

## Positionspapier      Raumplanung und Verkehr

---

Verabschiedet an der Mitgliederversammlung am 24. Mai 2016

---

### 1. Einleitung

Im Positionspapier «Raumplanung und Verkehr» der glp Kanton Zürich wird festgehalten, was eine grünliberale Raumplanungs- und Verkehrspolitik beinhaltet und was deren Ziele sind. Zum einen dient das Positionspapier somit der parteiinternen Meinungsbildung, zum andern als Informations- und Kommunikationsinstrument gegenüber der Öffentlichkeit.

#### **Grundsätze der grünliberalen Raumplanungs- und Verkehrspolitik**

In einem ersten Schritt werden Grundsätze der Raum- und Verkehrsentwicklung definiert. Diese Grundsätze sind von längerfristiger und übergeordneter Bedeutung und nehmen explizit keinen Bezug zu aktuellen Themen. Sie zeigen auf, mit welchen Stossrichtungen die Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung in eine nachhaltige Richtung gelenkt werden können und wo bei den erwähnten Themenfeldern Abstimmungsbedarf besteht (vgl. Kapitel 2 «Grundsätze der grünliberalen Raumplanungs- und Verkehrspolitik»).

#### **Positionierung in spezifischen Verkehrs- und Raumplanungsfragen**

In einem zweiten Schritt wird in Form von detailliert formulierten Positionen auf spezifische Themen in den Bereichen Raumplanung und Verkehr eingegangen. Diese Positionen präzisieren die Aussagen der zuvor definierten Grundsätze und können auch Bezug zu aktuellen Themen nehmen (vgl. Kapitel 3 «Grünliberale Raumplanungspolitik» und Kapitel 4 «Grünliberale Verkehrspolitik»).

### 2. Grundsätze der grünliberalen Raumplanungs- und Verkehrspolitik

#### **Entwicklung nachhaltig gestalten**

Die glp Kanton Zürich setzt sich für eine nachhaltige Verkehrs- und Raumplanungspolitik ein. Nachhaltigkeit beinhaltet eine gesellschaftliche, eine ökologische sowie eine wirtschaftliche Dimension.

#### **Gesellschaftlich nachhaltig**

Grünliberale Verkehrs- und Raumplanungspolitik ist gesellschaftlich nachhaltig und liberal. Dementsprechend setzt sie sich für die freie Wahl der Mobilitätsform sowie für die freie Wahl der Wohnform ein. Verlagerungen zu ökologisch nachhaltigen

Mobilitäts- und Wohnformen sind daher insbesondere mit Anreizen zu erreichen. In der Wohnraumpolitik liegt die gesellschaftliche Herausforderung insbesondere in der Schaffung von verdichteten und sozialverträglichen Wohnformen.

### **Ökologisch nachhaltig**

Eine ökologisch nachhaltige Raumplanungspolitik setzt sich einen schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen zum Ziel. Die Zersiedelung zu stoppen und somit mit der Lebensgrundlage Boden haushälterisch umzugehen, ist dementsprechend das zentralste Ziel einer ökologisch nachhaltigen Raumplanungspolitik. In der Verkehrspolitik muss der Fokus auf die Förderung von möglichst emissionsfreien und raumschonenden Transportsystemen gesetzt werden.

### **Wirtschaftlich nachhaltig**

Die Raumplanung hat die Aufgabe, optimale räumliche Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen. Dafür stellt sie an geeigneten Standorten Raum für Firmen zur Verfügung und sorgt für ein wirtschaftliches und gut funktionierendes Verkehrssystem.

## **3. Grünliberale Raumplanungspolitik**

### **Siedlungsstruktur mit unterschiedlichen Zentren fördern**

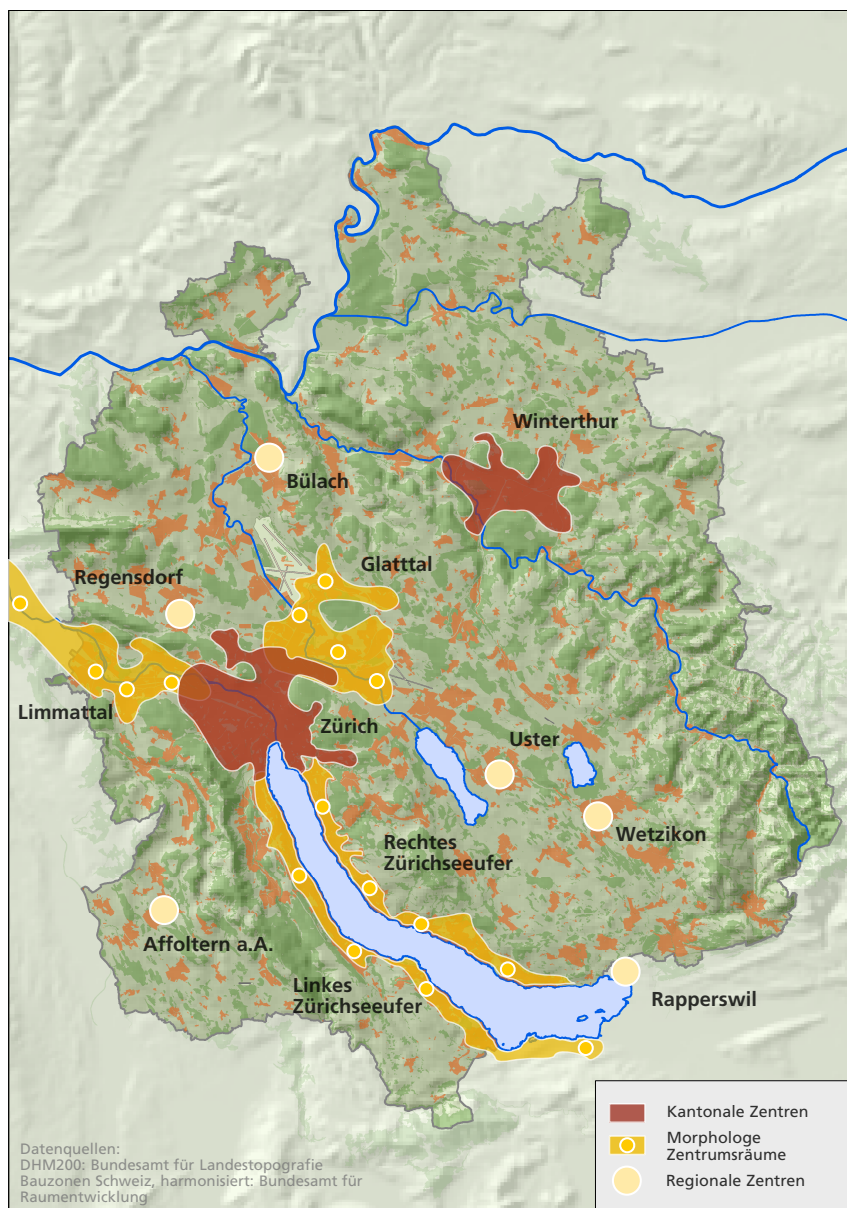
Die Schweiz sowie der Kanton Zürich zersiedeln zunehmend. Innerhalb der Einzugsgebiete der kantonalen Zentren Zürich und Winterthur ist der Siedlungsdruck und somit die Ausdehnung der Siedlungsgebiete besonders stark. Diese neuen Siedlungsgebiete (meistens reine Wohngebiete) sind strukturell stark von den kantonalen Zentren abhängig, was besonders durch das immense Wachstum des Verkehrs spürbar wird.

Dem Verkehrswachstum und der Zersiedelung kann mit klar gegliederten Siedlungsstrukturen begegnet werden. Dafür müssen die regionalen Zentren in ihren Zentrumsfunktionen gestärkt werden, was bedeutet, dass nebst einer konsequenten Siedlungsentwicklung nach Innen vermehrt Arbeitsplätze und öffentliche Einrichtungen in die regionalen Zentren verlagert werden müssen (Nutzungsdurchmischung). So entstehen regionale Zentren, welche gegenüber den kantonalen Zentren unabhängiger funktionieren. Im Zusammenspiel dieser unterschiedlichen Zentren resultiert ein polyzentrisches System, in welchem die Zentrumsfunktionen optimal verteilt sind und welches dementsprechend weniger Verkehr generiert.

### **Drei verschiedene Zentrumstypen**

Es werden drei unterschiedliche Zentrumstypen definiert. Kantonale Zentren (Zürich und Winterthur), regionale Zentren (Affoltern a.A., Regensdorf, Bülach, Uster und Wetzikon) sowie morphologische Zentrumsräume (Regionen Limmattal, Glatttal, Linkes Zürichseeufer und Rechtes Zürichseeufer). Die morphologischen Zentrumsräume verfügen über mehrere Ortschaften, die sich die Zentrumsfunktionen untereinander teilen. Die Abgrenzung der jeweiligen Zentrumsgebiete erfolgt immer anhand der funktionalen Räume und darf nicht auf die politisch-administrativen Grenzen reduziert werden.

## Zentrumstypen



Bezüglich einer optimalen Nutzungsdurchmischung der Zentren lassen sich folgende Zentrumsfunktionen definieren:

- Wohnen
- Dienstleistungsgewerbe
- Produzierendes Gewerbe / Industrie
- Einkaufsmöglichkeiten
- Öffentliche Einrichtungen (Bildung, Verwaltung, medizinische Versorgung)
- Kultur- und Freizeiteinrichtungen
- Verkehrsknoten

Innerhalb der Zentren sind der Velo- und Fussverkehr sowie auch der öffentliche Ortsverkehr zu fördern. Direkte und schnelle ÖV-Verbindungen vernetzen die Zentren untereinander.

### **Siedlungsentwicklung nach Innen und in die Zentren lenken**

Um die Landschaft und die natürliche Lebensgrundlage Boden zu schonen, muss die Zersiedelung gestoppt werden. Dazu ist eine Siedlungsentwicklung nach Innen anzustreben, die sich auf die Zentren im Kanton konzentriert. Zu diesem Zweck darf das Siedlungsgebiet im Kanton Zürich insgesamt nicht weiter vergrössert werden. Die Siedlungsstruktur im ländlichen Raum soll in ihrem heutigen Charakter bestehen bleiben.

### **Neue Wohnstandorte in Zentrumsnähe und an gut erschlossenen Lagen entwickeln**

Die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner im Kanton Zürich wird weiter ansteigen. Neue Wohnstandorte müssen in Zentren und an gut erschlossenen Lagen geplant werden, wobei insbesondere auf eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr, den Veloverkehr und den Fussverkehr zu achten ist. Es gilt die Nutzungsintensität von bereits bestehenden, zentralen Baugebieten zu erhöhen und gleichzeitig auf eine gute Balance zwischen Wohnen und Arbeiten zu achten (Nutzungsdurchmischung). Diese neuen Wohn- und Arbeitsgebiete müssen trotz der hohen Nutzungsintensität attraktiv und sozialverträglich gestaltet sein. Dies bedeutet, dass zusätzlich zu einer qualitativ hochwertigen Architektur und Aussenraumgestaltung auch auf die soziale Durchmischung zu achten ist. Als Erholungsräume für die Bevölkerung und zur Förderung der Natur und Biodiversität in den Zentren, müssen vermehrt attraktive, ökologisch wertvolle Freiräume geplant werden.

### **Gewerbe in den Zentren fördern**

Besonders in den regionalen Zentren ist generell ein Wegzug des Gewerbes feststellbar. Damit sich die regionalen Zentren nicht zu reinen Wohnorten entwickeln, sind hier für alle Branchen bessere Standortvoraussetzungen zu schaffen.

In den Zentren ist insbesondere auch das produzierende Gewerbe (z.B. Handwerksbetriebe, Backstuben, Baugewerbe) zu schwach vertreten. Um längerfristig auch die Nutzungsvielfalt im Gewerbe zu gewährleisten, sind in den Zentren bessere Voraussetzungen für das produzierende Gewerbe zu schaffen.

### **Nahe Einkaufsmöglichkeiten gewährleisten**

Einkaufsmöglichkeiten müssen auf alle Zentren verteilt werden. Demnach sollen auch in den regionalen Zentren Güter angeboten werden, die über den täglichen Bedarf hinausgehen. Der tägliche Bedarf an Gütern soll in Einkaufseinrichtungen im Dorf oder in den Quartieren erhältlich sein. Bei allen Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen ist auf eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr, den Veloverkehr und den Fussverkehr zu achten.

### **Öffentliche Dienstleistungen sowie Kultureinrichtungen regional gewährleisten**

Öffentliche Dienstleistungseinrichtungen befinden sich heute überwiegend in den kantonalen Zentren. Auch hier muss eine bessere Verteilung der Zentrumsfunktionen im Fokus stehen, weshalb übergeordnete öffentliche Dienstleistungseinrichtungen wie Spitäler, Kantonschulen oder «kundenorientierte Ämter» entsprechend der Nachfrage auch in den regionalen Zentren anzusiedeln sind. Auch Kultur- und Freizeiteinrichtungen müssen besser auf alle Zentrumsstypen verteilt werden.

### **Kulturlandschaft schützen**

Die Kulturlandschaft dient dem Landwirtschaftssektor als Produktionsfläche, der Natur als Lebensraum und der Bevölkerung als Erholungsraum. Weiter trennt sie als Puffer die Siedlungsgebiete und grenzt diese räumlich ein. Ein weiterer Punkt ist die Vernetzung der Lebensräume von Fauna und Flora. Diese umfangreichen Ansprüche müssen erhalten, ausgebaut und optimiert werden.

## 4. Grünliberale Verkehrspolitik

Grünliberale Verkehrspolitik verfolgt das Ziel der Nachhaltigkeit. Sie setzt sich für ein wirtschaftliches Verkehrssystem ein, welches die Belastung für Klima, Natur, Mensch und Umwelt zu reduzieren vermag. Auch wird die freie Wahl der Mobilitätsform als wichtiges Gut unserer Gesellschaft anerkannt.

Grünliberale Verkehrspolitik verfolgt drei Stossrichtungen:

1. Vermeidung des Mobilitätsbedarfs durch raumplanerische Massnahmen
2. Verlagerung des Verkehrs auf möglichst emissionsfreie Transportsysteme durch entsprechende Anreize (beispielsweise durch attraktive ÖV-Verbindungen, Fuss- und Velowegnetze oder durch marktwirtschaftliche Anreize wie Mobility-Pricing)
3. Reduktion der negativen Auswirkungen für Klima, Natur, Mensch und Umwelt, z.B. durch alternative, emissionsarme Antriebssysteme für den motorisierten Verkehr oder durch Massnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung (verträgliche Gestaltung des Verkehrssystems)

Heute wird das Verkehrssystem in der Schweiz sowohl durch direkte Abgaben (z.B. Motorfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer oder Ticketpreise für den ÖV) als auch über die Gemeinde-, Staats- und Bundessteuern finanziert. Die glp-Kanton Zürich setzt sich dafür ein, dass zur Finanzierung der Mobilität künftig die Kostenwahrheit gelten soll und somit das ganze Verkehrssystem über direkte Abgaben zu finanzieren ist. Dabei sind zwingend die externen Kosten, die beispielsweise durch die Gesundheitsbelastung des Menschen oder durch die Belastung des Klimas und der Natur entstehen, zu berücksichtigen.

### **Veloverkehr, Fussverkehr und ÖV innerhalb der Zentren fördern**

Innerhalb der kantonalen- und regionalen Zentren sowie innerhalb der morphologischen Zentrumsräume soll zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Wohnqualität der öffentliche Verkehr, der Veloverkehr und der Fussverkehr gefördert werden.

#### Öffentlicher Verkehr

Die laufenden Kapazitätserweiterungen im S-Bahn-Netz überlasten die örtlichen Bus- und Tramnetze der Zentren zunehmend und führen insbesondere auch die Verkehrsknoten im öV-Netz an ihre Kapazitätsgrenzen. In den regionalen Zentren müssen somit die Ortsbusnetze ausgebaut werden. Im kantonalen Zentrum Zürich muss künftig zusätzlich zum bestehenden S-Bahn-, Tram- und Busnetz ein weiteres Verkehrsmittel eingesetzt werden, welches als Zwischenstufe zu S-Bahn und Tram/Bus die Kapazität im städtischen Umfeld deutlich erhöhen kann. Die glp-Kanton Zürich unterstützt demnach die Bestrebungen für eine S-Bahn der 2. Generation (S-Bahn 2G), sofern diese als neues, gegenüber dem heutigen S-Bahn-Netz feinstrukturierteres Verkehrsmittel konzipiert wird und ausschliesslich im kantonalen Zentrum Zürich und innerhalb des ersten Agglomerationsgürtels verkehrt (Mittelverteiler mit tiefer Taktfolge und kurzem Haltestellenabstand). Zusätzlich müssen innerhalb des kantonalen Zentrums Zürich weitere Mittelverteilerlinien auf neuen Bahntrassen realisiert werden, welche explizit nicht den bereits stark frequentierten Hauptbahnhof Zürich tangieren.

#### Velo- und Fussverkehr

Ebenfalls grosser Handlungsbedarf besteht in der Förderung des Velo- und Fussverkehrs in den Zentren. Die glp-Kanton Zürich setzt sich für einen konsequenten Ausbau der Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur ein. Diese beiden Verkehrsarten müssen im städtischen Binnenverkehr den höchsten Stellenwert erlangen.

### **Die regionalen Zentren mit dem öffentlichen Verkehr vernetzen**

Heute sind die regionalen Zentren und die morphologischen Zentrumsräume hervorragend mit der S-Bahn an die kantonalen Zentren Zürich und Winterthur angebunden. Zur Förderung einer polyzentrischen Raumstruktur im Kanton Zürich müssen alle Zentren untereinander mit leistungsstarken Verkehrsträgern, vorzugsweise ohne Zwischenhalte, vernetzt werden. Um den Verkehr weiter von der Strasse auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern, soll die Kapazität im bestehenden S-Bahn-Netz weiter ausgebaut werden können. Massnahmen zur Vermeidung von Verkehr durch raumplanerische Entscheide sind jedoch dem Ausbau des S-Bahn-Netzes vorzuziehen.

### **Veloverkehr in den Regionen und in den ländlichen Gebieten fördern**

Die Veloinfrastruktur im ländlichen Raum ist vorwiegend auf den Freizeitverkehr ausgerichtet. So fehlt es an direkten und für den Arbeitsverkehr attraktiven Velowegen innerhalb und zwischen den Regionen. Damit das Velo auch für den Arbeitsverkehr attraktiv wird, muss das Velonetz im Kanton Zürich mit direkten und schnellen Verbindungen ergänzt werden.

### **Nationales Schienennetz punktuell ausbauen**

Im gesamtschweizerischen Kontext soll zur Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV die Kapazität im nationalen Schienennetz weiter ausgebaut werden können. Diese Kapazitätserweiterungen sollen jedoch nur dort realisiert werden, wo auch ein Umsteigeeffekt zum ÖV erwartet werden kann. Somit müssen Kapazitätserweiterungen auf nationalen Pendlerstrecken (z.B. Zürich-Bern) kritisch hinterfragt werden, weil dadurch möglicherweise das Pendeln zwischen zwei nationalen Zentren allgemein gefördert wird.

### **Europäisches Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz konkurrenzfähig gestalten**

Aufgrund der engen Raumverhältnisse in der Schweiz ist ein unabhängiges Hochgeschwindigkeitsnetz nicht zweckmässig. Aus diesem Grund sollen die internationalen Züge wie bisher innerhalb des schweizerischen Taktfahrplans verkehren. Jedoch muss das Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz als gesamteuropäisches und gegenüber dem Flugverkehr konkurrenzfähiges System ausgebaut werden.

### **Keine kapazitätsbedingten Ausbauten im National- oder Kantonsstrassennetz forcieren**

«Wer Strassen sät, erntet Verkehr». Die Entwicklung des Nationalstrassennetzes seit den 60er-Jahren zeigt, dass jede Engpassbeseitigung mittelfristig zu Mehrverkehr und letztlich wieder zu neuen Engpässen führt. Grund dafür ist die durch neue Verkehrswege provozierte Zunahme an Mobilität.

Dieser Kreislauf gilt es zu unterbrechen. Die glp-Kanton Zürich fordert den Verzicht auf kapazitätsbedingte Erweiterungen des Nationalstrassennetzes. Auch Umfahrungsstrassen im Kantonsstrassennetz sollen nur noch aus Umweltschutzgründen und unter der Bedingung zur Rückstufung der bestehenden Strasse möglich sein.

### **Güterverkehr auf Schiene oder CO<sub>2</sub>-arme Transportsysteme verlagern**

Die glp-Kanton Zürich setzt sich für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ein. Dazu sind nationale und regionale Verladestationen an zentralen Lagen nötig. Da die Feinverteilung der Güter nicht auf der Schiene erfolgen kann, sollen die LKW's, welche die Güter ab den regionalen Verladestationen transportieren, mit CO<sub>2</sub>-armen Antriebssystemen ausgestattet sein.

### **Kostenwahrheit im Flugverkehr einfordern**

Damit im europäischen Fernverkehr die Schiene gegenüber dem Flugverkehr konkurrenzfähiger wird, ist für den Flugverkehr die Kostenwahrheit einzufordern. Dies bedeutet, dass auch die externen Kosten, welche durch das Fliegen verursacht werden, in den Ticketpreisen enthalten sein müssen.