



www.gruene-uster.ch
c/o T. Wüthrich
Talweg 159
8610 Uster

**Parlamentsdienste des
Kantonsrates Zürich**

Büro 417

Kaspar Escherhaus

CH-8090 Zürich

Uster, 13. Juli 2005
Im Doppel

Einwendung zum kantonalen Verkehrsrichtplan (Vorlage 4222):

Sehr geehrte Damen und Herren,

Gestützt auf § 7 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) reichen wir innert der vorgegebenen Frist die folgenden Einwendungen zum kantonalen Richtplan Verkehr ein:

Antrag I:

Auf die Planeinträge Nr.24, Nr. 25 und Nr. 26 (S. 9 und 12 des Richtplantextes, kantonaler Richtplan Verkehr) „Umfahrung Binz, Maur“, „Westtangente Fällanden“ und „Umfahrungsstrasse Fällanden - Schwerzenbach“ ist zu verzichten.

Begründung:

Alle Erfahrungen mit Strassenbauvorhaben in der Schweiz zeigen, dass neue Strassen auch vermehrten motorisierten Strassenverkehr zur Folge hatten. Einerseits, weil in fast allen Fällen auf einen konsequenten Rückbau der vermeintlich entlasteten Strassen verzichtet worden ist – oder dieser zu wenig verkehrswirksam ausgeführt wurde. Andererseits ist der Fahrzeit- und Bequemlichkeitsvorsprung des motorisierten Individualverkehr (MIV) gegenüber dem öffentlichem Verkehr (öV) auch im gut mit öV erschlossenen Kanton Zürich immer noch zu gross.

Die geplante neue Strassenverbindung würde eine **neue Hauptverkehrsachse** Richtung Zürichsee und Stadt Zürich eröffnen und somit die Fahrzeiten für den MIV - im Vergleich zur aktuellen Situation in diesem Gebiet - verkürzen. Angesichts der Konkurrenzsituation zwischen öV und MIV würde dies erneut zu Lasten (der Attraktivität) des öV führen. Weitere Argumente, die auch für diesen Antrag gelten, finden sich unter Antrag 5. Gestützt auf diese Erfahrungen wenden wir uns gegen jegliche Ausweitung von Strassenverkehrskapazitäten, ausgenommen im Erschlussbereich von rechtsgültig eingezonten Bauzonen, wo logischerweise auch das allgemeine Verkehrspotential noch wachsen wird.

Antrag 2:

Auf den Planeintrag Nr. 30 (S. 9 und 12 des Richtplantextes, kantonaler Richtplan Verkehr) den Neubau einer 4-spurigen Autobahn A53, ist zu verzichten.

Begründung:

Die grundsätzlichen Überlegungen für eine Streichung des Planeintrages entsprechen jenen im ersten Absatz der Begründung von Antrag 1.

Die geplante neue Strassenverbindung würde die Fahrzeiten für den MIV insbesondere auf der Verbindung Uster-Wetzikon aber auch Richtung Stadt Zürich deutlich verkürzen. Allfälligen Verkehrskapazitätsengpässen auf dieser Achse ist jedoch nicht mit einer neuen Autobahn sondern mit einer Erweiterung des bestehenden Bahntaktes zu begegnen. Durch eine Kapazitätserweiterung der Strasse entstünde eine weitere Konkurrenzsituation zwischen öV und MIV, die zu einem erneuten Nachteil des öV führen würde.

Der Neubau sieht einen Viadukt vor, der das Aathal überquert. Aus landschaftsschützerischer Sicht ist ein derartiges Bauwerk an dieser exponierten Lage abzulehnen. Zudem steht der Viadukt im Widerspruch zum Gesamtverkehrskonzept des Bundes, Dieses misst der Vorsorge gegen Lärm- und Luftbelastung einen hohen Stellenwert bei und ist bzw. war Grundlage für die Ausarbeitung des vorliegenden Entwurfes des neuen kantonalen Verkehrsrichtplans. Für die Bevölkerung von Oberuster ist der Wald der westlichen Talflanke ein wichtiges Erholungsgebiet. Eine vermehrte Belastung des Gebiets durch Lärm und Abgase ist den Erholungssuchenden nicht zuzumuten. Die neu geplante Autobahn ist keine Lösung gegen Staus während der Hauptverkehrszeiten auf der bestehenden Hauptverkehrsstrasse.

Antrag 3

Auf die Planeinträge 34 „Moosackerstrasse Uster“ und 35 „Uster-West“ (S. 9 und 12 des Richtplantextes, kantonaler Richtplan Verkehr) die Schliessung des Bahnüberganges Zürichstrasse und die Verbindung der Zürichstrasse mit der Weststrasse mittels eines Viadukts oder einer Unterführung ist zu verzichten.

Begründung:

Das Strassenprojekt „Ortsumfahrung Uster West“ betrifft ein ökologisch und hydrologisch äusserst sensibles Gebiet. Das angrenzende Werriker-/Glattenriet, ein Objekt von nationaler Bedeutung, beherbergt neben Amphibien und Vögeln auch äusserst seltene Libellen- und Orchideenarten.

Mit der Realisierung von „Uster-West“ würde der bestehende Niveauübergang Zürichstrasse/SBB-Linie aufgehoben und die Weststrasse mit der Zürichstrasse durch eine Bahn-Unter- oder Überführung verbunden. Die Überführung, ein Viadukt von grossen Ausmassen, würde das Landschaftsbild über alle Masse beeinträchtigen. Die Variante „Unterführung“ würde durch die Grundwasser führende Schicht gebaut werden. Nach heutigem Kenntnisstand hätte das eine Beeinträchtigung des nahen Flachmoors zur Folge. (So wurde das Riet schon einmal bei den Bauarbeiten zur Erschliessung des Quartiers Loren 2002 aus Nachlässigkeit trocken gelegt.) Um das Verhalten der Grundwasserströme im klimatischen Mittel zu erforschen und somit die Auswirkungen der Unterführung für das Ried abzuschätzen, müssten während etwa 5 Jahren die Wasserverhältnisse und die Vegetation von einem/einer MoorhydrologIn wissenschaftlich untersucht werden.

Ferner bleiben Fragen zum lokalen Verkehrsfluss:

Es ist davon auszugehen, dass der Verkehr zwischen Nänikon und der geplanten Weststrasse über die Werrikerstrasse abgewickelt würde. Ein Ausbau dieses Strässchens ist zwar zurzeit nicht geplant, wäre aber auf Grund seiner geringen Breite wahrscheinlich. Dies hätte fatale Folgen, da das Werrikerriet einzig gegen Norden, in Richtung Hoperen-Riet, noch durchgängig ist für den genetischen Austausch der dort beheimateten Lebewesen. (Der Ausbau der Werrikerstrasse wurde in den 1970er Jahren durch das Stimmvolk abgelehnt.)

Der Bau des Quartiers Loren ist nicht unproblematisch, weil damit ein weiterer Schritt in Richtung Zersiedelung getan wird. Grundsätzlich ist notwendig, die Ortszentren zu verdichten und neue Siedlungen und Gewerbebauten abgestimmt auf das bestehende Verkehrsnetz zu planen. Wird davon ausgegangen, dass dieses Quartier mittelfristig fertig gestellt wird, so besteht die Möglichkeit, es über die Winterthurerstrasse statt über die projektierte Verbindung Zürichstrasse-Weststrasse zu erschliessen.

Nach dem Bau des Projektes „Uster-West“ würde der Durchgangsverkehr Mönchaltorf – Nänikon bzw. Autobahnanschluss Nänikon – Riedikon vor allem über die Sonnenbergstrasse und, im Falle der Realisierung des Vorhabens Moosackerstrasse (VRP Nr. 34), über die Wilstrasse abgewickelt. Beide Strassen sind von

Wohnquartieren gesäumt und stellen Schulwege für die SchülerInnen der Schulhäuser und Kindergärten Niederuster, Wanne und Pünt dar. Erfreulicherweise wurden vor allem im unteren Teil der Sonnenbergstrasse, in Richtung Seestrasse, bereits Schulweg sichernde Massnahmen, wie z.B. Tempo 30 während der Anfangs- und Schlusszeiten des Schulunterrichts, getestet und teilweise definitiv realisiert. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass neue gefährliche Situationen für die SchülerInnen entstehen, sollte der motorisierte, vor allem auch der Schwerverkehr, auf den genannten Strassenabschnitten zunehmen.

Die beiden Planungseinträge „Moosackerstrasse Uster“ und „Uster-West“ bilden zusammen eine voll ausgebaute Westumfahrung Usters. *Untersuchungen haben ergeben, dass bei Berücksichtigung der Neubelastungen durch Umgehungsstrassen die Gesamtbilanz grundsätzlich nicht positiv ist. So nimmt z.B. die Zahl der durch Lärm wesentlich Gestörten in der Regel selbst kurzfristig kaum ab, in einigen untersuchten Fällen erhöhte sie sich sogar. Bei den Schadstoffen steht einer geringen Minderung der Kohlenmonoxidemissionen eine deutliche Erhöhung der Stickoxidemissionen (Ausgangssubstanz für Sommersmog) gegenüber. Gerade die Städte, die in der Vergangenheit am meisten auf den Bau von Umgehungsstrassen, Tangenten oder grosszügigen Durchgangsstrassen z.B. in Form von Stadtautobahnen setzten, haben heute am stärksten mit den Symptomen des Verkehrsinfarkts zu kämpfen. Umgehungsstrassen werden häufig mit der Notwendigkeit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit begründet. Untersuchungen der letzten Zeit zeigen jedoch, dass genau das Umgekehrte eintritt: Durch Attraktivitätssteigerung des Autoverkehrs durch neue Umgehungsstrassen nimmt der Autoverkehr genauso zu wie die Fahrgeschwindigkeiten. Dadurch steigen nach Fertigstellung der Umgehungsstrassen sowohl die Zahl der Unfälle als insbesondere die Schwere der Unfälle an.*

Zudem ist in der Vergangenheit in fast allen Fällen auf einen konsequenten Rückbau der vermeintlich entlasteten Strassen verzichtet worden– oder dieser wurde zu wenig verkehrswirksam ausgeführt. *Die geplante neue Strassenverbindung würde die Fahrzeiten für den MIV auf mehreren Achsen, namentlich aber auf der Verbindung Mönchaltorf – Nänikon-Greifensee verkürzen bzw. einen Zubringer zur geplanten Oberlandautobahn darstellen. Allfälligen Kapazitätsengpässen auf den Achsen Mönchaltorf – Nänikon-Greifensee sind mit einer Erweiterung des bestehenden Busfahrtaktes zu begegnen. Durch eine Kapazitätserweiterung der Strasse entstünde eine weitere Konkurrenzsituation zwischen öV und MIV, die zum Attraktivitätsverlust und einer erneuten Schwächung des öV führen würde. Der Fahrzeit- und Bequemlichkeitsvorsprung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist gegenüber dem öffentlichem Verkehr (öV) auch im gut mit öV erschlossenen Kanton Zürich immer noch zu gross.*

Des Weiteren trägt Mehrverkehr zur häufigeren Grenzwertüberschreitung bei der Lärm-, Ozon- und Feinstaubbelastung in einer von diesen Immissionen ohnehin bereits überdurchschnittlich belasteten Region bei. Auch die Steigerung des Verbrauchs nicht erneuerbarer Energieträger wird wesentlich durch den MIV verursacht.

Die Vorhaben „Moosackerstrasse“ und „Uster-West“ widersprechen somit diametral dem Gesamtverkehrskonzept des Bundes. Mit der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes und der erfolgten Ratifizierung des Kyoto-Protokolls liegen zudem weitere übergeordnete Zielsetzungen vor, welche nur durch eine Reduktion des MIV zu erreichen sind

Eventualantrag zu Antrag 3

Für den Fall, dass dem Antrag 3 nicht entsprochen und die Vorhaben „Moosackerstrasse“ bzw. „Uster-West“ im Richtplan verbleiben und entsprechend realisiert würden, ist der Richtplan mit folgenden Bestimmungen zu ergänzen:

1. Um das Verhalten der Grundwasserströme und der Vegetation des Werriker- und des Glattenriets im klimatischen Mittel zu erkunden, ist ein/e MoorhydrologIn während mindestens 5 Jahren mit dieser Aufgabe zu betrauen. Erst nach dem positiven Bericht des/der SpezialistIn ist der Bau einer Unterführung an der geplanten Stelle möglich. Auf den Bau eines Viaduktes über die SBB-Linie als Verbindung Zürichstrasse-Weststrasse ist aus Gründen des Landschaftsschutzes zu verzichten.

2. Die durch die Westumfahrung entlasteten Strassen, vor allem Winterthurer-, Berchtold- und Zürichstrasse, Oberland-, Brunnen- und Zentralstrasse sowie Riediker- und Talackerstrasse sind durch bauliche Massnahmen langfristig vom MIV zu entlasten und für den Langsamverkehr attraktiv zu gestalten. In den Wohnquartieren sind flächendeckend Tempo 30 und, wo möglich, Wohnstrassen einzurichten.

3. Die Strassenabschnitte rund um die Schulhäuser Niederuster und Pünt und der Abschnitt der Sonnenbergstrasse auf Höhe der Hohlen Gasse (Kindergarten Wanne) sind durch bauliche und verkehrsberuhigende Massnahmen so zu gestalten, dass die SchülerInnen wirksam vor den Gefahren des Strassenverkehrs geschützt sind.
4. Auf eine nachträgliche Kapazitätserweiterung der Werrikerstrasse ist zu verzichten, da sonst Werriker- und Glattenriet, zwei Flachmoore von nationaler Bedeutung, vom nördlich gelegenen Hoperenriet getrennt und der genetische Austausch unterbunden würde.
5. Es ist mit einem geeigneten ergänzenden Linienangebot des öV dafür zu sorgen, dass Erholungssuchende per öV rund um den See gelangen können und so zumindest die Freizeitsverkehrsbelastung durch den mIV reduziert werden kann. Denkbar sind neue Buslinien von den Bahnzentren zu den Gemeinden rund um den See, z.B. Uster – Riedikon – Egg oder Egg- Maur – Fällanden – Schwerzenbach.

Begründung:

Auf diese Weise lassen sich die in den Begründungen zum Antrag 3 erwähnten negativen Folgen eines Ausbaus und einer Aufklassierung der Moosackerstrasse und des Baus der Umfahrung „Uster West“ teilweise abschwächen.

Antrag 4

Auf die Aufklassierung der Verbindung Wangen-Brüttisellen - Dübendorf - Volketswil sowie der Ueberlandstrasse zu Hauptverkehrsstrassen (gemäss Abbildung A4a, "Hauptverkehrsstrassennetz, Vergleich Richtplan 1995 - Vorlage 4222") ist zu verzichten

Begründung:

Eine Aufklassierung der genannten Verbindungen würde deren Ausbau und die Erhöhung der Tempolimiten erlauben. Die damit verbundene Kapazitätserweiterung führte nach allen Erfahrungen mit realisierten Strassenprojekten zu vermehrtem motorisiertem Individualverkehr (MIV) und damit zur Erhöhung des CO₂-Ausstosses und zur häufigeren Grenzwertüberschreitung bei der Lärm-, Ozon- und Feinstaubbelastung in einer von diesen Immissionen ohnehin bereits überdurchschnittlich belasteten Region. Auch die Steigerung des Verbrauchs nicht erneuerbarer Energieträger wird wesentlich durch den MIV verursacht.

Ein Verkehrszuwachs hat deshalb vollständig durch den öffentlichen Verkehr (öV) und den Velo- und Fussverkehr zu erfolgen. Dem Velo- und Fussverkehr ist Priorität einzuräumen, insbesondere innerhalb der Siedlungsgebiete.

Durch einen Ausbau würden vollendete Tatsachen geschaffen, welche eine Rückgängigmachung der Aufklassierung kaum mehr erlauben würden, zumal die genannten Verbindungen durch ihre Aufklassierung der Hoheit und dem Handlungsspielraum ihrer Anrainergemeinden entzogen würde.

Mit dem Bau der Glattalbahn würde die bisher als Sackgasse angelegte Aubruggstrasse (Zürich-Oerlikon), in welche die Ueberlandstrasse führt, durchgängig gemacht. Gemäss der im Antrag 4 erwähnten Karte ist ausserdem im Richtplan die Realisierung eines Strassenstücks im Gebiet Oberhusen (Opfikon) vorgesehen. Auf diese Weise entstünde eine neue, mitten durch Wohnquartiere führende Verbindung zwischen Volketswil und Rümlang, welche über eine aufklassierte Verbindung Wangen-Brüttisellen - Dübendorf - Volketswil bequem erreicht werden könnte.

Die Gefahr bestände, dass diese Verbindung als Schleuse oder als so genannter "Bypass" zur chronisch überlasteten Autobahn A1/A53 benützt würde, was zu einer Verkehrsverlagerung von der Autobahn auf das untergeordnete Strassennetz führte. Die im ersten Absatz erwähnten Effekte würden dadurch verstärkt und die Lebensqualität der bereits heute unter übermässigem Verkehr in der Luft und am Boden leidenden Bewohner der betroffenen Gemeinden und Quartiere würden dadurch massiv beeinträchtigt.

Dieses Vorhaben steht somit im diametralen Widerspruch zum Gesamtverkehrskonzept des Bundes, das der Vorsorge gegen Lärm- und Luftbelastung einen hohen Stellenwert beimisst und Grundlage für die Ausarbeitung des vorliegenden Entwurfes des neuen kantonalen Verkehrsrichtplans war und ist."

Eventualantrag zu Antrag 4

Für den Fall, dass dem Antrag 4 nicht entsprochen und die *Verbindung Wangen-Brüttisellen - Dübendorf - Volketswil* aufklassiert wird, ist der Richtplan mit folgender Bestimmung zu ergänzen:

"Es ist mit geeigneten verkehrsberuhigenden Massnahmen wie Tempo 30- und Begegnungs-Zonen, Rückbauten, ggf. Abklassierungen und lokalen Durchfahrtsverboten dafür zu sorgen, dass jeglicher zusätzliche Durchgangsverkehr von den Gemeinden Volketswil, Schwerzenbach, Wangen-Brüttisellen, Dübendorf, Wallisellen, Opfikon und Rümlang sowie von den Zürcher Quartieren Schwamendingen, Oerlikon und Seebach ferngehalten wird."

Begründung:

Auf diese Weise lassen sich zumindest die in Punkt 4 der Begründung zum Antrag 4 erwähnten negativen Folgen einer Aufklassierung dieser Verbindung vermeiden oder abschwächen.

Antrag 5:

Das Kapitel 4.1. „Gesamtverkehrsstrategie“ ist vollständig zu überarbeiten. Für den Velo- und Fussverkehr ist ein eigenes Kapitel zu schaffen.

Begründung:

Eine Gesamtverkehrskonzeption, wie sie das Bundesamt für Raumplanung im Prüfungsbericht vom 12.3.1996 gefordert hat, liegt nicht vor. Der Bund verlangte einen neuen Verkehrsrichtplan auf der Grundlage eines Gesamtverkehrskonzeptes, das sich auf die im Richtplan 1995 festgelegten Leitlinien und das bestehende Siedlungsgebiet ausrichtet, sowie der Vorsorge gegen Lärm- und Luftbelastung einen hohen Stellenwert beimisst. In der Zwischenzeit liegen mit der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes und der erfolgten Ratifizierung des Kyoto-Protokolls weitere übergeordnete Zielsetzungen vor, welche der Umweltvorsorge im Bereich Verkehr zwingend eine noch höhere Priorität einräumen müssen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) verursacht in hohem Masse eine Mengenausweitung beim CO₂ Ausstoss sowie Grenzwertüberschreitungen bei der Lärm-, Ozon- und Feinstaubbelastung. Auch die Mengenausweitung beim Verbrauch an nicht erneuerbaren Energieträgern wird wesentlich durch den MIV verursacht. Ein Verkehrszuwachs hat deshalb vollständig durch den öffentlichen Verkehr (öV) und den Velo- und Fussverkehr zu erfolgen. Dem Velo- und Fussverkehr ist Priorität einzuräumen, insbesondere innerhalb der Siedlungsgebiete.

Der vorliegende Entwurf weist massive Defizite (Text und Plan) auf, bezüglich Konformität mit den Vorgaben und innerer Konsistenz. Es ist nicht ersichtlich, wie die oben genannten Zielsetzungen zur Umweltvorsorge mit einer Übernahme von bloss 50% des Verkehrszuwachses durch den öV und einem Gesamtverkehrscontrolling erfüllt sein sollen. Daraus ergibt sich, dass aus der Teilrevision des Verkehrsrichtplanes klarere Schritte Richtung Förderung des öV und des Velo- und Fussverkehrs erkennbar sein müssten.

Antrag 6

Das Kapitel 4.2. ist vollständig zu überarbeiten in Richtung einer Plafonierung der gefahrenen Personenkilometer beim motorisierten Individualverkehr.

Begründung:

Grundsätzlich ist eine Ausweitung der Strassenkapazitäten im Kanton Zürich zu vermeiden. Wo dennoch neue, Strassen von kantonaler Bedeutung gebaut werden sollten, muss die Verkehrskapazität, gezielt mit Beruhigungsmassnahmen und Durchfahrtsverboten kompensiert werden. In diesen Fällen ist stets darauf zu achten, dass eine verbindliche Verknüpfung zwischen den politischen Entscheiden zum Strassenneubau und zur flankierenden Verkehrsreduktion auf allen politischen Ebenen hergestellt wird.

Übergeordnete Ziele der Politik, wie das Einhalten der Luftreinhalte-Verordnung und des Kyoto-Protokolls betreffend CO₂-Reduktion, zwingen auch den Kanton Zürich, seine Verkehrsplanung auf eine Reduktion des MIV auszurichten.

Zudem zeigen jüngste Erhebungen des Bundesamtes für Raumentwicklung, dass beim privaten Autoverkehr in der Schweiz die Ausgaben die Einnahmen bei weitem übersteigen. Die externen Kosten von rund 3,4 Mia.

Franken sind zu rund 90% nicht gedeckt. Die Kostenunterdeckung des MIV erreicht somit rund 70%! Vor diesem Hintergrund ist eine Plafonierung der gefahrenen Personenkilometer volkswirtschaftlich massvoll und sinnvoll.

Deshalb ist auf den Bau neuer Einfallachsen in die Stadt Zürich verzichtet. Die Ausbaustrategie ist auch dahingehend fragwürdig, als die Stadt Zürich ihre Aufnahmekapazität bezüglich MIV mindestens erreicht, wenn nicht bereits überschritten hat.

Einen unerwünschten Ausbau und eine nicht anzustrebende Attraktivitätssteigerung des MIV würde auch die Realisierung des Vorhabens „Uster-West“ bedeuten. Die Stadt Uster verfügt über ein gut ausgebautes Bus-Netz, dessen Kapazität gegebenenfalls zu erhöhen ist. Priorität hat jedoch die Verdichtung und die Attraktivitätssteigerung des Stadt-Zentrums, die Förderung kurzer Wege durch ein ausgewogenes Verhältnis von Arbeitsplätzen und Einwohnerzahl und die Bezugnahme der Siedlungsplanung auf das bestehende Verkehrsnetz. Der Ausweitung der bebauten Gebiete rund um Uster und der daraus entstehenden Zersiedelung ist entgegenzuwirken.

Antrag 7

Kapitel „4.3. Öffentlicher Personenverkehr“: Der Verkehrszuwachs muss vollständig durch den öffentlichen Verkehr und den Velo- und Fussverkehr übernommen werden.

Begründung:

Die generelle Stossrichtung des Kapitels 4.3 wird unterstützt: Im dicht besiedelten Kanton Zürich muss dem stetigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs (öV) höchste Priorität eingeräumt werden. Das bereits in Antrag 2 verlangte Abdecken des Verkehrszuwachses hat massgeblich durch den öV zu erfolgen, dies insbesondere bei jenen Verkehrsbeziehungen, welche für Fuss- oder Veloverkehr über zu grosse Distanzen erfolgen. Der Kanton Zürich weist grösstenteils eine derart hohe Wohn- und Arbeitsplatzdicht, aber auch räumlich weit verteilte Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen auf, dass eine Erschliessung mit leistungsfähigem öV fast flächendeckend möglich und notwendig ist. Dem Abdecken des Freizeit- und Einkaufsverkehrs ist bezüglich einer Überprüfung der Netzstruktur des öV ein wesentlich grösseres Augenmerk zu schenken. Generell helfen hohe Verkehrsanteile beim öV entscheidend mit, die Strassen zu entlasten und damit vermeintlich notwendige Strassenaus- und Neubauten überflüssig zu machen. Vielmehr ist die Attraktivität des öV durch eine konsequente Ausrichtung seines Streckennetzes und Fahrplans auf den Bedürfnisse der Bevölkerung und geeigneten Massnahmen zu seiner Bevorzugung gegenüber des MIV (zur Vermeidung von staubedingten Verspätungen) zu erhalten und noch zu steigern.

Dass ein gutes öV-Angebot einem Bedürfnis entspricht, zeigt der Einsatz von Einwohnern aus Wangen-Brüttisellen, welche gegen eine Ausdünnung des Busangebotes zwischen Dübendorf und Wangen Unterschriften sammelten und so erreichten, dass ab 22. August 2005 auf dieser Linie abendliche Zusatzkurse und ab Dezember 2006 sogar ein Viertelstundentakt geführt werden

Die Entwicklung des öV im Kanton Zürich ist eine eigentliche Erfolgsgeschichte, welche nicht kurzfristig „auf Eis gelegt“ oder gar abgebrochen werden darf. Seit rund hundert Jahren ist die Entwicklung des öV einer der wichtigsten Beiträge der Öffentlichkeit zur wirtschaftlichen Entwicklung und zur Verbesserung der Standortgunst im Kanton. Infrastrukturausbau beim öV und für den MIV gleichzeitig betreiben zu wollen, würde dagegen eine unnötige Verzettelung der finanziellen Ressourcen und der verkehrspolitischen Kräfte bedeuten.

Deshalb ist die S-Bahn Wetzikon-Uster-Zürich durchgehend auf Doppelspur auszubauen und der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse vordringlich zu realisieren, um die erforderliche Betriebssicherheit und die notwendigen Transportkapazitäten für das Glattal und das Oberland bereitstellen zu können. Ebenso sind die Autobus-Zubringerlinien zur S-Bahn ausgebaut werden.

Das gut ausgebaute Bus-Netz, über welches die Stadt Uster verfügt, ist im Falle von höherem Bedarf zu ergänzen und auszubauen. Priorität hat jedoch die Verdichtung und die Attraktivitätssteigerung des Stadt-Zentrums, die Förderung kurzer Wege durch ein ausgewogenes Verhältnis von Arbeitsplätzen und Einwohnerzahl und die Bezugnahme der Siedlungsplanung auf das bestehende Verkehrsnetz. Der Ausweitung der bebauten Gebiete rund um Uster und der daraus entstehenden Zersiedelung ist entgegenzuwirken.

Antrag 8

Es soll ein eigenständiges Kapitel „4.8. Velo- und Fussverkehr“ geschaffen werden.

Begründung:

Für die Greifenseeregion als wichtiges Erholungsgebiet für eine grosse Anzahl Erholungssuchende ist eine vermehrte Verkehrsbelastung durch weitere MIV-Förderung entlang der Verkehrsachsen rund um den See nicht zumutbar und keine Lösung.

Anzustreben sind vielmehr sichere Radwege sowie öV-Fahrpläne und evt. neue Bus-Linien, die es den Freizeitgästen, vornehmlich in den Sommermonaten und am Wochenende, gestatten, ohne motorisierte Privatfahrzeuge an den Greifensee zu reisen.

Karteneinträge Veloverkehr: Das durch die Baudirektion definierte Velowegnetz "Veloland Regional" ist im kantonalen Richtplan einzutragen. Veloparkplätze sind bei allen stark frequentierten Bahnstationen einzutragen.

Im Einzugsbereich der Gegenstand dieser Einwendung bildenden Verbindung betrifft dies insbesondere die von Pendlern stark frequentierten Bahnhöfe Uster, Schwerzenbach und Dübendorf.

Für den Fussverkehr sind innerorts mit der Aufwertung und Beruhigung von zusätzlich im Plan zu bezeichnenden Strassen neue Freiräume zu schaffen. Es sind Strassenabschnitte in bereits durch bestehende Umfahrungen oder Autobahnen entlasteten Ortskernen zusätzlich im Plan zu bezeichnen. Diese Strassen sind auf eine gemischte Nutzung, wie es in den Kantonen Bern und Basel-Land seit mehreren Jahren gängige Praxis ist, auszurichten. Damit kann gleichzeitig das Ziel der Förderung des Fussverkehrs, als auch eine Erhöhung der Wohnqualität erreicht werden.

Sollte den Anträgen 2 - 4 nicht entsprochen werden, sollen insbesondere die Ortsdurchfahrten von Fällanden, Binz, Volketswil, Schwerzenbach, Wangen-Brüttisellen, Dübendorf und Uster beruhigt werden (siehe Eventualanträge zu Anträgen 3 und 4).

Wir danken Ihnen im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anträge:

Freundliche Grüsse

Grüne Stadt und Bezirk Uster

T. Wüthrich

Präsident