

POSTULAT von Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon), Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen) und Andreas Hauri (GLP, Zürich)

Betreffend U-Bahn für den Grossraum Zürich

Der Regierungsrat wird aufgefordert, in einem Bericht darzulegen,

- a) welchen Beitrag langfristig (2030 bis 2050) eine U-Bahn in der Stadt Zürich und den angrenzenden Gemeinden zu leisten vermag. Dies als Mittelverteiler und für Tangentialverbindungen zu den raumplanerischen Zielen der Siedlungsentwicklung nach innen und Konzentration des Bevölkerungswachstums auf die zentralen, gut erschlossenen Gebiete,
- b) welche bestehenden Infrastrukturen sinnvoll in ein U-Bahn-Netz integriert werden können,
- c) in welcher Form sich der Bund über FABI oder ein Agglomerationsprogramm an den Kosten beteiligen würde und
- d) welchen Investitionskostenbeitrag die kantonale Umsetzung der Mehrwertabschöpfung gemäss RPG Art. 5 zu einem Mittelverteiler leisten kann.

Thomas Wirth
Barbara Schaffner
Andreas Hauri

Begründung:

Gemäss Richtplan sollen 80% des zukünftigen Bevölkerungswachstums in den gut erschlossenen und zentralen Gebieten des Kantons Zürich anfallen, dies hauptsächlich durch Innenentwicklung. Das bedeutet, dass die Stadt Zürich und deren angrenzende Gebiete im Limmattal, Glatttal und Zürichsee besonders gefordert sein werden, dieses zusätzliche Wachstum aufzunehmen. Aufgrund von verschiedenen Gebietsplanungen, wie z.B. Hochschulgebiet Zürich, Lengg und Airport, sind zusätzlich höhere Nutzungsdichten bezüglich Ausbildungs- und Arbeitsplätzen zu erwarten.

Sowohl die Innenentwicklung selbst als auch die spezifischen Gebietsplanungen werden zu einer massiv höheren Nutzungsdichte führen, was einen direkten Einfluss auf die Verkehrsströme haben wird. Dementsprechend steht jeder Person für ihre individuelle Mobilität weniger Raum zur Verfügung. Gleichzeitig werden auch die Anforderungen der Bewohner und Bewohnerinnen, der Auszubildenden und der Arbeitskräfte an den Strassenraum bezüglich Freiraum und Aufenthaltsqualität steigen. Dieses Bedürfnis macht die Entwicklung zu einer raumschonenden Mobilität notwendig, wobei bekanntermassen Fussgänger und Fussgängerinnen sowie Passagiere des öffentlichen Verkehrs am wenigsten Raum beanspruchen.

Heute wird im Grossraum Zürich die bestehende Mobilität neben dem MIV hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt. Als Grobverteiler dient dabei die S-Bahn, als Feinverteiler Tram und Bus. Die Glatttalbahn und zukünftig auch die Limmattalbahn fungieren an der urbanen Stadtgrenze als Mittelverteiler. Im restlichen Gebiet des Grossraums Zürich fehlt diese Mittelverteilerstufe gänzlich. An den zentralen Umsteigeknoten, wie zum Beispiel am Hauptbahnhof Zürich, bewegen sich die heutigen Transportsysteme an ihren Kapazitätsgrenzen. Kapazitätssteigerungen des Schienenverkehrs durch längere Fahrzeuge und Taktverdichtungen sind nur sehr beschränkt möglich und entfalten Ihre Wirkung lediglich entlang den bereits bestehenden Bahntrassen. Alleine mit der Förderung des Velo- und Fussverkehrs ist das wachsende Mobilitätsbedürfnis im Grossraum Zürich nicht zu bewältigen. Vielmehr muss der zu erwartende Mehrverkehr mit einer U-Bahn als Mittelverteiler bewältigt werden. Dies würde auch die bestehenden Verkehrssysteme entlasten und zudem einen Beitrag zur Aufwertung des Strassenraumes leisten.