, den Busverkehr so gewährleisten zu können, dass der Bus pünktlich an den Bahnhöfen ankommt. Aber genau hier liegt das Problem, wenn eine Region nicht ganzheitlich betrachtet wird. So erwägt man sogar, eine separate Busspur zwischen Dielsdorf und Adlikon/Regensdorf zu planen, wozu mit Sicherheit einiges an schönster Waldfläche hergegeben werden müsste, mit dem Argument, der Bus komme sonst nicht zeitgerecht an den Bahnhof. Ich will ja nicht bestreiten, dass es Leute gibt, die vom Bahnhof Dielsdorf zum Bahnhof Regensdorf mit dem Bus pendeln. Allerdings frage ich mich schon, ob das Sinn macht, wenn ich dies in praktisch gleicher Zeit auch mit der S-Bahn bewältigen kann. Meine Mitarbeiter aus dem Furttal reisen auf jeden Fall mit der Bahn an und nicht mit dem Bus; natürlich nur diejenigen, die noch keinen Führerschein besitzen, das versteht sich ja von selbst in unserem Gewerbe (*gemeint ist das Autogewerbe*).

Auch will man für Dielsdorf Stauräume planen, in denen man den Verkehr ausserhalb des Dorfkerns aufstauen kann, gleichzeitig aber auch immer mit dem Argument der Busbevorzugung. Dies geht ja dann ganz klar zulasten der umliegenden Gemeinden und führt dort auch zu Umgehungsverkehr, welcher wiederum mit zusätzlichen Aufwendungen verhindert werden soll. Und nicht zuletzt soll im nahegelegenen Naturschutzgebiet ein neuer zusätzlicher Kreislauf in Betracht gezogen werden. Dies zeigt klar auf, wie wichtig eine grossräumige Betrachtung wäre. Wenn ich die zuständigen Personen beim Amt für Verkehr direkt mit der Aussage konfrontiere «Sie bringen keine Lösung für die Probleme, sondern nur eine Verlagerung», erhalte ich von dieser Seite Zustimmung. Das ist doch nicht zukunftsgerichtet, ebenso wenig, dass in der Planung die möglichen Auswirkungen autonomer Fahrzeuge, die früher oder später auf den Markt kommen werden, nicht berücksichtigt werden.

Zu David Galeuchet möchte ich noch festhalten: Binnenverkehr ist nicht gleich Durchgangsverkehr. Eine Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV löst diese Probleme nicht. Moderne Mobilität, wie zum Beispiel autonomes Fahren, dürfte gemäss verschiedenen Studien zu noch mehr Strassenverkehr führen. Dass Linksgrün aber nicht an der Lösung der Probleme interessiert ist, ist bekannt. Sie lassen lieber aus rein ideologischen Gründen eine ganze Region weiter leiden und verschliessen – so wie Felix Hoesch – einfach die Augen vor der Realität.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Das Postulat verlangt ja eine Analyse der Verkehrslage im Zürcher Unterland und eine Gesamtlösung für die Behebung der Kapazitätsengpässe. Ja, die Postulanten rennen offene Türen ein. Im Zürcher Unterland sind nämlich bereits verschiedene Planungen zur Verbesserung von Verkehrsabläufen und zur Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung in Bearbeitung. Denn uns ist sehr wohl bewusst, wie hoch die Verkehrsbelastung dort ist. Die Grundlage dieser Arbeiten bilden der kantonale sowie der regionale Richtplan, inklusiv die Raumordnungs- und Gesamtverkehrskonzepte, die Ortsplanungen und die Entwicklungsabsichten der Gemeinden. Das neue Amt für Mobilität wird 2021, also nächstes Jahr, ein regionales Gesamtverkehrskonzept für

das Zürcher Unterland ausarbeiten, mit und ohne Postulat, und zwar ohne die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Es geht um die Strasse, die Schiene beziehungsweise den öffentlichen Verkehr, den Fussverkehr und auch das Velo. Auch das Velo übrigens braucht Beton, Velorouten können nicht anders erstellt werden.

Vor diesem Hintergrund ist die Regierung bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Ihre Chance mit der Überweisung des Postulates wäre es, dass wir Ihnen Bericht erstatten über unsere Arbeit, was wir tun im Zürcher Unterland. In diesem Sinne empfehle ich Ihnen doch, dieses zu überweisen um uns und Ihnen diese Chance, diese Möglichkeit der Berichterstattung zu geben.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 87 : 79 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat KR-Nr. 109/2019 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.