

**MOTION** von Willy Germann (CVP, Winterthur)

betreffend Verkehrsminimierung durch massiv höhere Ausnützung bei Knoten des öffentlichen Verkehrs

---

Der Regierungsrat wird beauftragt, kantonale Gesetze und Pläne dahingehend zu ändern, dass in Fussdistanz zu Knoten des öffentlichen Verkehrs mit Auflagen eine massiv höhere Ausnützung ermöglicht wird. Wichtigstes Ziel soll dabei sein, zusätzliche Nutzflächen zu schaffen, ohne zusätzlichen Motorfahrzeugverkehr zu generieren.

Willy Germann

Begründung:

Die Siedlungsentwicklung im Wirtschaftsraum Zürich und in seinem stark wachsenden Einzugsgebiet widerspricht den Leitlinien 1 und 2 des kantonalen Richtplans:

- Die Zersiedlung hält an. Die Siedlungsentwicklung nach innen steht in keiner Relation zur Siedlungsentwicklung in die Breite. Trotz des knappen Raums leisten sich Zürcher Städte den Luxus, die Höhe - wegen überholter städtebaulicher Skrupel - kaum zu nutzen.
- Ein grosser Teil der neuen Nutzflächen entstand und entsteht in peripheren Gebieten, die durch den öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossen sind.
- Die Verkehrsbedürfnisse wuchsen und wachsen dadurch stärker an als prognostiziert und verursachen Kapazitätsengpässe auf Strasse und Schiene.
- Die disperse Siedlungsentwicklung verursacht beim öffentlichen Verkehr immer kompliziertere Reiseketten mit mehr Umsteigebeziehungen. Der Anreiz, auf das Auto als Verkehrsmittel in die Städte zu verzichten, ist zu gering. Der öV-Anteil am Gesamtverkehr stagniert.

Ziel der Motion ist, die Leitlinien 1 und 2 des Richtplans besser umzusetzen und eine sinnvolle Siedlungsentwicklung nach innen mit Anreizen besser zu fördern. Um zusätzliche Umsteige probleme zu vermeiden, sollen vor allem in Fussdistanz zu Knoten des öffentlichen Verkehrs weit mehr Nutzflächen geschaffen werden können als heute. Heute gelten im Kanton Zürich 15 m<sup>3</sup> pro m<sup>2</sup> als selten erreichter Spitzenwert, weil verschiedene Gesetze auch an Topzentrumsorten eine bessere Nutzung des Bodens verunmöglichen. Eine Korrektur der Fehlentwicklung ist dringend nötig.

Eine massiv bessere Nutzung des knappen Raums sollte aber mit Auflagen verbunden sein:

- Die Erschliessung dieser Zonen muss durch städtische, regionale und überregionale öffentliche Verkehrsmittel gewährleistet sein.
- Eine massiv höhere Nutzung setzt einen internationalen Gestaltungs- oder Architekturwettbewerb voraus und sollte neue städtebauliche Akzente setzen.

- Die Mehrnutzung sollte eine rollende Nutzungsflexibilität ermöglichen, wobei eine Mindest-Mischnutzung gewährleistet sein sollte zwischen publikumsintensiven Nutzungen, Arbeits- und Freizeitsstätten, Konferenzräumen, eventuell Raum für höhere Bildung und urbanes Wohnen.
- Die Mehrnutzung darf nicht mehr Motorfahrzeugverkehr generieren. Zielparkplätze sollten nicht erlaubt oder auf ein Minimum beschränkt werden.

Andere baurechtliche Einschränkungen sollten gleichzeitig aber reduziert werden, so unter anderem Ausnützungsbeschränkungen gemäss PBG/BZO, Beschattungsbeschränkungen gemäss PBG, enge Auflagen des Ortsbild- und Denkmalschutzes usw.