

Agglomerationsprogramm

Siedlung und Verkehr Kanton Zürich



Zürich, November 2007

Beschluss des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 14. November 2007
(RRB 1697/2007).

Verfasser

Reto Lorenzi (AFV)

Markus Maibach, Helen Lückge, Urs Ambühl (Infras)

Amt für Verkehr

Postfach

8090 Zürich

Tel.: 043 259 54 30

E-Mail: afv@vd.zh.ch

www.afv.zh.ch

4	Zusammenfassung
9	1. Ausgangslage und Zielsetzung
9	1.1 Agglomerationspolitik des Bundes
10	1.2 Auftrag und Vorgehen des Regierungsrates
12	2. Kantonale Rahmenbedingungen und Vorgaben
12	2.1 Kantonaler Richtplan
13	2.2 Gesamtverkehrskonzept
14	3. Situation und Handlungsbedarf im Kanton Zürich
17	4. Stossrichtungen und Massnahmen
17	4.1 Stossrichtung «Siedlungsentwicklung»
	4.1.1 Bestehende behördenverbindliche Festlegungen
	4.1.2 Schwerpunkte des Agglomerationsprogramms
20	4.2 Stossrichtungen «Verkehr – übergeordnete Massnahmen»
	4.2.1 Koordination mit der Strategie des Bundes
	4.2.2 Übergeordnete Massnahmen Schiene/öV
	4.2.3 Übergeordnete Massnahmen Strasse
26	4.3 Stossrichtung 4. Teilergänzung S-Bahn
28	4.4 Struktur und Stossrichtungen der Verkehrsmassnahmen rGVK
	4.4.1 Übersicht über die zentralen Massnahmen
	4.4.2 Limmattal
	4.4.3 Stadt Zürich
	4.4.4 Glattal
	4.4.5 Winterthur und Umgebung
38	4.5 Nachfrageorientierte Massnahmen
	4.5.1 Parkraumpolitik
	4.5.2 Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)
	4.5.3 Mobilitätsberatung für Unternehmen
40	5. Evaluation der Massnahmen
42	6. Organisation, Trägerschaft
44	7. Finanzierung
44	7.1 Finanzierungsinstrumente des Bundes
45	7.2 Finanzierungsinstrumente im Kanton Zürich
45	7.3 Beurteilung der Investitionen und deren Finanzierbarkeit
46	8. Prioritäre Vorhaben und Finanzbedarf
46	8.1 Vorgehen zur Priorisierung
47	8.2 Prioritäre Massnahmen des «Agglomerationsprogramms Kanton Zürich»
50	8.3 Finanzierungsbedarf und Stand der Finanzierung
52	9. Weiteres Vorgehen
53	10. Literatur

Zusammenfassung

Agglomerationspolitik des Bundes

Mit dem Bericht «Agglomerationspolitik des Bundes» stellt der Bund eine Mitfinanzierung an übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen und lokale Verkehrsnetze von Städten und Agglomerationen mit starker Verkehrsüberlastung in Aussicht. Seine Beiträge macht er jedoch von einer integrierten Planung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Umwelt abhängig. Gemäss Infrastrukturfondsgesetz (IFG, vom 6. Oktober 2006) hat der Bundesrat dem eidgenössischen Parlament innert zwei Jahren ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen zu unterbreiten. Die Kantone haben deshalb dem Bund bis Ende 2007 die in Erarbeitung stehenden Agglomerationsprogramme einzureichen.

Gesamtverkehrskonzepte und Richtplan 1995

Bereits 2004 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich die «Strategie für den Agglomerationsverkehr» verabschiedet. Sie wurde in den regionalen Gesamtverkehrskonzepten (rGVK) für die Städte Zürich und Winterthur sowie für die Räume Glattal und Limmattal konkretisiert. Mit Hilfe von Verkehrsinfrastrukturen und Siedlungsmassnahmen sollen diese Gebiete nach innen verdichtet und zu Stadtlandschaften von hoher Qualität weiterentwickelt werden. Sie beziehen sich damit auf den kantonalen Richtplan 1995, der unter anderem «zukunftstaugliche Siedlungsstrukturen» fordert. Die rGVK dienen als wichtige Grundlage für das «Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich». Als eines der zentralen Ziele geben sowohl der Richtplan 1995 als auch das kantonale Gesamtverkehrskonzept von 2006 vor, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrswachstums übernehmen soll.

Handlungsbedarf

Trotz der bereits getätigten Investitionen bestehen im ganzen Gebiet der Agglomeration Zürich kapazitätskritische Situationen auf der Schiene und der Strasse, aber auch Konflikte zwischen Verkehr sowie Umwelt, Natur und Landschaft. Davon betroffen ist in erster Linie die Achse Limmattal–Zürich–Glattal–Winterthur. Bis 2025 ist mit einer weiteren Zunahme der Bevölkerung um 9 Prozent und der Beschäftigten um 12 Prozent zu rechnen. Um die sich dadurch entwickelnden Verkehrsbedürfnisse bewältigen zu können, ist das Siedlungsgebiet zu begrenzen, die S-Bahn als Rückgrat der Verkehrserschliessung zu stärken, und die Engpässe des Schienenverkehrs – vor allem im Knoten Zürich und auf der Strecke Zürich–Winterthur – sind zu beheben. Die Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassen-Netztes ist zu sichern, und durch dessen gezielten Ausbau sind auf dem untergeordneten Strassennetz Freiräume zugunsten des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie zur Steigerung der Siedlungsqualität zu schaffen.

Schwerpunkte des Agglomerationsprogramms

In den vier rGVK-Gebieten gilt es die Potenziale zur inneren Verdichtung zu nutzen und gleichzeitig zu verhindern, dass das Siedlungsgebiet weiter ausgedehnt wird. Das Modellvorhaben «Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung» diene als Musterprozess und Vorbild für die Weiterentwicklung der Raumentwicklungsleitbilder in den anderen rGVK-Gebieten. Das entsprechende, partizipativ erarbeitete Raumentwicklungsleitbild enthält drei inhaltliche Kernpunkte: eine lebenswerte und konkurrenzfähige Agglomeration der kurzen Wege, das Bekenntnis zum Raum Zürich als «Motor der Schweiz» sowie eine räumliche Differenzierung mit einer Unterscheidung von Verdichtungs- und Ausgleichsräumen.

Öffentlicher Verkehr hat Priorität

Die aktive Politik des Kantons Zürich für den öffentlichen Verkehr wird auch in Zukunft fortgesetzt. Nur die Bahn ist – im Verbund mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln – in der Lage, die grossen, dichten Siedlungsgebiete zuverlässig zu verbinden und zentrale Lagen zu erschliessen. Der zielgerichtete Ausbau der S-Bahn im Rahmen einer vierten Teilergän-

zung ist dabei von zentraler Bedeutung. Sie wirkt als Bindeglied zwischen den grossen Infrastrukturen des Bundes und den Massnahmen der rGVK. Wichtige übergeordnete Massnahmen sind zudem unter anderem die Durchmesserlinie mit dem 7./8. Gleis im Bahnhof Oerlikon und der Ausbau auf dem Korridor Flughafen–Winterthur.

Verbesserungen des Hochleistungsstrassen-Netzes

Um einen optimalen Verkehrsfluss und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten, sind jedoch im übergeordneten Strassennetz (Hochleistungsstrassen) Verbesserungen notwendig. Ziel ist es dabei, den motorisierten Individualverkehr zu bündeln und dicht besiedelte Wohngebiete zu umfahren. Dadurch sollen auf dem untergeordneten Strassennetz Handlungsspielräume – etwa zur Verbesserung der Siedlungsqualität – geschaffen werden. Ohne die Glattal-Autobahn würde die Verkehrsqualität in der Region Glattal nach der geplanten Kapazitätssteigerung am Gubrist (Nordumfahrung Zürich) starke Einbussen erleiden. Weitere übergeordnete Massnahmen sind zudem unter anderem der Umbau der Pfingstweidstrasse, die Einhausung Schwamendingen, der Stadttunnel Zürich und der Ausbau der Umfahrung Winterthur.

Ziele und Massnahmen der regionalen Gesamtverkehrskonzepte (rGVK)

Die regionalen Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) wurden wo nötig mit den ausserkantonalen Partnern entwickelt und abgesprochen. Als zentrales Ziel wird im Limmattal eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs (Erhöhung des Modalsplits) angestrebt. In der Stadt Zürich sollen die zusätzlichen Mobilitätsbedürfnisse primär mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs abgedeckt werden und die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs soll stabilisiert werden. Zudem soll die Chance genutzt werden, die Lebensqualität in den Entwicklungsgebieten Zürich-West, Zürich-Nord und Zürich-Süd zu steigern. Im Glattal besteht das Ziel in der Entwicklung einer Netzstadt mit einem Verkehrssystem mit städtischem Charakter. In der Region Winterthur und Umgebung soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr spürbar erhöht werden.

Die Massnahmen gliedern sich in Gesamtverkehrspakete, die zwischen den Verkehrsträgern und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Massnahmenpakete für Teile eines rGVK-Gebietes umfassen, sowie in flächendeckende, verkehrsträgerspezifische Programme. Zu den Gesamtverkehrspaketen gehören im «rGVK Limmattal» die Stadtbahn Limmattal sowie Massnahmen zur Siedlungsentwicklung und zum öV-Ausbau, im «rGVK Zürich» die Aufwertung «Zürich-West» und der Waidhaldetunnel, im «rGVK Glattal» die Glattalbahn inklusive Anpassungen des Strassennetzes, die Ringbahn Hardwald und die öV-Erschliessung des Einkaufsgebietes Dietlikon sowie im «rGVK Winterthur» Massnahmen für die Entwicklungsgebiete «Stadtmitte» und «Oberwinterthur». Als flächendeckende Programme sind im «rGVK Limmattal» eine regionale Verkehrssteuerung, Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, ein Mobilitätsmanagement sowie Massnahmen zur Optimierung von Strassen und zur Entlastung von Ortszentren vorgesehen. Das «rGVK Zürich» enthält das Massnahmenpaket «Fuss- und Veloverkehr Zürich», das «QUARZ-Programm Stadt Zürich» zur Aufwertung der Quartierzentren, das Mobilitätsmanagement Zürich, ein Umsteigezentrum in Oerlikon sowie Massnahmen zur langfristigen Entwicklung des Tramnetzes. Das «rGVK Glattal» und das «rGVK Winterthur» beinhalten je eine regionale Verkehrssteuerung, Massnahmen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs sowie ein Mobilitätsmanagement. Das «rGVK Winterthur» sieht zudem Verkehrsberuhigungen und eine Optimierung des öffentlichen Verkehrs vor.

Nachfrageorientierte Massnahmen

Die übergeordneten Massnahmen der einzelnen Verkehrsträger sowie die Massnahmen der regionalen Gesamtverkehrskonzepte werden ergänzt durch nachfrageorientierte Massnah-

men. Sie sollen die Verdichtung nach innen wie auch die Förderung des öV unterstützen. Ein Parkplatz-Bewirtschaftungskonzept soll die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes in den einzelnen Planungsgebieten sicherstellen. Mit den Bestimmungen des kantonalen Richtplans, Teil «Verkehr» zu den verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) sollen deren problematische Auswirkungen reduziert werden. Die Mobilitätsberatung von Unternehmen soll schliesslich helfen, den Anteil des öV am Gesamtverkehr zu steigern. Ein entsprechendes Programm ist in der Stadt Zürich erfolgreich angelaufen und soll ausgeweitet beziehungsweise in andere Regionen übertragen werden.

Evaluation der Massnahmen

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms wurden anhand der vom Bund vorgegebenen Kriterien evaluiert. In allen rGVK-Regionen nimmt die Verkehrsnachfrage als Folge der angestrebten Verdichtung nach innen und der geplanten Massnahmen zu. Als Folge der Massnahmen ist in allen Regionen eine Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr festzustellen, ohne allerdings die angestrebten öV-Anteile ganz zu erreichen. Mit den vorgesehenen Massnahmen können bei den meisten Kriterien Verbesserungen gegenüber der Trendentwicklung erreicht werden, insbesondere deutliche Verbesserungen der Qualität der Verkehrssysteme – eine zentrale Voraussetzung für die Attraktivitätssteigerung der verdichteten Räume und die umweltschonende Bewältigung des Verkehrswachstums. Um die volle Wirkung zu erreichen, müssen die Massnahmen als Paket umgesetzt werden. Eine wichtige verbindende Wirkung geht von den übergeordneten Massnahmen aus.

Organisation, Trägerschaft

Der Bund legt in seiner Agglomerationspolitik grosses Gewicht auf die Organisation der vertikalen und der horizontalen Zusammenarbeit. Die Organisationsform muss in der Lage sein, die anstehenden Probleme der Zersiedlung und der Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Umwelt wirksam anzugehen. Bis auf Weiteres, mindestens aber für die in den nächsten Jahren anstehenden Arbeiten, ist für die kantonsinternen Problemstellungen deshalb der Kanton als Trägerschaft zu bezeichnen. Für kantonsübergreifende Problemstellungen bestehen interkantonale Zusammenarbeitsformen. Die informelle Zusammenarbeit zwischen kommunalen und regionalen Planungsträgern ist weiter zu fördern. Für die längerfristige Organisation sind funktionsfähige Modelle zu evaluieren.

Finanzierung

Die «übergeordneten Massnahmen Schiene» werden im Wesentlichen aus dem FinöV-Fonds des Bundes, die «übergeordneten Massnahmen Strasse» über die Nationalstrassenfinanzierung finanziert. Je nach Bewertung übernimmt der Bund von Massnahmen der Agglomerationsprogramme maximal die Hälfte der Kosten. Die Bundesbeiträge zu den drei dringlichen Projekten des «Agglomerationsprogramms Zürich» – Durchmesserlinie, Glattalbahn, Etappen 2 und 3 sowie Tram Zürich-West – sind bereits freigegeben. Für die weitere Finanzierung von Massnahmen der Agglomerationsprogramme ist ab 2011 eine 17 Jahre dauernde Programmfinanzierung mit verschiedenen Prioritätsstufen vorgesehen.

Um die Leistungen des Agglomerationsprogramms erbringen zu können, bedarf es erheblicher zusätzlicher Mittel. Die Kosten für übergeordnete Massnahmen belaufen sich auf 9 Milliarden Franken, wovon heute 2,73 Milliarden Franken finanziert sind. Für die Massnahmen des Agglomerationsprogramms belaufen sich die Kosten auf gesamthaft 4,3 bis 4,9 Milliarden Franken.

Die übergeordnete Aufgabe besteht darin, die Anforderungen an die Verkehrsqualität und den Mittelbedarf aufeinander abzustimmen. Oberste Priorität geniessen im «Agglomera-

tionsprogramm Kanton Zürich» jene drei dringlichen Massnahmen, deren Mitfinanzierung durch den Bund gesichert ist. Auf Grund ihrer Bedeutung für die Erschliessung des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich kommt auch der 4. Teilergänzung S-Bahn höchste Priorität zu. Für die Massnahmen der Priorität A des Agglomerationsprogramms entstehen so Kosten von rund 1,9 Milliarden Franken, für Massnahmen der Priorität B 1,1 bis 1,5 Milliarden Franken. Während die dringlichen Massnahmen finanziert sind, besteht bei den Massnahmen der Priorität A eine Finanzierungslücke von 1,1 Milliarden Franken. Die Finanzierung von Massnahmen der Priorität B ist noch gar nicht gesichert.

1. Ausgangslage und Zielsetzung

1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

Der Bundesrat hat am 19. Dezember 2001 den Bericht «Agglomerationspolitik des Bundes» verabschiedet. In der Voraussicht, dass ohne Investitionen in übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen und in lokale Verkehrsnetze in vielen Städten und Agglomerationen starke Verkehrsüberlastungen zu erwarten sind, stellt der Bund damit eine Mitfinanzierung in Aussicht. Im Sinne einer Programmfinanzierung macht er diesen Bundesbeitrag von einer integrierten Planung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Umwelt abhängig. Nach Annahme der «Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen» NFA in der Volksabstimmung vom 28. November 2004 wurde die Verfassungsgrundlage für die Mitfinanzierung des Bundes im Agglomerationsverkehr geschaffen. Trotz dieser Bundesunterstützung werden der Kanton und die Gemeinden weiterhin die Hauptlast für den Agglomerationsverkehr auf den untergeordneten Verkehrsnetzen (Hauptstrassen, Bus- und Tramlinien) tragen müssen.

Das Infrastrukturfondsgesetz (IFG, vom 6. Oktober 2006) stellt auf Bundesebene die gesetzliche Grundlage zur Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs dar. Spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des IFG hat der Bundesrat dem eidgenössischen Parlament ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen zu unterbreiten (Art. 7 Abs. 3 IFG). Um diesen Zeitplan einhalten zu können, sind dem Bund bis Ende 2007 die bereits in Erarbeitung stehenden Agglomerationsprogramme einzureichen. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), das für die Agglomerationspolitik des Bundes zuständig ist, hat im August 2007 – nach verschiedenen Vorarbeiten im Austausch mit den Kantonen – eine Weisung für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme vorgelegt. Diese Weisung klärt das Verfahren, die Art und Weise der Beurteilung, die Prioritätensetzung sowie das Prozedere für die Finanzierung. Für die Prüfung durch den Bund und die Bemessung der Finanzierungsbeiträge sind zwei Stufen massgebend. Erfüllt ein Agglomerationsprogramm die Grundvoraussetzungen, so wird auf der zweiten Stufe seine Wirksamkeit vertieft überprüft.

Grundanforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme

- Partizipation gewährleistet
- Trägerschaft untersucht und bestimmt
- Analyse von Ist-Zustand und zukünftigem Zustand unter Einbezug von Siedlungsentwicklung, motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr
- Alle Massnahmenbereiche untersucht
- Auswirkungen und Kosten transparent aufgezeigt
- Umsetzung und Controlling gesichert

Zur Beurteilung der Wirksamkeit werden folgende Bewertungskriterien herangezogen:

Wirksamkeitskriterien des Bundes für die Beurteilung von Agglomerationsprogrammen

- Qualität der Verkehrssysteme verbessert
 - Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
 - Verkehrssicherheit erhöht
 - Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert
 - Investitions- und Betriebskosten beurteilt
-

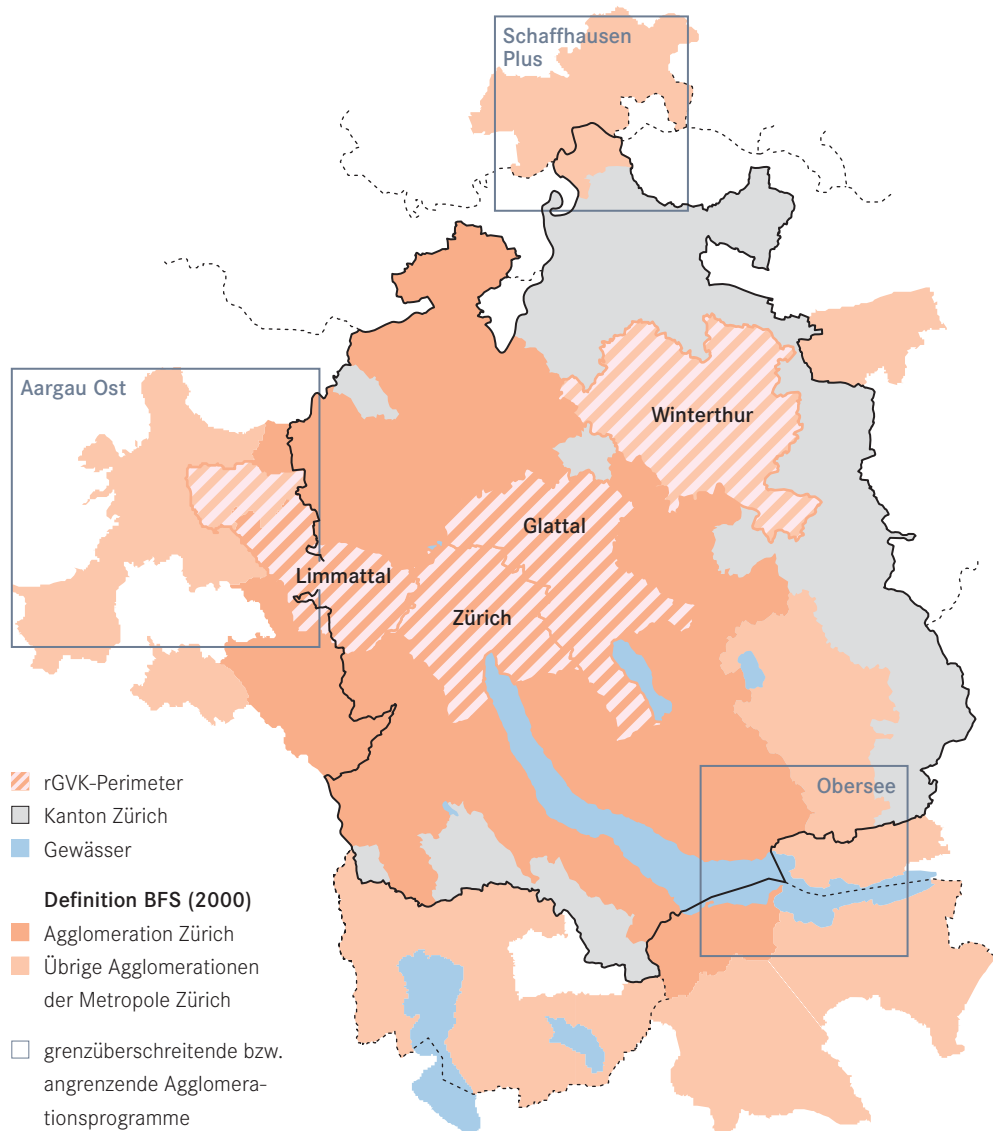
1.2 Auftrag und Vorgehen des Regierungsrates

Der Regierungsrat des Kantons Zürich erteilte der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion den Auftrag, bis Ende 2005 regionale Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) als Grundlage für die Entwicklung des Agglomerationsprogramms auszuarbeiten (RRB Nr. 528/2003). Mit RRB Nr. 1638/2004 hat der Regierungsrat die «Strategie für den Agglomerationsverkehr» festgelegt.

Die regionalen Gesamtverkehrskonzepte zeigen auf, wie die «Strategie für den Agglomerationsverkehr» in den Regionen konkret umgesetzt wird.

Die regionalen Gesamtverkehrskonzepte dienen als Grundlage für die Entwicklung des Agglomerationsprogramms. Sie zeigen die konkrete Umsetzung der «Strategie Agglomerationsverkehr» in den einzelnen Regionen, die prioritären Massnahmen sowie den Weg zu deren Umsetzung auf. Insgesamt wurden vier Konzepte erarbeitet: für die Städte Zürich und Winterthur sowie für die Räume Limmattal und Glattal. Mit Hilfe geeigneter Verkehrsinfra-

Abb. 1.1
Perimeter der rGVKs und der
Agglomerationen im Raum Zürich
nach Definition des Bundes



strukturen sowie Siedlungsmassnahmen sollen diese Gebiete nach innen verdichtet und zu Stadtlandschaften von hoher urbaner Qualität weiterentwickelt werden. Seit Ende 2005 liegen die Grundlagenberichte zu allen regionalen Gesamtverkehrskonzepten vor.

Nebst der vertieften regionalen Betrachtung der vier Regionen Limmattal, Stadt Zürich, Glattal und Winterthur und Umgebung wurde einerseits die Thematik der Siedlungsentwicklung sowie der nachfrageseitigen Massnahmen für den gesamten Kanton Zürich und andererseits die S-Bahn-Entwicklung für den gesamten Wirtschaftsraum Zürich betrachtet. Damit deckt der Betrachtungsperimeter des aktuellen Agglomerationsprogramms weitgehend das ganze Kantonsgebiet ab.

Darüber hinaus engagierte sich der Kanton Zürich auch bei der Erarbeitung der grenzüberschreitenden Agglomerationsprogramme «Schaffhausen Plus» und «Obersee». Beim direkt angrenzenden Agglomerationsprogramm «Aargau-Ost» wird von der identischen, grenzüberschreitenden planerischen Grundlage (rGVK Limmattal) ausgegangen, sodass eine grenzüberschreitende Abstimmung gewährleistet ist.

Die Siedlungsentwicklung sowie die Entwicklung der S-Bahn wurden im ganzen Wirtschaftsraum Zürich betrachtet.

Auf Grund der Kommentare des Bundes sowie der aktuellen Entwicklungen bei der Infrastrukturplanung hat der Kanton Zürich das Agglomerationsprogramm aktualisiert und bei den betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsgruppen in Vernehmlassung gegeben.

Die vorliegende Fassung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt diese Stellungnahmen und stellt den derzeit gültigen Stand der Infrastrukturplanung der Agglomeration Zürich und der Anträge an den Bund zur Mitfinanzierung dar. Der Regierungsrat hat das Agglomerationsprogramm «Siedlung und Verkehr» des Kantons Zürich mit Beschluss vom 14. November 2007 (RRB 1697/2007) verabschiedet.

2. Kantonale Rahmenbedingungen und Vorgaben

2.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan ist die demokratisch festgelegte Grundlage für die räumliche Entwicklung des Kantons Zürich. Er ist auf einen Zeithorizont von mindestens 25 Jahren ausgerichtet. Angesichts des anhaltenden Flächenverbrauchs ist die Siedlungsentwicklung nach innen wichtiger denn je. Dispers angelegte Siedlungsstrukturen sind nicht nur aus Gründen des Kulturlandschutzes problematisch. Bau, Betrieb und Unterhalt der erforderlichen Infrastrukturanlagen belasten auch in erheblichem Mass den Finanzhaushalt der öffentlichen Hand. Mit der Siedlungsentwicklung nach innen werden primär die Begrenzung des Siedlungsgebiets sowie die Erneuerung der bestehenden Bausubstanz angestrebt.

Dispers angelegte Siedlungsstrukturen belasten den Finanzhaushalt der öffentlichen Hand in erheblichem Mass.

Leitlinien gemäss Richtplan 1995

1. Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern.
2. Die Entwicklung der Siedlungsstrukturen ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten.
3. Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und aktiv zu fördern.

Die Leitlinien zur Siedlungsentwicklung des kantonalen Richtplans 1995 wurden von den Regionen übernommen und weiter differenziert. In Anlehnung an die Leitlinie 1 «Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen» bekräftigen und präzisieren viele Regionen das Ziel, die Wohn-, Lebens- und Erholungsqualität zu erhalten und zu fördern. Auch soll sich gemäss den regionalen Richtplänen die Besiedlung auf Zentren und Entwicklungsschwerpunkte konzentrieren.

Die Besiedlung soll sich auf Zentren und Entwicklungsschwerpunkte konzentrieren. Die Wohn-, Lebens- und Erholungsqualität ist zu erhalten und zu fördern.

Mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans, Teil «Verkehr» vom 26. März 2007 hat der Kantonsrat in erster Linie die Objektlisten der einzelnen Kapitel neu festgesetzt. Zudem sind im Interesse der Rechtssicherheit Kriterien für verkehrsintensive Einrichtungen festgelegt worden. Mit diesen Vorgaben enthält der kantonale Richtplan die zentralen Planungsvorgaben für das Agglomerationsprogramm.

2.2 Gesamtverkehrskonzept

Mit den Zielen und Grundsätzen für das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich bestimmte der Regierungsrat im Januar 2002 die Vorgaben für die Steuerung und weitere Entwicklung des Gesamtverkehrssystems, die im Sinne einer wirkungsorientierten Staats- und Verwaltungsführung umgesetzt werden sollen. Der Kantonsrat hat diese Vorgaben am 18. November 2002 zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Wirkungsziele, die mit dem Gesamtverkehrskonzept angestrebt werden, können folgenden Wirkungsbereichen zugeordnet werden:

Wirkungsbereiche gemäss Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich

- Erhöhung der Verkehrsqualität
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Verbesserung der Siedlungs- und der Landschaftsqualität
 - Verbesserung der Umweltqualität
 - Gewährleistung der Grundversorgung
-

Mit dem Regierungsratsbeschluss zum Gesamtverkehrskonzept (RRB Nr. 1334/2006) vom 13. September 2006 sind die verschiedenen Wirkungsbereiche bestätigt worden.

Der öffentliche Verkehr hat vom Verkehrszuwachs mindestens die Hälfte zu übernehmen.

Als eines der zentralen messbaren Ziele geben sowohl der Richtplan 1995 als auch das Gesamtverkehrskonzept vor, dass der öffentliche Verkehr vom Verkehrszuwachs mindestens die Hälfte zu übernehmen hat. Für den gesamten Kanton ist auf Grund dieser Vorgaben eine Erhöhung des Modalsplits (Anteil öffentlicher Verkehr am Gesamtverkehr; hier dargestellt ist der bimodale Modalsplit, also das Verhältnis von öV zur Summe von öV und motorisiertem Individualverkehr) von rund 3 bis 4 Prozentpunkten gefordert. In den regionalen Richtplänen – vorab in den Regionen mit hoher Siedlungsdichte und grossen Verkehrsströmen – sind entsprechende Modalsplit-Ziele festgelegt worden. Diese wurden im Rahmen der regionalen Gesamtverkehrskonzepte aufgegriffen und weiter konkretisiert. In Regionen wie Winterthur, wo keine derartigen Ziele bestanden, wurden sie neu festgelegt (siehe Kapitel 3).

3. Situation und Handlungsbedarf im Kanton Zürich

Die Problemanalyse des Verkehrs und seiner Auswirkungen hat ergeben, dass

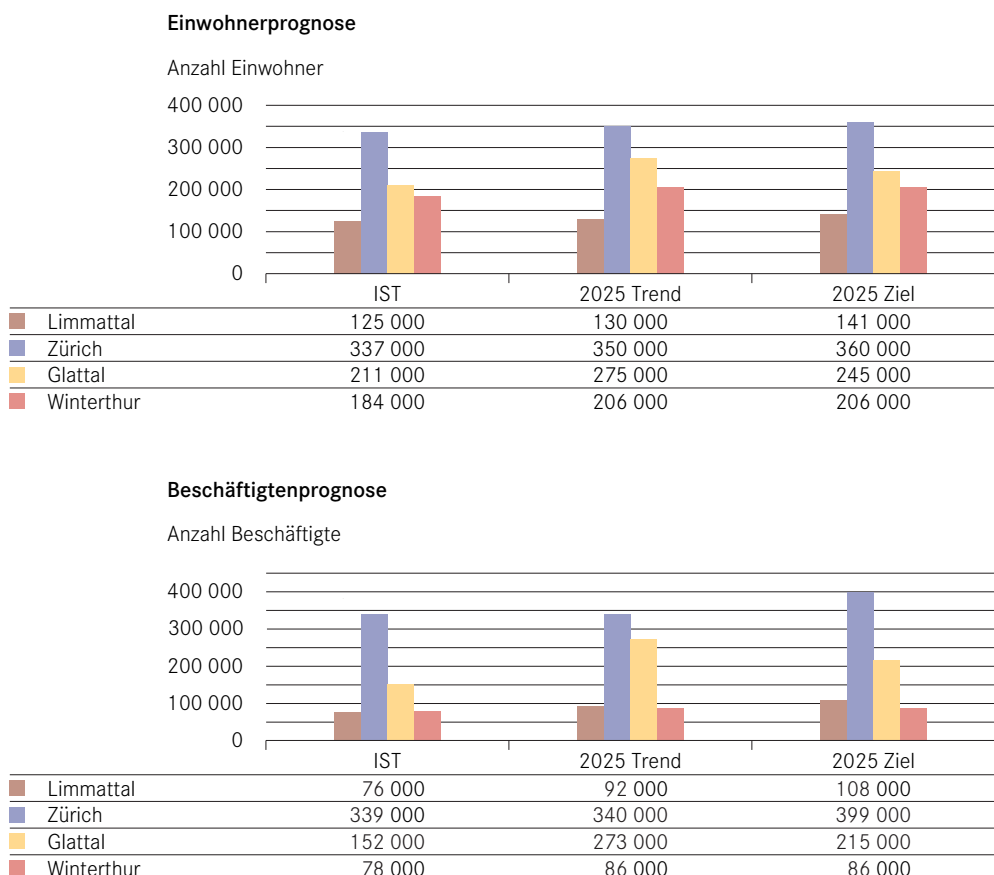
- sich trotz der bereits getätigten umfangreichen Investitionen in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs beinahe im ganzen Gebiet der Agglomeration Zürich kapazitätskritische Strecken auf Strasse und Schiene überlagern,
- sich Überlastungen der Hochleistungsstrassen auf das lokale beziehungsweise kantonale Strassennetz auswirken und umgekehrt,
- Interessenkonflikte bezüglich Natur und Landschaft bestehen,
- sich erhebliche Auswirkungen auf die Bevölkerung ergeben.

Von diesen Problemen und Auswirkungen ist im Wirtschaftsraum Zürich in erster Linie beinahe die gesamte West-Ost-Achse Limmattal-Zürich-Glattal-Winterthur betroffen.

Gemäss Prognosen wohnen im Jahr 2015 im Kanton Zürich 6 Prozent beziehungsweise 74 000 mehr Menschen als 2005.

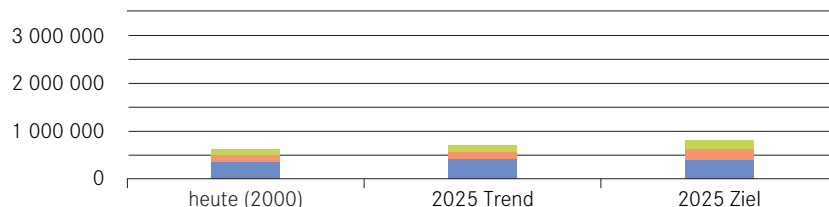
Die aktuellen Bevölkerungsprognosen (Trendprognosen) aus dem Jahr 2005 gehen von einer Zunahme der Anzahl Einwohner im Kanton Zürich von 1,25 Millionen im Jahr 2003 auf 1,32 Millionen im Jahr 2015 sowie 1,36 Millionen im Jahr 2025 aus. Dies entspricht bis 2015 einer Zunahme von 6 Prozent beziehungsweise 74 000 Einwohnern und bis 2025 von 9 Prozent beziehungsweise 114 000 Einwohnern. Die Zahl der Beschäftigten wird sich gemäss dieser Prognosen von 747 000 im Jahr 2001 auf 822 000 im Jahr 2015 beziehungsweise auf 840 000 Beschäftigte im Jahr 2025 erhöhen. Das sind 10 Prozent Wachstum oder 75 000 zusätzliche Beschäftigte bis 2015 und 12 Prozent Wachstum oder 94 000 zusätzliche Beschäftigte 2025. Abbildung 3.1 zeigt die Entwicklungen für die einzelnen rGVK-Regionen.

Abb. 3.1
Einwohnerprognose (oben) und
Beschäftigtenprognose (unten)
gemäss den regionalen Gesamt-
verkehrs-konzepten



rGVK Limmattal

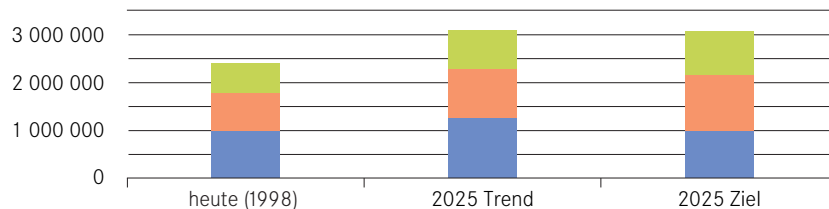
Fahrten bzw. Wege pro Tag



	heute (2000)	2025 Trend	2025 Ziel
LIV	118 000	136 000	173 000
öV	139 000	160 000	240 000
MIV	357 000	411 000	393 000

rGVK Zürich

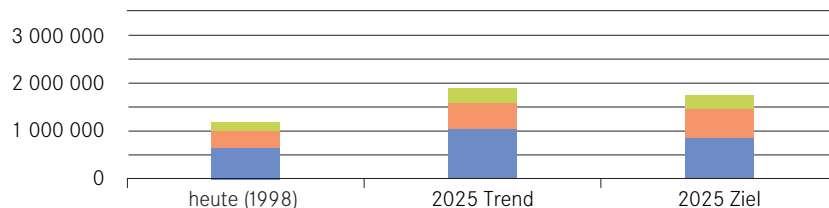
Fahrten bzw. Wege pro Tag



	heute (1998)	2025 Trend	2025 Ziel
LIV	625 000	803 000	919 000
öV	797 000	1 019 000	1 172 000
MIV	990 000	1 266 000	990 000

rGVK Glattal

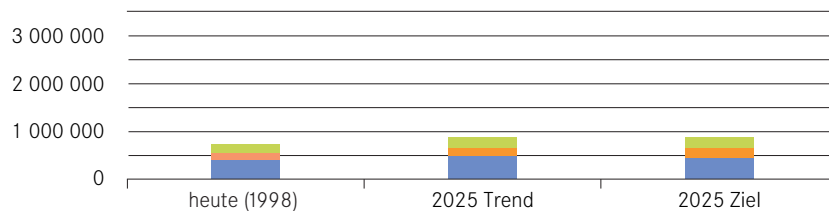
Fahrten bzw. Wege pro Tag



	heute (1998)	2025 Trend	2025 Ziel
LIV	190 000	300 000	278 000
öV	350 000	552 000	607 000
MIV	650 000	1 026 000	855 000

rGVK Winterthur

Fahrten bzw. Wege pro Tag



	heute (1998)	2025 Trend	2025 Ziel
LIV	183 000	221 000	221 000
öV	141 000	171 000	211 000
MIV	408 000	493 000	454 000

Abb. 3.2
Anzahl Wege beziehungsweise Fahrten pro Tag, Zustand heute, Trend 2025 und Ziel 2025, je für rGVK Limmattal, rGVK Zürich, rGVK Glattal und rGVK Winterthur (Zahlen Winterthur und Umgebung inkl. Weinland)

Die Entwicklungsprognosen für die Einwohner- und Beschäftigtenzahlen widerspiegeln sich auch in der Prognose der Verkehrsentwicklung der einzelnen rGVK-Gebiete (Abb. 3.2).

Mit dem Agglomerationsprogramm werden für die einzelnen Regionen folgende Verschiebungen des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs angestrebt (Anteil öffentlicher Verkehr am Gesamtverkehr; hier dargestellt ist der bimodale Modalsplit, also das Verhältnis von öV zur Summe von öV und motorisiertem Individualverkehr):

- rGVK Limmattal: +10 Prozentpunkte
- rGVK Stadt Zürich: +9 Prozentpunkte
- rGVK Glattal: +6,5 Prozentpunkte
- rGVK Winterthur und Umgebung: +6 Prozentpunkte

Basierend auf dieser angestrebten Entwicklung ergibt sich der Handlungsbedarf für die Ausgestaltung der regionalen Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) und des gesamten Agglomerationsprogramms.

Fazit und Handlungsbedarf

- Die langfristige und konsequente Begrenzung des Siedlungsgebietes ist einer der zentralen Pfeiler einer erfolgreichen Agglomerationspolitik.
- Die S-Bahn ist heute und in Zukunft das zentrale Element und das Rückgrat für die Verkehrserschliessung des dichten Metropolitanraumes Zürich. Fernverkehrshalte an weiteren Stadtbahnhöfen und zentrumsnahen Bahnhöfen der Agglomerationsgemeinden werden in Zukunft an Bedeutung gewinnen.
- Primär sind im Zentrum des Bahnknotens Zürich und auf der Achse Zürich-Winterthur die Engpässe zu beheben und die Kapazitäten zu schaffen für die dringend notwendigen nachfragegerechten Angebotsausbauten der S-Bahn sowie des Fernverkehrs.
- Leistungsfähige Mittel- und Feinverteilersysteme werden vermehrt die Verteilung der Passagiere von den Bahnhöfen in die Entwicklungsgebiete übernehmen müssen.
- Die Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassen-Netzes ist auch in den Spitzenstunden mittels betrieblicher Massnahmen (Verkehrsbeeinflussungsanlagen) und in Abstimmung mit den untergeordneten Netzen der Hauptverkehrsstrassen (mit regionaler Verkehrssteuerung) zu sichern. Der öffentliche Verkehr hat dabei auf den Hauptverkehrsstrassen Priorität.
- Durch gezielte und mit flankierenden Massnahmen verbundene Ausbauten des bestehenden Hochleistungsstrassen-Netzes sind auf dem untergeordneten Strassennetz Freiräume zugunsten des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs sowie zur Steigerung der Siedlungsqualität zu schaffen und zu sichern.
- Die Siedlungskerne müssen aufgewertet werden, insbesondere im Hinblick auf ihre Erreichbarkeit und die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr.

4. Stossrichtungen und Massnahmen

4.1 Stossrichtung «Siedlungsentwicklung»

4.1.1 Bestehende behördenverbindliche Festlegungen

Eine Siedlungsentwicklung nach innen findet dann statt, wenn die Siedlungskerne attraktiv sind und eine hohe Qualität aufweisen, ein hohes Niveau von Verkehrserschliessung (vor allem mit öffentlichem Verkehr) erreicht werden kann und keine konträren Effekte im Umland mit Zersiedelungstendenz zu erwarten sind. Aus Sicht der Raumplanung nehmen dabei die Qualitätssteigerung in den Siedlungskernen (Zunahme Fuss- und Veloverkehr, Gestaltung), die Anforderungen an die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und die Begrenzung der Siedlungsentwicklung eine zentrale Rolle ein.

Eine Siedlungsentwicklung nach innen bedingt attraktive Siedlungskerne und eine gute Verkehrserschliessung, insbesondere durch den öffentlichen Verkehr.

Mit dem kantonalen Richtplan 1995 wird das Siedlungsgebiet auf den öV, insbesondere die S-Bahn, ausgerichtet. Die Verdichtung an zentralen Lagen erfolgt durch die Festsetzung von Zentrumsgebieten kantonaler Bedeutung. Weitere Vorgaben für die Verdichtung werden in den regionalen Richtplänen festgelegt. Ergänzend sind Gebiete mit geringerer baulicher Dichte an peripheren Hanglagen festgesetzt, die hinsichtlich der Erschliessung durch den öV weniger günstig gelegen sind. Zusätzlich zu den Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung sind auf regionaler Stufe weitere Gebiete mit hoher baulicher Dichte rund um die S-Bahn-Stationen festgelegt. In der Stadt Zürich werden diese Gebiete als Entwicklungsgebiete bezeichnet.

Die kantonale und regionale Richtplanung zielt damit klar auf die Entwicklung einer urbanen Siedlungsstruktur, die im Gegensatz zur Kernstadt Zürich kein übergeordnetes Zentrum aufweist, sondern eine polyzentrische Stadtlandschaft bildet.

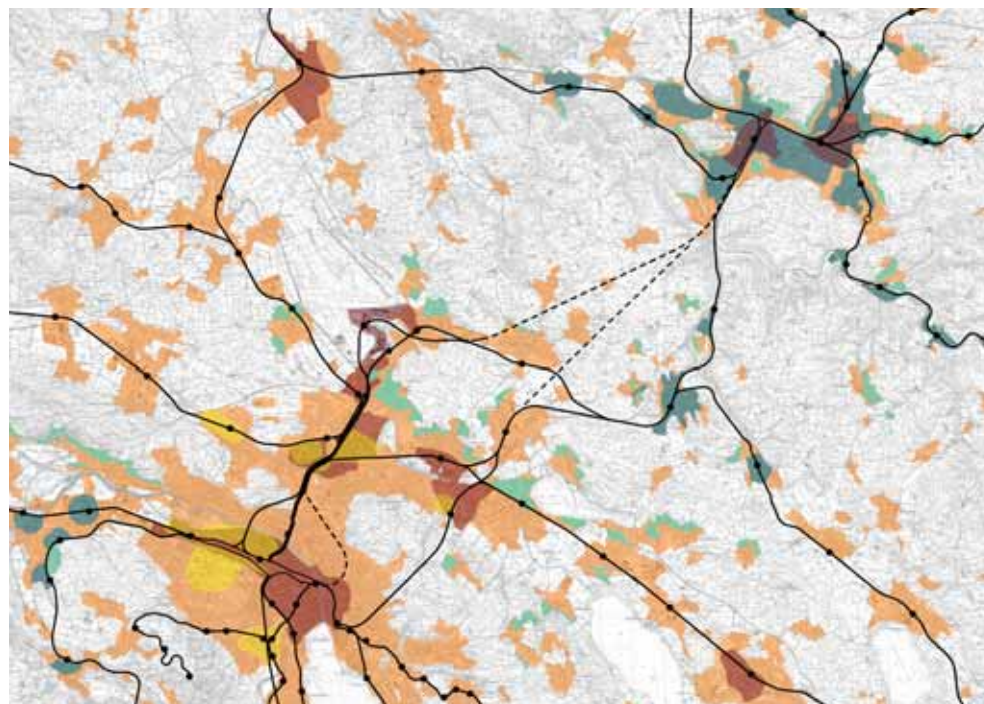


Abb. 4.1
Stossrichtung und Massnahmen
«Siedlungsentwicklung»¹:
Dichtevorgaben und Ausrichtung
auf den öffentlichen Verkehr

- Zentrumsgebiet
- Siedlungsgebiet
- Entwicklungsgebiet
- Hohe Dichte
- Tiefe Dichte
- Bahnstrecke
- - - Bahnstrecke, geplante Linienführung

¹ Bei den Entwicklungsgebieten der Stadt Zürich handelt es sich um Festlegungen auf regionaler Stufe mit derselben Funktion wie die Gebiete mit hoher baulicher Dichte der übrigen regionalen Richtpläne.

4.1.2 Schwerpunkte des Agglomerationsprogramms

➤ Abstimmung Verkehr und Siedlung

Auf Basis der Richtplanvorgaben geht es in den vier rGVK-Gebieten darum, die Potenziale zur inneren Verdichtung zu nutzen und gleichzeitig zu verhindern, dass das Siedlungsgebiet weiter ausgedehnt wird. Dabei spielen die Infrastrukturpolitik des Bundes sowie die Raumplanung der Nachbarkantone eine wichtige Rolle.

Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung ist im Rahmen des Modellvorhabens «Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung» konkretisiert worden. Das daraus entstandene Raumentwicklungsleitbild enthält drei inhaltliche Kernpunkte: eine lebenswerte und konkurrenzfähige Agglomeration der kurzen Wege, das Bekenntnis zum Raum Zürich als «Motor der Schweiz» sowie eine räumliche Differenzierung mit einer Unterscheidung von Verdichtungs- und Ausgleichsräumen. Das Leitbild ist im Rahmen eines einzigartigen partizipativen Prozesses erarbeitet worden und setzt unter anderem auf attraktive Ortskerne, auf hohe Anteile des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs, eine Durchmischung mit hochwertigem Wohnraum und Arbeitsplätzen, eine Aufwertung der Hauptverkehrsstrassen und ausreichende Freiflächensysteme mit Naherholungsfunktion.

In dieser Form dient das Modellvorhaben auch als Musterprozess und Vorbild für die Weiterentwicklung der Raumentwicklungsleitbilder in den anderen rGVK-Gebieten.

➤ Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms

Eine Überprüfung der rechtlichen Möglichkeiten hat ergeben, dass zur weiteren Verbesserung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf Stufe des Kantons über die Richtplanvorgaben hinaus kaum wirksame Handlungsmöglichkeiten bestehen. Die Mehrheit der geprüften Handlungsoptionen hat sich auf Grund der Rechtssicherheit und der Eigentumsgarantie als kaum durchsetzbar erwiesen. Einflussmöglichkeiten hat der Kanton bei der Genehmigung kommunaler Nutzungsplanungen. Im Zusammenhang mit Einzonungen beziehungsweise allfälligen Anpassungen des Siedlungsgebietes ist daher die Qualität der bestehenden öV-Erschliessung zu beachten.

Bei Ein- und Umzonungen gelten in der Regel folgende Anforderungen

(Güteklassierung gemäss kantonaler Wegleitung 1997):

- öV-Güteklasse E: Landwirtschaft
- öV-Güteklasse D: EFH, Reihenhäuser, Gewerbe geringer Dichte
- öV-Güteklasse C: MFH, Gewerbe mittlerer Dichte
- öV-Güteklasse B: urbane Mischnutzung, Dienstleistungszentren
- öV-Güteklasse A: urbane Zentren

Im Einzelfall sind bei der raumplanerischen Beurteilung im Rahmen der Interessenabwägung jedoch auch weitere Kriterien wie die Lage (Attraktivität, Bezug zum Kerngebiet), die Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung sowie die Bedeutung für Natur- und Landschaftsschutz zu berücksichtigen.

Bei Anpassungen des Siedlungsgebietes ist die Qualität der bestehenden öV-Erschliessung zu beachten.

➤ Erwartungen an die Infrastruktur- und Raumordnungspolitik des Bundes

Neben den kantonalen Massnahmen im Bereich Siedlung sowie der Kantonsgrenzen über-

schreitenden Koordination spielt auch die Infrastrukturpolitik des Bundes eine wichtige Rolle. Dies gilt vor allem für die sachplanrelevanten Erweiterungen des Strassennetzes. Für den Kanton Zürich sind jene Verkehrsinfrastrukturen zentral, die die Kapazitäten innerhalb der rGVK-Gebiete sicherstellen. Kritisch sind aus Sicht des Kantons dagegen Kapazitätserweiterungen in die Nachbarkantone. Dies hat sich etwa bei der Eröffnung der dritten Röhre am Baregg gezeigt. In Zukunft stehen die Kapazitäten auf der West-Ost-Achse zwischen Limmattaler Kreuz und Winterthur im Zentrum. Hier überlagert sich der Transitverkehr mit dem innerkantonalen Verkehr. Die Einflussmöglichkeiten des Kantons Zürich bleiben diesbezüglich begrenzt, weil er die Siedlungsentwicklung ausserhalb der Kantonsgrenzen nicht beeinflussen kann.

Der Bund steht ebenfalls in der Verantwortung, die nationale Verkehrsplanung auf die angestrebte Raumentwicklung abzustimmen – beispielsweise bei Linienführung von Hochleistungsstrassen oder bei der Genehmigung kantonaler Richtpläne.

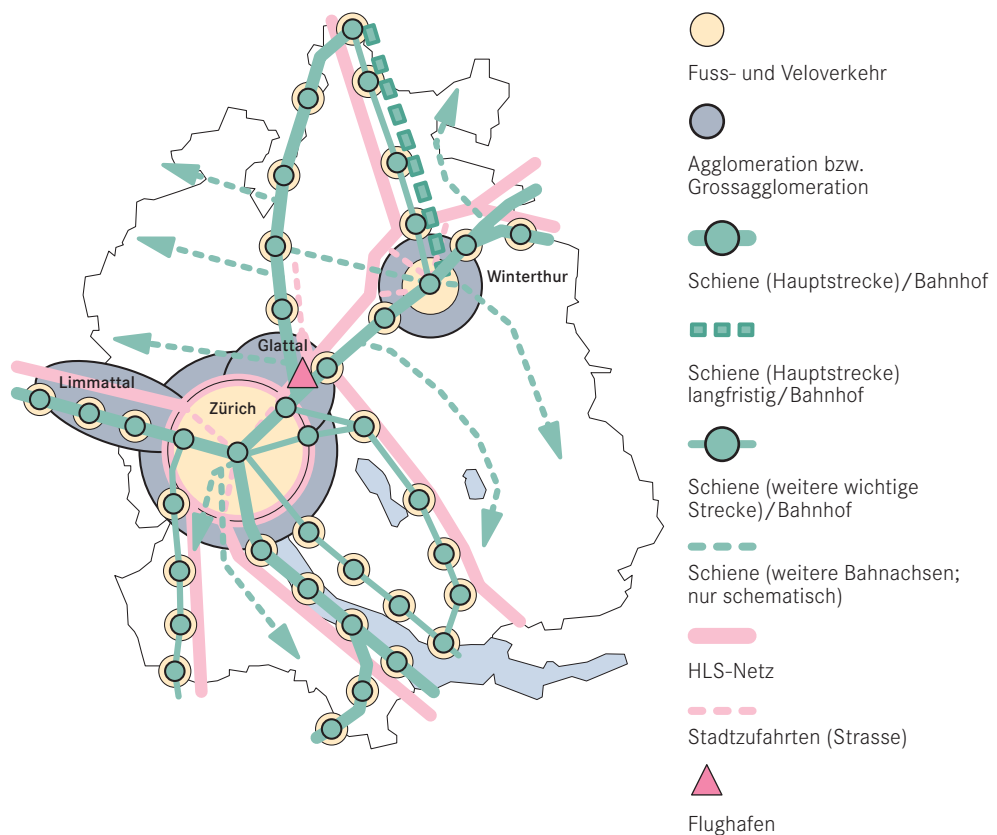
Der Bund soll bei der Varianten-Evaluation von Kapazitätserweiterungen (Kapazitäten, Linienführung, flankierende Massnahmen Verkehrsmanagement und Raumnutzung) den Siedlungsaspekten in den Nachbarkantonen Rechnung tragen und insbesondere bei der Genehmigung der kantonalen Richtpläne dafür sorgen, dass das Siedlungsgebiet auch in den Nachbarkantonen des Kantons Zürich begrenzt wird.

4.2 Stossrichtungen «Verkehr – übergeordnete Massnahmen»

4.2.1 Koordination mit der Strategie des Bundes

Die aktive Politik des Kantons Zürich für den öffentlichen Verkehr wird auch in Zukunft fortgesetzt. Der sachgerechte Verkehrsmiteinsatz gebietet dabei eine nachfrageorientierte Politik. Nur die Bahn ist – im Verbund mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln – in der Lage, die grossen, dichten Siedlungsgebiete zuverlässig zu verbinden und zentrale Lagen zu erschliessen. Dies nicht nur, weil sie umweltschonend und energieeffizient ist, sondern auch, weil sie bei hoher Leistungsfähigkeit nur relativ wenig Verkehrsfläche beansprucht. Unter diesen Voraussetzungen erfüllt der öffentliche Verkehr die vorgegebenen Wirkungsziele des Gesamtverkehrskonzepts in besonderem Masse.

Abb. 4.2
Hauptachsen und wichtigste Einsatzgebiete der verschiedenen Verkehrsträger im Wirtschaftsraum Zürich
[Quelle: Amt für Verkehr (2006)]



Nur die Bahn – in Verbund mit Trams und Stadtbahnen – ist in der Lage, die grossen, dichten Siedlungsgebiete zuverlässig zu verbinden und zentrale Lagen zu erschliessen.

Der zielgerichtete Ausbau der S-Bahn im Rahmen einer vierten Teilergänzung ist dabei von zentraler Bedeutung. Gemäss groben Schätzungen sind auf den S-Bahn-Korridoren der West-Ost-Achse beträchtliche zusätzliche Verkehrsströme zu erwarten (Abb. 4.3). Um diese zu erwartenden Nachfrageresteigerungen zu bewältigen, ist eine erhebliche Angebotserweiterung im öffentlichen Verkehr notwendig.

Um seine volle Wirkung entfalten zu können, ist das «Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich» deshalb von der Realisierung von Infrastrukturmassnahmen bei den übergeordneten Schienenverkehrsnetzen (nationaler und internationaler Bahnverkehr) abhängig. Nur so kann der Wirtschaftsraum Zürich besser in den Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverkehr (HGV) zwischen den europäischen Metropolen eingebunden werden und der öffent-

liche Verkehr bei den grossen Verkehrsströmen und bei der Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten gefördert werden.

Um einen optimalen Verkehrsfluss und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten, sind auch im Hochleistungsstrassennetz Verbesserungen notwendig.

Obwohl dem Schienenverkehr Priorität zukommt, sind auch im übergeordneten Strassennetz (Hochleistungsstrassen) – insbesondere auf der Ost-West-Achse – Verbesserungen not-

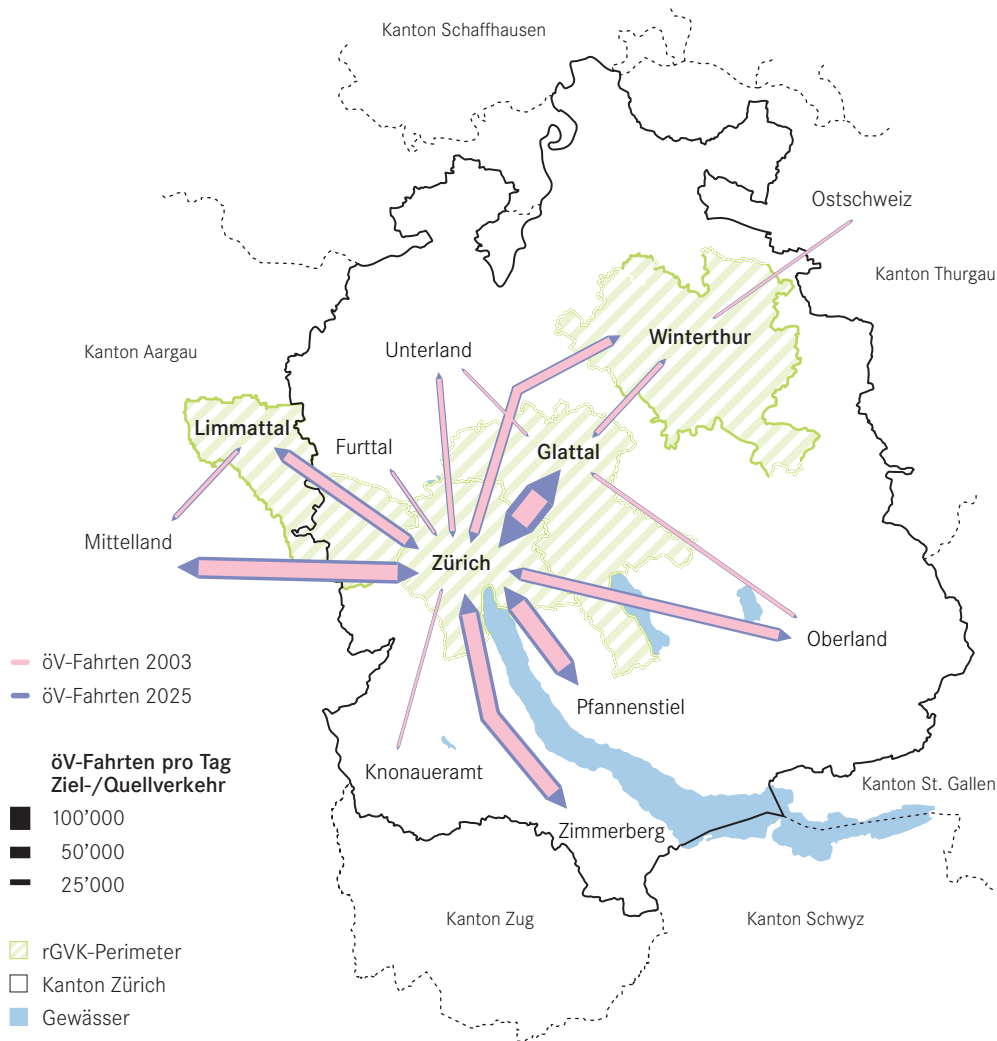


Abb. 4.3
 öV-Fahrten/Tag im Jahr 2003 und 2025 (Quell- und Zielverkehr);
 Prognosejahr 2025, geschätzt
 auf Basis der Wachstumsprognosen der rGVK-Berichte Limmattal, Zürich, Glattal und Winterthur

wendig, um einen optimalen Verkehrsfluss und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Ziel der Kapazitätsverbesserungen und punktuellen Erweiterungen des Hochleistungsstrassennetzes ist es, den motorisierten Individualverkehr auf diesem Netz zu bündeln und dicht besiedelte Wohngebiete zu umfahren. Vor allem im Glattal sind die Entlastung des Hauptstrassennetzes sowie die Flächenumwidmung für die Stadtbahn vordringlich. Je besser es gelingt, die Verkehrsflüsse des Glattals auf dem übergeordneten Netz zu konzentrieren, desto mehr Handlungsspielraum kann auf dem untergeordneten Netz – beispielsweise für die Verbesserung der Siedlungsqualität – geschaffen werden. Dies ist auf

Grund des zu erwartenden Mehrverkehrs nach der Eröffnung des Gubristtunnels am besten mit einem gezielten Ausbau zwischen Gubrist und Limmattaler Kreuz (Glattal-Autobahn) zu erreichen.

Vor allem im Glattal sind die Entlastung des Hauptstrassennetzes sowie die Flächenumwidmung für die Stadtbahn vordringlich.

4.2.2 Übergeordnete Massnahmen Schiene/öV

Nach dem Scheitern der Bahnreform II besteht bei der Schiene noch keine eindeutige Regelung zur Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. Nationale Eisenbahn-Grossprojekte werden über eine Sonderrechnung² innerhalb des Bundes finanziert (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastrukturen/ZEB, momentan in parlamentarischer Diskussion). Für das Agglomerationsprogramm stehen diejenigen Massnahmen im Zentrum, die von übergeordnetem Interesse sind und gleichzeitig die Angebotssteigerungen der 4. Teilergänzung S-Bahn ermöglichen:

Abb. 4.4
Übergeordnete Massnahmen Schiene/öV (Bahn); Schlüsselvorhaben als Voraussetzung für die 4. Teilergänzung der S-Bahn



²Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte (FinöV-Fonds)

Übergeordnete Massnahmen Schiene/öV (Bahn)			
Objekt	Realisierungs- horizont	Vorhaben	Investition total (Mio. Franken)
Voraussetzungen für die S-Bahn (mehrheitlich vom Bund zu finanzieren)			
Durchmesserlinie und 7./8. Gleis Bahnhof Oerlikon	2013/2015	Zweiter Durchgangsbahnhof für Zürich mit Zufahrten von Altstetten, Wiedikon und Oerlikon, Ausbau Bahnhof Oerlikon, 7./8. Gleis	1823 ³ (Stand: 09/2007) 180 ⁴
Korridor Flughafen-Winterthur	2015–2020	Langfristige Leistungssteigerung mit neuer Tunnelverbindung; kurz- bis mittelfristige Engpassbeseitigung mit Überwerfungen, Ausbauten auf drei oder vier Spuren	400 ⁵ (Stand: 08/2007; ohne langfristige Massnahmen)
Weitere ZEB-Massnahmen	2015	Überholgleis im Korridor Winterthur-Wil (Raum Elgg) und Verkürzung der Zugfolgezeit im Raum Thalwil	75 ⁶

Tab.4.1
Übergeordnete Massnahmen
Schiene/öV (Bahn)

4.2.3 Übergeordnete Massnahmen Strasse

Beim motorisierten Individualverkehr stehen die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Hochleistungsstrassen und die Entlastung der Siedlungsgebiete im Zentrum. Im Strassenverkehr ist die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen klar geregelt. Alle übergeordneten Massnahmen (Nationalstrassen) werden vom Bund finanziert.⁷

Ein zentraler Problembereich ist die Region Glattal. Durch den Mehrverkehr, der durch die geplante Kapazitätssteigerung am Gubrist zu erwarten ist, würde sie ohne die Glattal-Autobahn verstärkte Einbussen in der Verkehrsqualität erleiden.

Eine übergeordnete Massnahme ohne Bezug zu den rGVK stellt die Oberland-Autobahn im Abschnitt Oberuster-Kreisel Betzholz dar. Sie schliesst eine Lücke im Zürcher Hochleistungsstrassennetz, entlastet mehrere Oberländer Gemeinden von überregionalen Verkehrsbelastungen und verbessert die Erreichbarkeit der Zentrumsgebiete von Uster und Wetzikon.

Übergeordnete Massnahmen Strasse/MIV			
Objekt	Realisierungs- horizont	Vorhaben	Investition total (Mio. Franken)
Vom Bund zu finanzierende Massnahmen			
A1, Lärmsanierung Grünau, inkl. Abklassierung Autobahn	bis ca. 2009	Lärmsanierung im Bereich der bestehenden Wohngebiete	90 ⁸ (Stand: 2006)
Umbau Pfingstweidstrasse (Hardbrücke-Hardturm)	bis 2010	Umbau Pfingstweidstrasse; Abklassierung Förlibuckstrasse, Begleitmassnahmen. Wird zusammen mit Tram Zürich-West realisiert (vgl. GV-Paket «Aufwertung Zürich-West»).	86 ⁹ (Stand: 2005)
A1L, Einhausung Schwamendingen	bis ca. 2011	Lärmsanierung im Bereich der bestehenden Wohngebiete	206 ¹⁰
Autobahnanschluss Leutschenbach/Glattpark	ca. 2010	Ersatz für Halbanchluss Aubrugg und Kanalisierung des Verkehrs	Noch offen
A1, Ausbau Nordumfahrung Zürich (Gubrist, Limmattaler Kreuz-Seebach)	bis ca. 2015	Ausbau auf 6 Fahrstreifen, inkl. 3. Röhre Gubristtunnel, Begleitmassnahmen in Zürich-Nord sowie im Limmattal und Furttal	1140 (Stand: 2006)

Tab. 4.2
Übergeordnete Massnahmen
MIV/Strasse

Objekt	Realisierungs- horizont	Vorhaben	Investition total (Mio. Franken)
Vom Bund zu finanzierende Massnahmen			
Glattal-Autobahn (Verzweigung Baltenswil-Verzwei- gung Seebach)	2015-2025	Neubau von 4-streifiger Autobahn mit Tunneln, Begleitmassnahmen	2000 (Stand: 2005)
Stadttunnel (Brunau-Neugut) ohne Option Ost- Ast zum Stadttunnel	2015-2025	Neubau von 4-streifiger Autobahn mit Tunneln, Begleitmassnahmen	2000 (Stand: 2005)
A1, Umfahrung Winterthur (An- schluss Töss bis Anschluss Ober- winterthur)	2025-2035	Ausbau auf bis zu 8 Fahrstreifen, Begleitmassnahmen	840 (Stand: 2005)
Verkehrsbeein- flussung auf Auto- bahnen	2006-2010	Leistungssteigerung mit betrieblichen Massnahmen	122 (Stand: 2006)

Abb. 4.5
Übergeordnete Massnahmen
Strasse/MIV; Schlüsselvorhaben
gemäss Gesamtverkehrskonzept
mit Bezug zu den rGVK-Gebieten

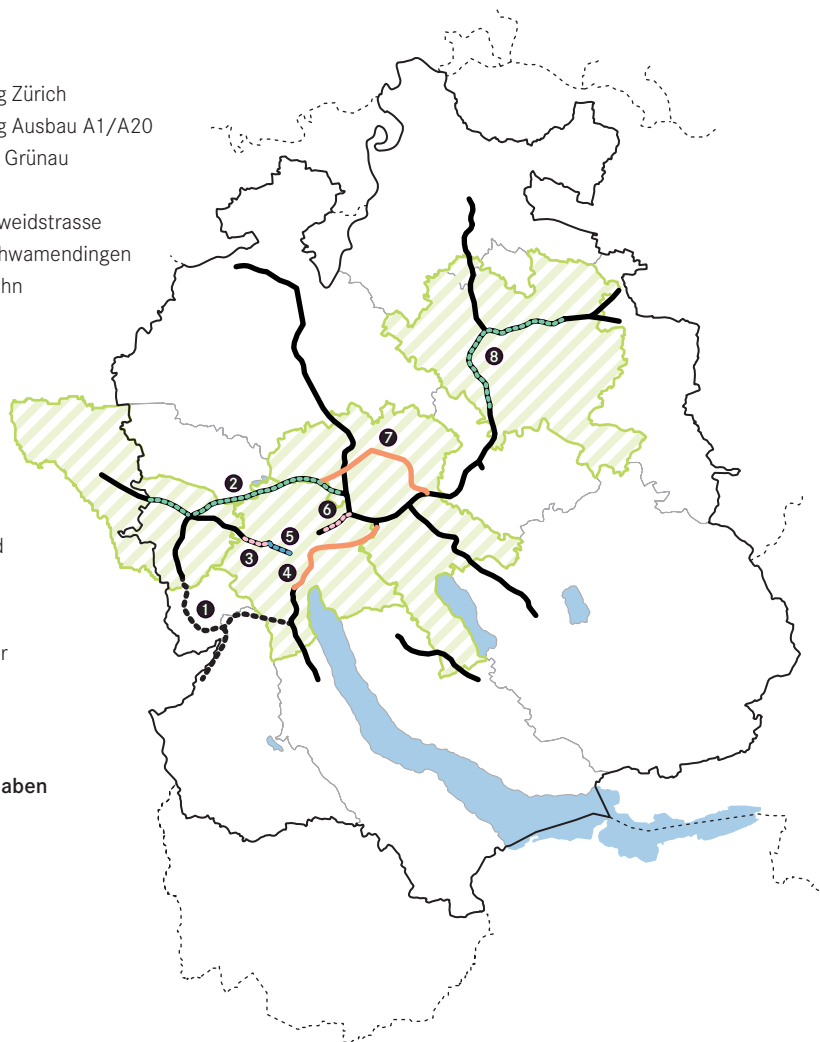
- ❶ Westumfahrung Zürich
- ❷ Nordumfahrung Ausbau A1/A20
- ❸ Lärmsanierung Grünau
- ❹ Stadttunnel
- ❺ Umbau Pfingstweidstrasse
- ❻ Einhausung Schwamendingen
- ❼ Glattal-Autobahn
- ❽ Ausbau A1

— HLS bestehend
- - - HLS im Bau

▨ rGVK-Perimeter
□ Kanton Zürich
■ Gewässer

Schlüsselvorhaben

▨ Lärmsanierung
— Neubau
- - - Ausbau
- - - Umbau



³ Kosten für das Kernprojekt gemäss Zusammenarbeitsvertrag SBB-Kanton Zürich sowie kantonaler Volksabstimmung (2. Durchgangsbahnhof für Zürich mit Zufahrten von Altstetten, Wiedikon und Oerlikon) ohne Ausbau Bahnhof Oerlikon (7./8. Gleis); Kosten gemäss Endkostenprognose SBB vom 27.08.2007 (Kernprojekt inkl. Teuerung bis 2004 sowie Mehrkosten auf Grund Submission und Vergabe der Hauptlose im Sommer 2007) auf dem Preisstand Bauprojekt, Jahr 2004; Fernverkehrsanteil: vollständig vom Bund zu finanzieren. S-Bahn-Anteil: zu 50% vom Bund zu finanzieren (beziehungsweise 400 Millionen Franken gesichert gemäss Infrastrukturfonds, dringliche Massnahmen).

⁴ Kostenschätzung Stand Projektstudie aus dem Jahre 2006.

⁵ HGV-Anteil 100 Millionen Franken gemäss Botschaft für den Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV); Rest von 300 Millionen Franken zu finanzieren mit ZEB; für die vollwertige Nutzung dieser Investition sind weitere Investitionen (als Teil der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich) in der Höhe von 87 Millionen Franken erforderlich; diese sind zur Hälfte mit dem Infrastrukturfonds zu finanzieren (noch nicht gesichert).

⁶ Gemäss ZEB-Botschaft des Bundesrates.

⁷ Teilweise werden die übergeordneten Hauptmassnahmen, die vor Inkrafttreten des NFA per 1.1.2008 projektiert wurden, durch Begleitmassnahmen ergänzt, die von den Gemeinden oder dem Kanton finanziert werden.

⁸ Inkl. neues Verkehrskonzept Altstetten-Juch/Grünau (10 Millionen Franken von Stadt Zürich finanziert).

⁹ Ohne Anteil Kanton ZH von 62,6 Millionen Franken. Dieser ist in den Massnahmen des Agglomerationsprogramms enthalten (vgl. GV-Paket «Aufwertung Zürich-West»).

¹⁰ Inkl. Anteil Stadt Zürich (40 Millionen Franken) und Anteil Kanton Zürich (51 Millionen Franken).

4.3 Stossrichtung 4. Teilergänzung S-Bahn

Abb. 4.6
Angebotsverbesserungen 4. Teilergänzung zur S-Bahn Zürich

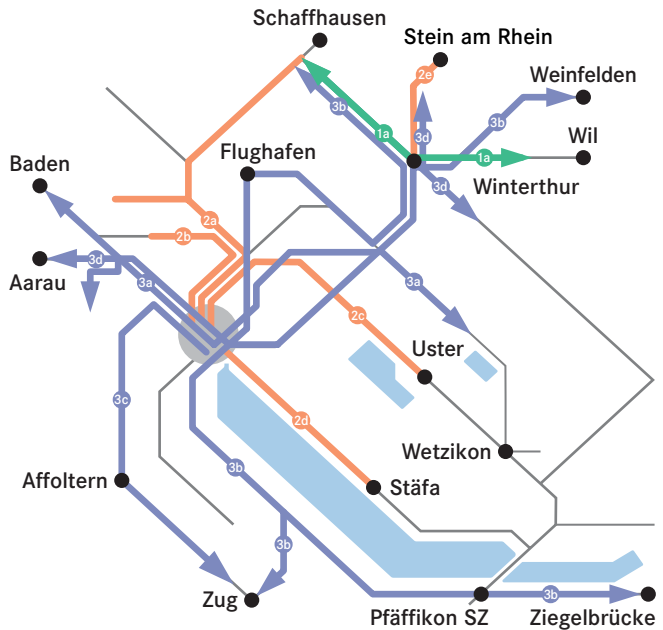
(Quelle: SBB Infrastruktur, 4. TE-S-Bahn, September 2007)

- 1. Linienverlangerung**
- a S12 Verlängerung nach Schaffhausen/Wil (statt Seen/Seuzach)
- 2. Angebotsverdichtung**
- a Unterland/Wehntal: je 1/2-Std.-Takt (S9, S15)
- b Zürich - Regensdorf (nur HVZ) (S21)
- c Zürich - Uster (nur HVZ) (S25)
- d Zürich - Stäfa (nur HVZ) (S20)
- e S29 St. a.R. 1/2-Std.-Takt

Die 4. Teilnetz-Ergänzung der S-Bahn Zürich ermöglicht Kapazitäts- und Qualitätssteigerungen auf den bestehenden S-Bahn-Strecken und den neuen Durchbindungen in den Knoten Zürich und Winterthur. Die 4. Teilergänzung wirkt als Bindeglied zwischen den grossen Infrastrukturen des Bundes und den Massnahmen der rGVK und ermöglicht diverse Aufwertungen und neue Verbindungen (vgl. Abb. 4.6).

- 3. Direkte Linien/ Neukonzeption**
- a Neue S19 (HVZ Kt. AG -) Dietikon - DML - Effretikon (- HVZ Pfäffikon ZH)
- b Neukonzept S2, S8, S24, Glarner Sprinter
- c S14 vom Oberland neu via DML ins Knonaueramt (statt S15) S5 statt S9 bis Zug
- d Linie S11 integral Aarau (statt S3) - Zürich - Winterthur Seen/Seuzach

HVZ = Hauptverkehrszeit
DML = Durchmesserlinie

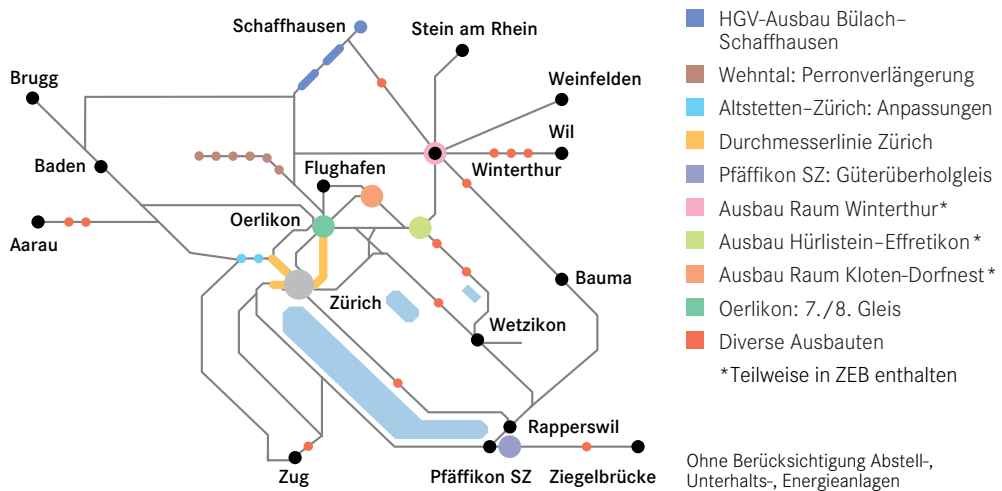


Die 4. Teilergänzung wirkt als Bindeglied zwischen den grossen Infrastrukturen des Bundes und den Massnahmen der rGVK.

In der 4. Teilergänzung ist eine Vielzahl kleinerer Massnahmen enthalten, die zum Teil auch in den Nachbarkantonen zu realisieren sind. Abb. 4.7 zeigt die wichtigsten Infrastrukturausbauten.

Abb. 4.7
Die wichtigsten Infrastrukturausbauten für die 4. Teilergänzung der S-Bahn

(Quelle: SBB Infrastruktur, 4. TE-S-Bahn, September 2007)



Ohne Berücksichtigung Abstell-, Unterhalts-, Energieanlagen

Nebst der Durchmesserlinie und dem 7. und 8. Gleis beim Bahnhof Oerlikon, deren Mitfinanzierung zur Hälfte durch den Bund mit dem Infrastrukturfonds als dringliche Vorhaben schon zugesichert ist, sind folgende Massnahmen als Kernelemente zu bezeichnen:

- Diverse Anpassungen im Korridor Zürich–Ziegelbrücke/Zug mit Überholgleis Pfäffikon SZ (138 Millionen Franken)
- Bahnhoftanpassungen im Limmattal und auf den Zulaufstrecken im Kanton Aargau (Freiamt, Othmarsingen, Mägenwil, unteres Aare-Tal) (88 Millionen Franken)
- Bahnhoftausbauten zur Führung von zusätzlichen Entlastungszügen in Uster, Herrliberg-Feldmeilen, Strecke Pfäffikon ZH–Illnau (91 Millionen Franken)
- Infrastrukturanpassungen im Bahnhof Winterthur (Perronverlängerung) sowie weitere Anpassungen auf dem Korridor Winterthur–Flughafen in Ergänzung zu HGV und ZEB infolge des neuen Fernverkehrsfahrplans (87 Millionen Franken)
- Anpassungen im Raum Winterthur infolge neuer Direktverbindungen und Anpassungen an den Fernverkehr (109 Millionen Franken)

Der Realisierungshorizont der 4. Teilergänzung liegt bei 2013/2015. Die Investitionen für diese Massnahmen belaufen sich gemäss aktuellem Planungsstand (September 2007) auf 554 Millionen Franken.

Die 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn ist ein flächendeckendes Gesamtprogramm. Eine Aufteilung auf einzelne Gebiete und Regionen ist weder sinnvoll noch möglich.

Die 4. Teilergänzung ist ein flächendeckendes Gesamtprogramm. Eine Aufteilung auf einzelne Gebiete und Regionen – insbesondere auf die vier zentralen rGVK-Regionen – ist weder sinnvoll noch möglich. Auf Grund der hohen Komplexität des Gesamtsystems sind Infrastrukturverbesserungen teilweise an ganz anderen Orten erforderlich, als die Angebotsverbesserungen wirksam werden. Deshalb muss die 4. Teilergänzung S-Bahn als Gesamtprogramm in das Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich aufgenommen werden.

4.4 Struktur und Stossrichtungen der Verkehrsmassnahmen rGVK

Die Massnahmen, die in den verschiedenen regionalen Gesamtverkehrskonzepten vorgeschlagen werden, sind unterschiedlich strukturiert. Dies liegt einerseits daran, dass die Grundlagenarbeiten für die vier Teilgebiete bewusst dezentral mit jeweils unterschiedlichen Projektarbeitern und verschiedenen Projektorganisationen erfolgten. Andererseits weisen die Massnahmen einen unterschiedlichen Grad der Konkretisierung und der Abstimmung auf. Zudem ist die Ausgangslage der einzelnen Regionen bezüglich Siedlung und Verkehr sehr unterschiedlich. Zur einheitlichen begrifflichen Strukturierung werden die Massnahmen der regionalen Gesamtverkehrskonzepte daher unterschiedlichen Massnahmentypen zugeordnet:

- **Gesamtverkehrs-(GV-)Pakete** sind zwischen den Verkehrsträgern und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Massnahmenpakete für den Gesamtverkehr für einen Teil eines rGVK-Gebietes (z.B. Aufwertung Zürich-West). Diese Pakete sind bereits konkret und entsprechen dank der inneren Abstimmung auch der Konzeption der Agglomerationsprogramme.
- **Flächendeckende Programme** sind verkehrsträgerspezifische flächendeckende Programme (über das ganze rGVK-Gebiet) oder verkehrsträgerspezifische Massnahmenbündel von kleinen, nicht einzeln aufgeführten Einzelmassnahmen (z.B. «Velo 2006»).

Abb. 4.8
Das Agglomerationsprogramm berücksichtigt Gesamtverkehrspakete (rot; z.B. Aufwertung Zürich-West) und flächendeckende Programme (blau; z.B. «Velo 2006»).

		Räumliche Gliederung	
		rGVK-Teilgebiet	Ganzes rGVK-Gebiet
Stossrichtungen nach Strategie Agglomerationsverkehr	Integriertes Verkehrsmanagement (auf Optimierungsziele ausgerichtete betriebliche Steuerung der Verkehrsnetze)		
	Verkehrsinformation und Mobilitätsberatung		
	Angebots- und Infrastrukturpolitik für den öffentlichen Verkehr		
	Infrastrukturpolitik für den motorisierten Individualverkehr		
	Angebotspolitik für Langsamverkehr (Velo und Fussgänger) und kombinierte Mobilität, inkl. Gestaltung öffentlicher Räume		<div style="border: 1px solid blue; width: 100px; height: 20px; margin: 0 auto;"></div>
	Finanzierungs- und Preispolitik		
	Parkraumpolitik		

4.4.1 Übersicht über die zentralen Massnahmen

In den Tabellen 4.3 und 4.4 sind die einzelnen Gesamtverkehrspakete und flächendeckenden Programme aufgelistet. Anschliessend sind die Zielvorstellungen, die Organisation sowie die Massnahmenkonzepte der einzelnen rGVKs zusammengefasst. Details zu den rGVKs können den entsprechenden Schlussberichten entnommen werden. Die im Agglomerationsprogramm berücksichtigten Massnahmen sind in Massnahmenblättern zusammengestellt (vgl. Detailbericht).

Gesamtverkehrspakete		
Vorhaben	Realisierungs- horizont	Investition (Mio. Franken)
rGVK Limmattal		
Siedlungsentwicklung und öV-Ausbau	2005–2015	32
Stadtbahn Limmattal (1. Etappe Farbhof–Schlieren)	2015–2025	115
Stadtbahn Limmattal (2. und 3. Etappe)	ab 2025	400
rGVK Zürich		
Aufwertung Zürich-West (dringliche Massnahmen)	2005–2010	299 ¹¹
Aufwertung Zürich-West (mittelfristige Massnahmen)	2015	130–200
Waidhaldetunnel (inkl. Entlastung und Rückbau Rosengartenstrasse etc.)	2015–2020	350–700
rGVK Glattal		
Glattalbahnhof inkl. Anpassungen Strassennetz (dringliche Massnahmen, 2. und 3. Etappe)	2005–2010	507 ¹²
Glattalbahnhof inkl. Anpassungen Strassennetz (mittelfristige Massnahmen)	2015–2025	140–150
Glattalbahnhof, Ringbahn Hardwald (langfristige Massnahmen)	2025	170–220
Einkaufsgebiet Dietlikon inkl. Bus-Eigenstrasse	2005–2015	30
rGVK Winterthur		
Entwicklungsgebiet Stadtmitte (dringliche Massnahmen)	2005–2015	107
Entwicklungsgebiet Stadtmitte (langfristige Massnahmen)	2015–2025	140
Entwicklungsgebiet Oberwinterthur (dringliche Massnahmen)	2005–2015	5
Entwicklungsgebiet Oberwinterthur (langfristige Massnahmen)	2015–2025	100

Tab. 4.3
Übersicht über die Gesamtverkehrspakete in den vier rGVK-Regionen

¹¹ Inklusive kantonaler Anteil Umbau Pfingstweidstrasse (62,6 Millionen Franken) sowie Bundesanteile an Umbau Pfingstweidstrasse und Tram Zürich-West (75 Millionen Franken gemäss Infrastrukturfonds, dringliche Vorhaben)

¹² Betrag für 2. und 3. Etappe. Der Gesamtbetrag 1., 2. und 3. Etappe Glattalbahnhof beläuft sich auf 652 Millionen Franken; 1. Etappe bereits in Betrieb und vom Bund nach EBG teilweise mitfinanziert; für die Etappen 2 und 3 beträgt der Bundesanteil 253,5 Millionen Franken gemäss Infrastrukturfonds, dringliche Vorhaben.

Flächendeckende Programme		
Massnahmen	Realisierungs- horizont	Investition (Mio. Franken)
rGVK Limmattal		
Regionale Verkehrssteuerung Limmattal	2005–2015	6
Fuss- und Veloverkehr Limmattal	2005–2015	14
Mobilitätsmanagement Limmattal	2005–2015	2
Optimierung Strassen, Entlastung Ortszentren (dringliche Massnahmen)	2005–2015	53
Optimierung Strassen, Entlastung Ortszentren (langfristige Massnahmen)	2015–2025	22
rGVK Zürich		
Fuss- und Veloverkehr Zürich (dringliche Massnahmen)	2005–2015	101
Fuss- und Veloverkehr Zürich (langfristige Massnahmen)	2015–2025	25–110
QUARZ-Programm Stadt Zürich	2005–2015	42
Mobilitätsmanagement Zürich	2005–2015	15
Umsteigezentrum Oerlikon	2005–2015	100
Entwicklung Tramnetz Zürich (langfristig)	2020–2025	390–510

Tab. 4.4
Übersicht über die flächendeckenden Programme in den rGVK-Regionen

Flächendeckende Programme		
Massnahmen	Realisierungs- horizont	Investition (Mio. Franken)
rGVK Glattal		
Regionale Verkehrssteuerung Glattal	2005-2015	35
Fuss- und Veloverkehr Glattal	2005-2015	96
Mobilitätsmanagement Glattal	2005-2015	2
rGVK Winterthur		
Regionale Verkehrssteuerung Winterthur	2005-2015	27
Fuss- und Veloverkehr Winterthur	2005-2025	2
Verkehrsberuhigung Winterthur	2005-2025	35
Mobilitätsmanagement Winterthur	2005-2015	3
Optimierung öffentlicher Verkehr	2015-2025	144

4.4.2 Limmattal

➤ Zielvorstellungen

Die Ziele für das «rGVK Limmattal» wurden aus den kantonalen Richtplänen Aargau und Zürich abgeleitet. Sie folgen der Leitidee, den Wirtschafts- und Lebensraum Limmattal zu fördern. Auf der Leistungsebene wurden folgende Ziele formuliert:

Die angestrebte Siedlungsentwicklung im Limmattal ist ohne Verbesserung der Siedlungsqualität – beispielsweise die Aufwertung von Strassenräumen – nicht zu erreichen.

- Steigerung der intermodalen Gesamtverkehrsleistung durch optimale Bewirtschaftung und Gestaltung des Strassennetzes für MIV, öV sowie Fuss- und Veloverkehr, wobei der öffentliche Verkehr Priorität genießt.
 - Erhöhen des Modalsplits von 33 auf 38 Prozent, insbesondere durch Planung eines neuen, leistungsfähigen öV-Systems.
- Verbesserungen der Siedlungsqualität sind ohne verkehrsseitige Massnahmen nur schwer denkbar. Das «rGVK Limmattal» setzt daher konsequent auf verkehrsträgerübergreifende Teilprogramme. Mit der Umsetzung der Teilprogramme lässt sich die dynamische Siedlungsentwicklung des Zielszenarios unterstützen und verträglich gestalten. Das «rGVK Limmattal» umfasst die nachfolgend beschriebenen sechs Teilprogramme.

➤ Organisation

Die Arbeiten zum «rGVK Limmattal» wurden im Rahmen der «Plattform Aargau-Zürich» (PAZ) unter Federführung des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Raumordnung und Vermessung Kanton Zürich (ARV) und den Abteilungen für Raumentwicklung (ARE) und für Verkehr (AVK) des Kantons Aargau durchgeführt. Die am Planungsprozess beteiligten Verwaltungseinheiten beider Kantone arbeiteten unter Führung einer Gesamtprojektleitung. Diese legte die Vorgaben für die Erarbeitung der Teilkonzepte fest und nahm eine Vorabstimmung zwischen Siedlung und Verkehr vor. Für die regionale Abstützung und die Koordination mit den kommunalen Vorhaben wurde im Rahmen des «rGVK Limmattal» und dessen Teilkonzepten eine sehr enge Zusammenarbeit mit den regionalen und kommunalen Planungsträgern angestrebt. Das «rGVK Limmattal» ist mit dem «Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Aargau-Ost» abgestimmt.

Teilprogramm «rGVK Limmattal»	Massnahmengliederung	Massnahmentyp
Teilprogramm 1: S-Bahn-Ausbau	4. Teilnetzergänzung S-Bahn (4. Teilergänzung)	Stossrichtung «4. Teilergänzung S-Bahn»
Teilprogramm 2: Siedlungsentwicklung und öV-Ausbau	Siedlungsentwicklung und öV-Ausbau. Kurzfristige Verbesserung des Bus-Angebots mit Eigentrasseierung. Mittel- bis langfristig: Bau der Stadtbahn Limmattal in mehreren Etappen	Gesamtverkehrspaket
Teilprogramm 3: Optimierung Strassennetz und Entlastung der Ortszentren	Optimierung Strassennetz und Entlastung Ortszentren	Flächendeckendes Programm
Teilprogramm 4: Regionale Verkehrssteuerung und öV-Bevorzugung	Regionale Verkehrssteuerung Limmattal	Flächendeckendes Programm
Teilprogramm 5: Förderung des Fuss- und Veloverkehrs	Fuss- und Veloverkehr Limmattal	Flächendeckendes Programm
Teilprogramm 6: Mobilitätsmanagement/Nachfragesteuerung	Mobilitätsmanagement Limmattal	Flächendeckendes Programm

Tab. 4.5
Gliederung der Teilprogramme des «rGVK Limmattal» gemäss den Massnahmentypen des Agglomerationsprogramms

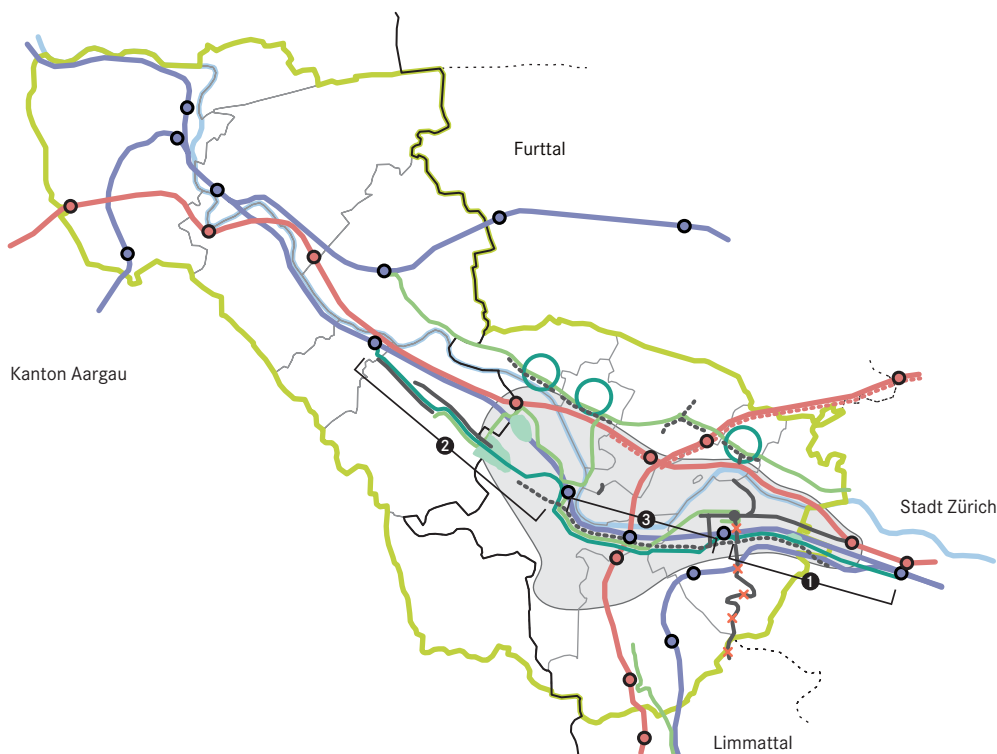


Abb. 4.9
Gesamtverkehrspakete und flächendeckende Programme des «rGVK Limmattal»

Bemerkung: Massnahmen, die nur den Kanton Aargau betreffen, sind Teil des Agglomerationsprogramms AG-Ost.

- rGVK-Gebiet Limmattal
- Kantonsgrenze
- Gemeindegrenzen
- Gewässer
- Autobahn inkl. Autobahn-Anschlüsse
- ◆ Bahn inkl. Bahnhöfe

- GV-Pakete**
Siedlungsentwicklung und öV-Ausbau:
- Entwicklungsgebiete
 - ▨ Infrastrukturmassnahmen/Angebotsausbau

- Flächendeckende Programme**
- RVS Limmattal (RVS-Gebiet)
 - Optimierung Strassen, Entlastung Ortszentren (Infrastrukturmassnahmen):
 - Ausbau, Neubau
 - Redimensionierung, Kapazitätssenkung
 - ✖ Aufheben
 - Fuss- und Veloverkehr (Perimeter)

- ① Stadtbahn, 1. Etappe
- ② Stadtbahn, 2. Etappe
- ③ Stadtbahn, 3. Etappe
- Optimierung örtliche Erschliessung

➤ Pakete und Programme

Tabelle 4.5 zeigt die einzelnen Programme und Pakete. Massnahmen im «rGVK Limmattal», die nur den Kanton Aargau betreffen, werden im «Agglomerationsprogramm Aargau-Ost» behandelt und sind nicht Bestandteil des «Agglomerationsprogramms Kanton Zürich».

4.4.3 Stadt Zürich

➤ Zielvorstellungen

Das «rGVK Zürich» stützt sich neben den kantonalen Vorgaben auf die politischen und strategischen Vorgaben des Stadtrates und der Stadtzürcher Stimmbevölkerung. Der vom Regierungsrat im Jahr 2000 festgesetzte «Regionale Richtplan der Stadt Zürich» gibt anspruchsvolle Ziele vor: Er verlangt, dass

- das Verkehrssystem die notwendigen, der sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung der Stadt Zürich entsprechenden Verbindungen und Beziehungen und die Versorgung gewährleistet,
- zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse primär mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs abzudecken sind,
- die auf Stadtgebiet gefahrenen Kilometer des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren sind, ebenfalls dessen Anteil am Gesamtverkehr, ohne dass dies zu Lasten des Umlandes geschieht,
- das Verkehrssystem mit der Siedlungs- und Landschaftsplanung koordiniert werden muss.

Ausgehend von den Zielsetzungen des regionalen Richtplans hat der Stadtrat 2001 eine Mobilitätsstrategie beschlossen, die für die Neufestsetzung des kommunalen Verkehrsplans begleitend war (Volksabstimmung vom 8. Februar 2004). Die Mobilitätsstrategie strebt optimale Mobilitätsvoraussetzungen für die Entwicklung der Wohn-, Wirtschafts-, Einkaufs-, Kultur-, Sport- und Tourismusstadt Zürich an. Sie will dem Verkehr die entsprechenden Entwicklungsspielräume einräumen und gleichzeitig die Stadt- und Wohnqualität erhalten

In den städtischen Entwicklungsgebieten Zürich-West, Zürich-Nord und Zürich-Süd bietet sich die Chance, eine hohe Lebensqualität zu schaffen.

und wo möglich verbessern. Die Mobilitätsstrategie legt Handlungsschwerpunkte fest, die anhand von 18 Teilstrategien konkretisiert worden sind. Sie bilden die Basis für das «rGVK Zürich», das zusätzlich die Abstimmung mit den Projekten auf den übergeordneten Verkehrsnetzen übernimmt und die städtischen Vorhaben, soweit sie ins Agglomerationsprogramm übernommen werden sollen, beurteilt und priorisiert.

Die Siedlungsentwicklung der Stadt Zürich konzentriert sich auf die Entwicklungsgebiete Zürich-West, Zürich-Nord und Zürich-Süd. Hier bietet sich die Chance, mit gezielten, aufeinander abgestimmten Massnahmen eine hohe Lebensqualität zu schaffen. Eine gute Durchmischung von Wohnen und Arbeiten fördert lebendige und attraktive Quartiere, soll die Verkehrsprobleme zu Spitzenzeiten entschärfen und zu einer gleichmässigeren Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel beitragen. Der Ausbau des öV bildet eine unverzichtbare Voraussetzung für die Siedlungsentwicklung, die ihrerseits konsequent auf den öV ausgerichtet werden soll. Neue Tramlinien sind teilweise notwendig, um der stark wachsenden Verkehrsnachfrage der neuen Einwohner und Beschäftigten gerecht zu werden.

Als Folge des angestrebten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums ist bis 2025 mit einem Zuwachs des Gesamtverkehrsvolumens von beinahe einem Drittel zu rechnen. Eine Plafonierung der MIV-Fahrten stellt deshalb bereits ein ambitioniertes Ziel dar. Es könnte bis

2025 nur erreicht werden, wenn sowohl der öV als auch der Fuss- und Veloverkehr eine knapp 50 Prozent höhere Nachfrage übernehmen.

Das «rGVK Zürich» ist in sieben Teilkonzepte gegliedert. Das Teilkonzept «Güterverkehr» ist nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Die Massnahmen des Teilkonzepts «Immissionsschutz» sind Gegenstand der Nationalstrassenfinanzierung und damit übergeordnet. Die restlichen Teilkonzepte werden nachfolgend beschrieben.

➤ Organisation

Das «rGVK Zürich» wurde unter der Federführung des Tiefbauamtes der Stadt Zürich und des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich ausgearbeitet. Der direkte Einbezug der städtischen Verwaltung sowie die Vernehmlassung innerhalb der kantonalen Verwaltung stellten die regionale und kantonale Abstützung sowie die Koordination mit den kommunalen Vorhaben sicher.

➤ Pakete und Programme

Tabelle 4.6 stellt die einzelnen Massnahmen dar. Das Teilkonzept «Förderung Fuss- und Veloverkehr und Gestaltung Strassenräume» wird in zwei eigene, flächendeckende Pro-



Abb. 4.10
Gesamtverkehrspakete und flächendeckende Programme des «rGVK Zürich»

Bemerkung zum Waidhaldentunnel (GV-Paket):
Der Kantonsrat hat mit seinem Beschluss vom 26. März 2007 entgegen der Empfehlung der Projektstudie den so genannten «Waidhaldentunnel» in den Richtplan, Teil Verkehr aufgenommen. Damit verbunden ist insbesondere das Anliegen, eine möglichst siedlungsverträgliche und daher möglichst weitgehend unterirdische Linienführung zu suchen und damit keine städtebaulich schwer lösbare oberirdische Querung des Zentrumsgebiets Zürich-West realisieren zu müssen.
In den weiteren Planungsschritten ist all diesen Anliegen gebührend Rechnung zu tragen.

- rGVK-Gebiet Zürich
- Gewässer
- Autobahn inkl. Autobahn-Anschlüsse
- Bahn inkl. Bahnhöfe
- Übergeordnete Massnahmen**
- gebaute/geplante Infrastrukturelemente

- GV-Pakete**
- Siedlungsentwicklung und öV-Ausbau:
- Aufwertung Zürich-West (Perimeter/Massnahmen)
- Waidhaldentunnel inkl. Rückbau Rosengartenstrasse

- Flächendeckende Programme**
- Fuss- und Veloverkehr (Programm-Perimeter/Einzelmassnahmen)
- Fussgängerbereiche nach kommunalem Verkehrsplan
- Entwicklung Tramnetz Zürich (langfristig) Programm-Perimeter/Einzelmassnahmen
- Umsteigezentrum Programm-Perimeter/Einzelmassnahmen

- 1 Umsteigezentrum Oerlikon
- 2 Rosengartenstrasse
- 3 Waidhaldentunnel
- 4 Umbau Pfingstweidstrasse
- 5 Verlängerung Hermetschloo
- 6 Tram Zürich-West
- 7 Tram Hardbrücke
- 8 Kapazitätssteigerung Bahnhofbrücke
- 9 Tram-Tangenten Rosengarten und Süd

Tab. 4.6
Gliederung der Teilkonzepte des «rGVK Zürich» gemäss den Massnahmentypen des Agglomerationsprogramms

Teilkonzepte rGVK Zürich	Massnahmengliederung (z.T. neue Bezeichnungen)	Massnahmentyp
Teilkonzept «Aufwertung Zürich-West»	Aufwertung Zürich-West	Gesamtverkehrspaket
Teilkonzept «Förderung Fuss- und Veloverkehr und Gestaltung Strassenräume»	Fuss- und Veloverkehr Zürich und QUARZ-Programm Zürich	Aufgeteilt in zwei flächendeckende Programme
Teilkonzept «Mobilitätsmanagement und Nachfragesteuerung»	Mobilitätsmanagement Zürich	Flächendeckendes Programm
Teilkonzept «öffentlicher Verkehr»	Entwicklung Tramnetz Zürich inkl. Umsteigezentrum Oerlikon	Flächendeckendes Programm
Teilkonzept «Hauptstrassen»	Waidhaldetunnel (inkl. Entlastung und Rückbau Rosengartenstrasse)	Gesamtverkehrspaket

gramme aufgeteilt: «Fuss- und Veloverkehr Zürich» und «QUARZ-Programm Zürich». Im «QUARZ-Programm Zürich» sind die Massnahmen zur Aufwertung der Quartiere in Bezug auf die Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden zusammengefasst.

4.4.4 Glattal

➤ Zielvorstellungen

Ziel ist die Entwicklung des Glattals zu einer Netzstadt. Dies bedingt einen städtischen Charakter für das Verkehrssystem im Innern des Gebiets. Ein entsprechendes urbanes Verkehrssystem kann nur erreicht werden, indem die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems mit einem gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs erhöht wird und die Siedlungsentwicklung gezielt auf diese Verkehrsachsen ausgerichtet wird.

➤ Organisation

Die Projektleitung wird durch das Amt für Verkehr des Kantons Zürich wahrgenommen. Die verkehrsträgerübergreifende Koordination sowie die Abstimmung mit Siedlung und Umwelt stellt eine Begleitgruppe mit Vertretern aus der kantonalen Verwaltung, der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG), den betroffenen Verkehrsbetrieben Glattal (VBG) und Zürich (VBZ) sowie von «glow. das Glattal» sicher. Die Entwicklung der Teilkonzepte leiteten je nach Bedarf die sachzuständigen Ämter oder das Amt für Verkehr (z.B. Teilkonzept «MIV/Strasse» unter Federführung des Tiefbauamtes). Der Kontakt mit den örtlichen Organen erfolgte über die ZPG. Zur Stadt Zürich wurde der Informationsaustausch über das Tiefbauamt und die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich sichergestellt.

➤ Pakete und Programme

Tabelle 4.7 gibt die Massnahmen aus den Arbeitsblöcken wieder.

Tab. 4.7
Gliederung der Massnahmen des «rGVK Glattal» gemäss den Massnahmentypen des Agglomerationsprogramms

Massnahmenbezeichnung	Teilkonzepte «rGVK Glattal»	Massnahmentyp
Glattalbahn	Öffentlicher Verkehr Dringlich: Bereits im Bau befindliche Etappen Mittelfristig: Verlängerung bis Bassersdorf Langfristig: Ringschluss zwischen Bassersdorf und Dübendorf	Gesamtverkehrspaket

Massnahmenbezeichnung	Teilkonzepte «rGVK Glattal»	Massnahmentyp
Einkaufsgebiet Dietlikon inkl. Bus-Eigenstrasse	Siedlung, öffentlicher Verkehr, Strasse/MIV, Fuss- und Veloverkehr, Nachfrigesteuerung	Gesamtverkehrspaket
Regionale Verkehrssteuerung Glattal	Strasse/MIV	Flächendeckendes Programm
Fuss- und Veloverkehr Glattal	Fuss- und Veloverkehr	Flächendeckendes Programm
Mobilitätsmanagement Glattal	Nachfrigesteuerung	Flächendeckendes Programm

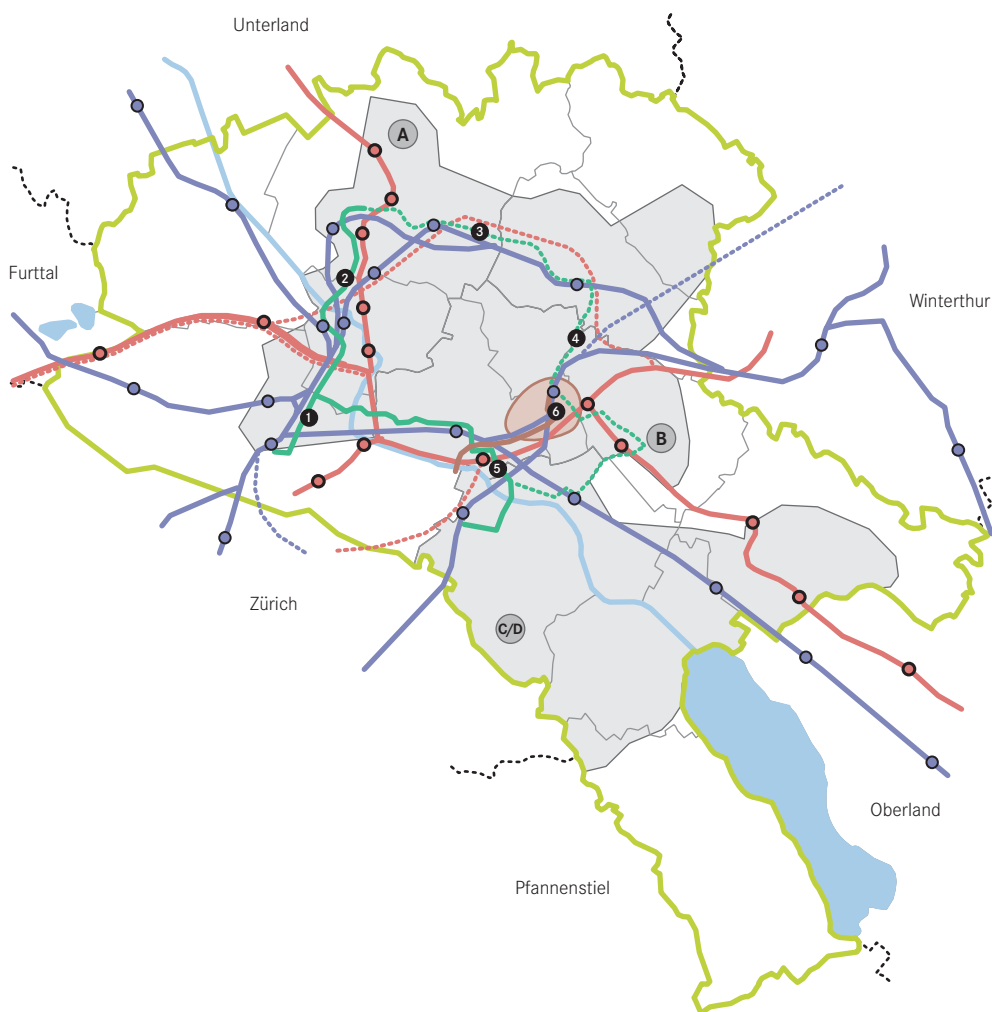


Abb. 4.11
Gesamtverkehrspakete
und flächendeckende Pro-
gramme des «rGVK Glattal»

- ▭ rGVK-Gebiet Glattal
- ▭ Gewässer
- Autobahn inkl. Autobahn-Anschlüsse
- Bahn inkl. Bahnhöfe

Übergeordnete Massnahmen

- ▭ gebaute/geplante Infrastrukturelemente

GV-Pakete

- ▬ Glattalbahn/Ringbahn (Infrastrukturelemente)
- ▭ Einkaufsgebiet Dietlikon inkl. Bus-Eigenstrasse

Flächendeckende Programme

- ▭ Regionale Verkehrssteuerung Glattal (Teilgebiete A, B, C/D etc.)
- ▭ Fuss- und Veloverkehr Glattal

- ① Glattalbahn (Etappe 1A1)
- ② Glattalbahn (Etappe 1A2)
- ③ Verlängerung Glattalbahn bis Bassersdorf
- ④ Ringbahn Hardwald
- ⑤ Glattalbahn (Etappe 1B)
- ⑥ Bus-Eigenstrasse Altried bis Bahnhof Dietlikon

4.4.5 Winterthur und Umgebung

➤ Zielvorstellungen

Zusätzlich zu den vom Bund definierten Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien für Agglomerationsprogramme und den Vorgaben des Gesamtverkehrskonzepts des Kantons legten die Projektorgane für das «rGVK Winterthur» (inkl. Weinland) verschiedene Kernthesen als Leitlinien für die Evaluation des Handlungsbedarfs und für den Entwurf der Massnahmen fest.

Danach sollen neue Verkehrsbedürfnisse möglichst umweltschonend bewältigt werden. Obwohl die Siedlungsentwicklung schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet werden soll, ist auch die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes zu gewährleisten. Für die Planungsgruppe «Regionalplanung Winterthur und Umgebung» (RWU) soll der bimodale Modalsplit gegenüber der Trendentwicklung um 6 Prozentpunkte zugunsten des öV verschoben werden. In Verbindung mit Massnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses auf den Hochleistungsstrassen erlaubt die dadurch erzielte Entlastung des Strassennetzes, die künftigen Verkehrsbedürfnisse zu erfüllen. Da die «Zürcher Planungsgruppe Weinland» (ZPW) nicht zur Agglomeration Winterthur gehört, wurden auch keine Ziele für den Modalsplit definiert.

Die Massnahmen des «rGVK Winterthur» sind in vier Paketen gebündelt. Jedes Paket ist nochmals in je zwei Teile mit unterschiedlicher Priorität unterteilt.

In der Region Winterthur und Umgebung soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr gegenüber der Trendentwicklung um 6 Prozentpunkte erhöht werden.

➤ Organisation

Die Arbeiten für das «rGVK Winterthur» werden federführend durch die Stadt Winterthur in Zusammenarbeit mit der RWU und der ZPW durchgeführt. Die politische Steuerung wird durch eine Vertretung des Stadtrates von Winterthur und der RWU sowie durch die ZPW unter Einbezug von Vertretern des Kantons (Amt für Verkehr/AFV, TBA) sichergestellt. Die politische Mitwirkung erfolgt durch eine breit abgestützte Begleitgruppe.

➤ Pakete und Programme

Tabelle 4.8 stellt die vier Massnahmenpakete des «rGVK Winterthur» dar. Das Paket «Umgestaltung des Strassenraums und Förderung des Langsamverkehrs» wird in zwei eigene, flächendeckende Programme aufgespalten: «Fuss- und Veloverkehr Winterthur» und «Verkehrsberuhigung Winterthur». Im Programm «Verkehrsberuhigung Winterthur» werden die Massnahmen zusammengefasst, welche die Aufwertung der Ortsdurchfahrten hinsichtlich der Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden zum Ziel haben.

Tab. 4.8
Gliederung der Pakete des «rGVK Winterthur» gemäss den Massnahmentypen des Agglomerationsprogramms

Pakete/Programme «rGVK Winterthur»	Massnahmengliederung	Massnahmentyp
Paket «Entwicklungsgebiet Stadtmitte»	Entwicklungsgebiet Stadtmitte	Gesamtverkehrspaket
Paket «Entwicklungsgebiet Oberwinterthur»	Entwicklungsgebiet Oberwinterthur	Gesamtverkehrspaket
Paket «Optimierung des öffentlichen Verkehrs»	Optimierung öffentlicher Verkehr Winterthur	Flächendeckendes Programm
Paket «Umgestaltung des Strassenraums und Förderung des Langsamverkehrs»	Fuss- und Veloverkehr Winterthur Verkehrsberuhigung Winterthur	Aufgespalten in zwei flächendeckende Programme
Aus allen Paketen und Programmen zusammengestellte Massnahmen	Mobilitätsmanagement Winterthur Regionale Verkehrssteuerung Winterthur	Flächendeckendes Programm Flächendeckendes Programm

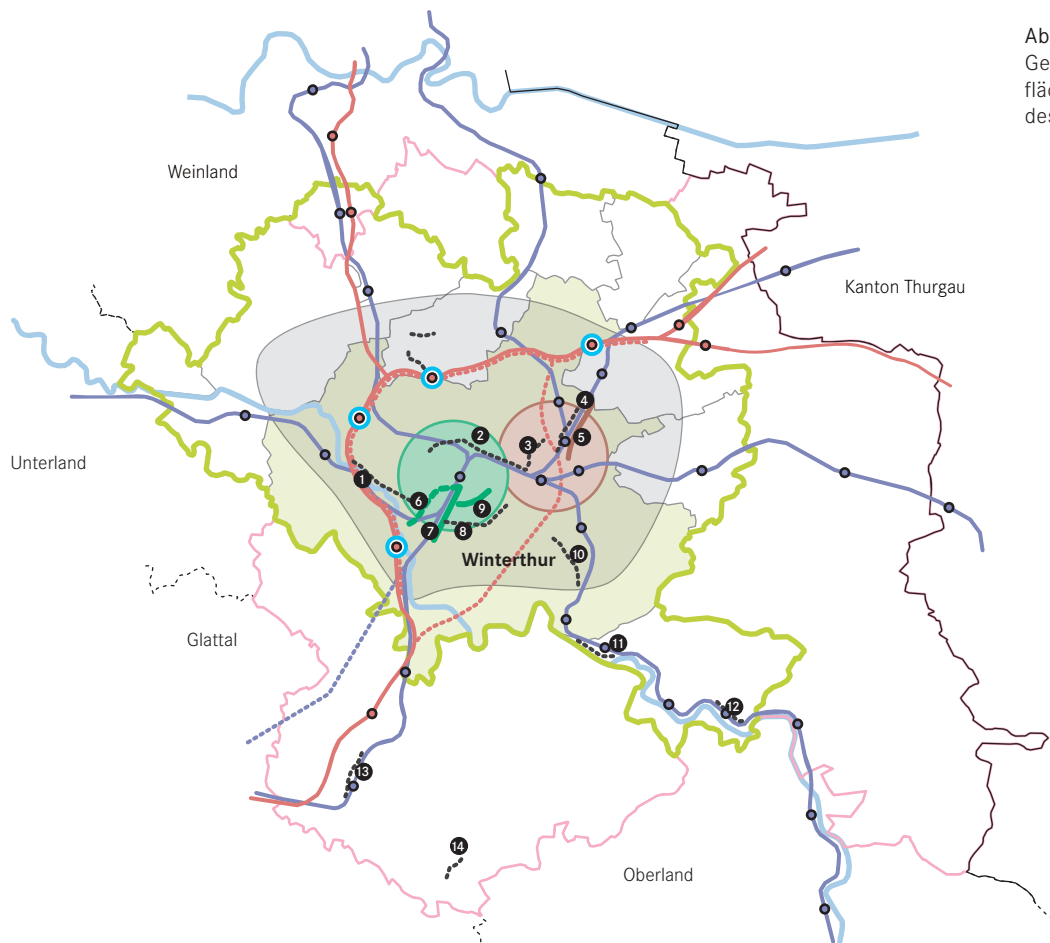


Abb. 4.12
Gesamtverkehrspakete und
flächendeckende Programme
des «rGVK Winterthur»

- rGVK-Gebiet Winterthur
- Region Winterthur
- Gewässer
- Kantonsgrenze
- Gemeindegrenzen
- Autobahn inkl. Autobahn-Anschlüsse
- Bahn inkl. Bahnhöfe

- Übergeordnete Massnahmen**
- gebaute/geplante Infrastrukturelemente

GV-Pakete

- Entwicklungsgebiet Stadtmitte (Perimeter/Massnahmen)
- Entwicklungsgebiet Oberwinterthur (Perimeter/Massnahmen)

Flächendeckende Programme

- Regionale Verkehrssteuerung (Perimeter/Massnahmen)
- Fuss- und Veloverkehr (Perimeter)
- Verkehrsberuhigung Winterthur (Perimeter/Massnahmen)
- Optimierung öffentlicher Verkehr (Perimeter)

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 Schlosstalstrasse 2 Bachtelstrasse 3 Rychenbergstrasse 4 Frauenfelderstrasse 5 Entlastungsstrasse Oberwinterthur 6 Beruhigung Züricherstrasse 7 Tieferlegung untere Vogelsangstrasse 8 Breitestrasse 9 Heiligbergtunnel 10 Tösstalstrasse | <ul style="list-style-type: none"> 11 Ortsdurchfahrt Kollbrunn 12 Tösstalstrasse Rämismühle 13 Bahnhof-/Rikonerstrasse Effretikon 14 Usterstrasse Unterillnau |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

4.5 Nachfrageorientierte Massnahmen

Das aktuelle Gesamtverkehrskonzept skizziert eine umfassende Strategie, die sowohl das Mobilitätsangebot wie auch die Nachfrage umfasst. Die folgenden nachfrageorientierten Massnahmen unterstützen die Agglomerationsstrategie des Kantons Zürich und helfen mit, sowohl die Verdichtung nach innen als auch die Ziele für den Modalsplit zu erreichen.

4.5.1 Parkraumpolitik

Die Bewirtschaftung der Parkieranlagen in den Agglomerationsräumen Zürich, Winterthur, Limmattal und Glattal umfasst verschiedene Massnahmen wie Bewirtschaftungsvorschriften für Neubauten und wesentliche Änderungen von verkehrintensiven Einrichtungen – bei Bedarf auch unter Berücksichtigung der bestehenden Anlagen – und gebietsweise Regelungen für eine einheitliche Parkplatzbewirtschaftung. In Koordination mit der regionalen Verkehrssteuerung muss das Parkplatz-Bewirtschaftungskonzept die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes im jeweiligen Gebiet gewährleisten. Daraus ergibt sich ein Auftrag für die weitere Bearbeitung nach Genehmigung des Agglomerationsprogramms.

Das Parkplatz-Bewirtschaftungskonzept muss die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes im jeweiligen Gebiet gewährleisten.

4.5.2 Verkehr-intensive Einrichtungen (VE)

Auf Grund ihrer Ausrichtung auf eine möglichst grosse Kundschaft sind verkehr-intensive Einrichtungen bedeutende Verkehrserzeuger. Befinden sich solche Einrichtungen an ungeeigneten Standorten, führt dies oft zu problematischen Auswirkungen. Entsprechend besteht ein besonderer planerischer Handlungsbedarf.

Befinden sich verkehr-intensive Einrichtungen an ungeeigneten Standorten, führt dies oft zu problematischen Auswirkungen.

Im Kanton Zürich existieren derzeit keine speziellen Planungsinstrumente, die es erlauben, verkehr-intensiven Einrichtungen Standorte zuzuweisen, die mit den Zielen der Raumordnung übereinstimmen und überörtlich abgestimmt sind. Die Teilrevision des kantonalen Richtplans, Teil «Verkehr» vom 26. März 2007 soll die planerischen Defizite beheben und die Planungssicherheit wiederherstellen.

Als verkehr-intensive Einrichtungen gelten grundsätzlich Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich oder erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäuden, die wesentliche Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt haben und an mindestens 100 Tagen pro Jahr mehr als 3000 Fahrten (Summe der Zu- und Wegfahrten) von Personenwagen erzeugen.

Für verkehr-intensive Einrichtungen mit wesentlichen Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt gelten folgende Standortvoraussetzungen:

- Lage im Einzugsbereich von 300 Metern einer S-Bahn-Station oder im Einzugsbereich von 150 Metern einer Haltestelle eines anderen öffentlichen Verkehrsmittels mit jeweils mindestens 8 Halten pro Stunde.

4.5.3 Mobilitätsberatung für Unternehmen

Die Steigerung des Anteils des öV am Gesamtverkehr soll durch gezielte Mobilitätsberatung unterstützt werden. Angestrebt wird ein Angebot, das die Verkehrsteilnehmenden schwer-

gewichtig beratend und unterstützend animieren soll, vermehrt Bus, Tram, Bahn, Velo, Car-Sharing zu benützen beziehungsweise die Verkehrsmittel situationsgerecht einzusetzen. Eine enge Verknüpfung mit zentralen Akteuren im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist dabei wünschenswert (z.B. zwischen Mobilitätsberatung und ZVV).

Die Verkehrsteilnehmenden sollen animiert werden, die Verkehrsmittel situationsgerecht einzusetzen.

Für das Limmattal ist die Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Baden bereits konkret geplant. Sie soll den Aargauer Limmattal-Gemeinden als Schalt- und Anlaufstelle für das Mobilitätsmanagement dienen. Postuliert wird auch eine Zusammenarbeit der Zürcher Limmattal-Gemeinden mit der «Mobilitätsberatung Zürich».

Die Stadt und der Kanton Zürich betreiben seit Mai 2006 ein Kompetenzzentrum für Mobilitätsberatung in Unternehmen (MIU). Ziel von MIU ist, Unternehmen mit mehr als 75 Mitarbeitenden eine umfassende Beratung im Bereich «betriebliches Mobilitätsmanagement» anzubieten. Etwa die Hälfte der bisher 60 betreuten Unternehmen überlegt sich in einem weiteren Schritt, ihre Mobilitätsorganisation zu überdenken.

Die durch die Stadt und den Kanton Zürich finanzierte Einführungsphase von MIU dauert noch bis Ende 2007. Seit zwei Jahren ist auch die Stadt Winterthur in der Mobilitätsberatung von Unternehmen aktiv. Andere Gemeinden und Kantone haben Interesse an der Dienstleistung bekundet. Daher wurde ein Gemeindekonzept entworfen, das zeigen soll, in welcher Form und mit welchen Mitteln das Kompetenzzentrum auf weitere Gemeinden ausgedehnt werden kann.

Der zweijährige Versuchsbetrieb wird nun für weitere zwei Jahre (2008 und 2009) weitergeführt und auf grössere interessierte Gemeinden ausgedehnt. Der Kanton unterstützt das Vorhaben durch die Übernahme der fixen Grundaufwendungen. Die übrigen Kosten tragen im Wesentlichen die beratenen Firmen sowie die beteiligten Gemeinden.

5. Evaluation der Massnahmen

Die übergeordneten und die rGVK-Massnahmen wurden anhand der vom Bund vorgegebenen Prüfkriterien evaluiert. In allen rGVK-Regionen, insbesondere im Glattal, nimmt die Verkehrsnachfrage - ausgedrückt in Personenfahrten - deutlich zu. Dies ist die Folge der angestrebten Verdichtung nach innen. Mit den rGVK-Massnahmen und den übergeordneten Massnahmen im Verkehrsbereich nimmt die Nachfrage nochmals leicht zu. Bei allen rGVK ist aber eine Umlagerung vom MIV zum öV festzustellen. Die in den rGVK postulierten Ziele für den Modalsplit werden in den Modellberechnungen nicht ganz erreicht. Der Grund liegt darin, dass zum einen die Zielsetzungen teilweise sehr ambitiös gewählt sind, zum andern die Berechnungsmethodik nicht alle Wirkungen abbilden kann.

Tab. 5.1
Verschiebung des Modalsplits zugunsten des öV in Prozentpunkten; Ziel der einzelnen rGVKs (oben) und gemäss Modellrechnungen (unten)

[Zeitpunkt 2025; Quelle: Amt für Verkehr (2005)]

Verschiebung des Modalsplits zugunsten des öV in Prozentpunkten					
	Zürich	Limmattal	Glattal	Winterthur	Alle rGVK (Kanton ZH)
Ziel	+9%	+10%	+6,5%	+6%	+8% ¹³
Modellberechnung	+6,2%	+5,4%	+5,7%	+3,9%	+5,7%

Die Modellrechnungen zeigen weiter, dass die Angebotsverbesserungen der S-Bahn für sich betrachtet bis 2025 eine Zunahme der öV-Fahrten gegenüber dem Trend um 12 Prozent erreichen und der Modalsplit im ganzen Kanton Zürich um 3 Prozent verbessert wird.

Mit den vorgesehenen Massnahmen können bei den meisten Kriterien Verbesserungen gegenüber der Trendentwicklung erreicht werden.

Die Evaluation der einzelnen rGVK zeigt, dass mit den vorgesehenen Massnahmen bei den meisten Kriterien Verbesserungen gegenüber der Trendentwicklung erreicht werden können (vgl. Abb. 5.1). Im Zentrum steht vor allem eine deutliche Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme - insbesondere von öV und MIV an neuralgischen Stellen. Dies stellt eine zentrale Voraussetzung für eine Attraktivitätssteigerung der verdichteten Räume und eine umweltschonende Abwicklung des Verkehrswachstums dar. Wenig Wirkung wird bezüglich der Verkehrssicherheit erreicht. Insgesamt ist mit erheblichen Investitionen und Betriebskosten zu rechnen.

Abb. 5.1
Gesamtübersicht über die wichtigsten Wirkungen der regionalen Gesamtverkehrskonzepte gegenüber einer Trendentwicklung (Beurteilung anhand der Kriterien des Bundes)

Wirksamkeitskriterien Bund	Limmattal	Zürich	Glattal	Winterthur	Gesamt
Qualität der Verkehrssysteme verbessert	↗	↑	↗	↑	↑
Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	↗	↑	↑	↗	↑
Verkehrssicherheit erhöht	→	→	→	→	→
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	↗	↗	↗	↗	↗
Investitions- und Betriebskosten beurteilt	↘	↘	↘	↘	↘

↑ deutliche Verbesserung ↗ leichte Verbesserung → geringe bis keine Verbesserung ↘ leichte Verschlechterung

Um die volle Wirkung der Massnahmen zu erreichen, müssen sie als Paket umgesetzt werden, damit die Wechselwirkungen zwischen den Massnahmen zum Tragen kommen. Eine wichtige verbindende Wirkung für alle Konzepte geht von den übergeordneten Massnahmen aus, die in vielen Fällen eine Voraussetzung für die Realisierung der Gesamtkonzepte sind – etwa Ausbauten im Rahmen der «Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastrukturen» (ZEB) mit Durchmesserlinie (Durchgangsbahnhof Löwenstrasse und 7./8. Gleis Bhf. Oerlikon), Ausbauten für den Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV), Ausbau A1 Nordumfahrung usw.

Der Kanton Zürich erbringt dazu bereits eine grosse Anzahl von Vorleistungen, die das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Massnahmen positiv beeinflussen, namentlich die bereits getätigten Investitionen in die S-Bahn – insgesamt 613 Millionen Franken für das Kernstück der S-Bahn in den 1990er-Jahren, 381 Millionen Franken für die bereits realisierten Teilergänzungen sowie 631 Millionen Franken für die Mitfinanzierung des Durchgangsbahnhofs Zürich.

¹³ Modalsplit-Soll entsprechend gewichtetem Mittelwert aller rGVK

6. Organisation, Trägerschaft

In seiner Agglomerationspolitik legt der Bund grosses Gewicht auf die Organisation der horizontalen und der vertikalen Zusammenarbeit. Die zu wählende Organisationsform muss in der Lage sein, die anstehenden Probleme der Zersiedlung und der Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Umwelt wirksam anzugehen. Eine weitere Komplizierung des Geflechts von Institutionen, Trägerorganisationen, Finanzierungsschlüsseln, räumlichen Geltungsbereichen und Akteuren ist zu vermeiden.

Bis auf Weiteres ist der Kanton als Trägerschaft für die kantonsinternen Problemstellungen der Agglomerationspolitik zu bezeichnen.

Bis auf Weiteres, mindestens aber für die in den nächsten Jahren anstehenden Arbeiten im Rahmen der Agglomerationspolitik, ist für die kantonsinternen Problemstellungen der Kanton mit seinen bestehenden Strukturen und organisatorischen sowie finanzrechtlichen Zuständigkeiten als Trägerschaft zu bezeichnen. Für kantonsübergreifende Problemstellungen – insbesondere im Limmattal mit dem Kanton Aargau – bestehen interkantonale Zusammenarbeitsformen. Die informelle Zusammenarbeit zwischen kommunalen und regionalen Planungsträgern – zum Beispiel Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG), «glow. das Glattal» – ist aber in jedem Fall sinnvoll und weiter zu fördern.

Die informelle Zusammenarbeit zwischen kommunalen und regionalen Planungsträgern ist in jedem Fall sinnvoll und weiter zu fördern.

Für die längerfristige Organisation sind funktionsfähige Modelle zu evaluieren. Mit Beschluss vom 19. Juli 2006 hat der Regierungsrat verschiedene Projekte dazu genehmigt. Im Zentrum stehen die interkantonale Zusammenarbeit, Vorschläge für Interkommunalkonferenzen und eine Metropolitankonferenz. Für die interkantonale Zusammenarbeit werden unter anderem Vereinslösungen gesucht. Trotz anfänglichen Vorbehalten ist der Regierungsrat im Oktober 2006 dem Verein «Agglomeration Schaffhausen» beigetreten. Beim Verein handelt es sich um eine vom Bund akzeptierte Trägerschaftsform. Der Beitritt rechtfertigt sich auch, weil der Agglomerationschwerpunkt ausserhalb des Kantons Zürich liegt. Für die diesbezüglich vergleichbare Agglomeration «Obersee» steht daher eine analoge Vereinslösung im Vordergrund. Als Ergebnis dieser Bestrebungen liegen derzeit somit folgende Lösungen für die Zusammenarbeit im Grenzraum vor:

- Agglomeration Schaffhausen: Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat im Oktober 2006 beschlossen, dem Verein «Agglomeration Schaffhausen» (VAS) als Vollmitglied beizutreten. Der VAS ist die Trägerschaft für das «Agglomerationsprogramm Schaffhausen». Die Zusammenarbeit der Kantone Zürich und Schaffhausen betreffend «Agglomerationsprogramm Schaffhausen» erfolgt im Rahmen des VAS.
- Agglomeration Obersee: Am 13. September 2007 wurde das «Agglomerationsprogramm Obersee» den zuständigen Regierungsräten der Kantone Zürich, St. Gallen und Schwyz vorgestellt. Der Vorschlag des Kantons Zürich, für die Trägerschaft einen Verein vorzusehen, blieb dabei unwidersprochen. 2008 soll eine entsprechende Regelung zwischen den betroffenen Kantonen vereinbart und beschlossen werden.
- Limmattal: Der Raum Limmattal von Zürich bis Baden wurde zwischen den Kantonen Zürich und Aargau gemeinsam bearbeitet. Die Eingabe an den Bund erfolgt aber mit zwei getrennten Agglomerationsprogrammen, «Zürich» und «Aargau-Ost». Die Schnittstelle liegt an der Kantonsgrenze. Der Bund akzeptiert diese Lösung, weil dies auf Grund der Siedlungsstruktur und der Verkehrsverflechtungen die einzige zweckmässige Trennlinie im Bereich

zwischen Baden und Zürich darstellt. Der Bund anerkennt somit, dass die Region Baden-Wettingen sinnvollerweise in ein «Agglomerationsprogramm Aargau-Ost» und der Zürcher Teil des Limmattals demzufolge in das «Agglomerationsprogramm Zürich» eingebettet wird. Weil dadurch im Grenzraum kein grenzüberschreitendes Agglomerationsprogramm entsteht, entfällt der Bedarf für eine interkantonale Trägerschaft. Die Umsetzung grenzüberschreitender Vorhaben (v.a. Limmattalbahn) wird mit einem separaten Vertrag geregelt.

7. Finanzierung

7.1 Finanzierungsinstrumente des Bundes

➤ Infrastrukturfonds

Der «Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006» enthält konkrete Höchstbeiträge für drei dringliche Projekte des «Agglomerationsprogramms Zürich»:

- Durchmesserlinie Zürich (DML), 1. Teil S-Bahn: 400 Millionen Franken (50% der S-Bahn-Kosten)
- Glattalbahnhof, Etappen 2 und 3: 253,5 Millionen Franken (50% an die öV-spezifischen Kosten¹⁴)
- Tram Zürich-West: 75 Millionen Franken (50% an die öV-spezifischen Kosten)

Mit dem Bundesbeschluss zum Infrastrukturfonds sind die Bundesbeiträge an die drei dringlichen Projekte des «Agglomerationsprogramms Zürich» freigegeben.

➤ Programmfinanzierung Agglomerationsverkehr

Die Mittel für die dringlichen Projekte des «Agglomerationsprogramms Zürich» sind mit dem Bundesbeschluss freigegeben. Für die weitere Finanzierung des Bundes im Agglomerationsverkehr ist eine Programmfinanzierung mit verschiedenen Prioritätsstufen vorgesehen. Massgebend für den Beitrag ist die Evaluation, die der Bund mit einer Nutzwertanalyse durchführt. Je nach Bewertung beträgt der Beitrag des Bundes an die unterstützten Massnahmen maximal 50 Prozent der Kosten. Der Bund behält sich vor, von ihm nicht erwünschte Massnahmen aus den jeweiligen Programmen und Paketen zu streichen. Beiträge an Agglomerationsprogramme können ab 2011 während rund 17 Jahren ausbezahlt werden.

Je nach Bewertung beträgt der Beitrag des Bundes an die unterstützten Massnahmen der Agglomerationsprogramme maximal 50 Prozent der Kosten.

➤ FinöV-Fonds

Die übergeordneten Schienenprojekte werden aus mehreren Quellen finanziert. Im Zentrum steht der FinöV-Fonds, der mit Einnahmen aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der Mineralölsteuer sowie der Mehrwertsteuer gespeist wird. Daraus werden die beiden Infrastrukturprogramme ZEB (vormals Bahn 2000, 2. Etappe, insgesamt 5,2 Milliarden Franken) sowie HGV-Anschlüsse (insgesamt 1,16 Milliarden Franken) finanziert, die wichtige Investitionen für die 4. Teilergänzung S-Bahn beinhalten.

➤ Finanzierung der Nationalstrassen

Die «übergeordneten Massnahmen Strasse» werden über die Nationalstrassenfinanzierung realisiert. Das Programm «Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz» ist zurzeit beim Bund in Bearbeitung und soll parallel zum Programm für Bundesbeiträge an Agglomerationsprogramme innert zweier Jahre vorgelegt werden.

¹⁴Die bereits realisierte erste Etappe der Glattalbahnhof ist mit Mitteln gemäss Eisenbahngesetz teilweise mitfinanziert worden.

7.2 Finanzierungsinstrumente im Kanton Zürich

➤ Strassen- und Verkehrsfonds

Mit dem «Strassenfonds» und dem «Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs» (Verkehrsfonds) verfügt der Kanton Zürich über zwei zentrale Finanzierungsquellen für die skizzierten Massnahmen. Für die Finanzierung der Agglomerationsprogramme stellt sich nun die Frage, wie diese Fonds oder allenfalls andere Kanäle den Ansprüchen des Bundes genügen können.

Das heutige Strassenfinanzierungssystem erweist sich als unbefriedigend, da es keine Anpassung in Höhe und Struktur ermöglicht.

Das «Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich» skizziert mögliche künftige Weiterentwicklungen der Finanzierungsinstrumente. Im Zentrum steht die Feststellung, dass sich die heutigen Fonds auch in Zukunft bewähren und mit der Fondsfinanzierung und der Mitfinanzierung des Bundes die Finanzierung kurz- und mittelfristig gesichert ist. Als unbefriedigend erweist sich jedoch insbesondere das heutige Strassenfinanzierungssystem, weil es keine Anpassung in Höhe und Struktur ermöglicht. Im Rahmen einer Gesetzesvorlage zur Strassenfinanzierung wird der mittelfristige Ersatz des heutigen starren Systems der Motorfahrzeugabgaben durch ein verursachergerechteres, das heisst dynamisches und leistungsabhängiges System geprüft. Dabei kann auf bereits bestehende Vorarbeiten – beispielsweise betreffend eine leistungsabhängige Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer – zurückgegriffen werden.

7.3 Beurteilung der Investitionen und deren Finanzierbarkeit

Um die beschriebenen Leistungen erbringen zu können, bedarf es erheblicher zusätzlicher Mittel – sowohl für den Betrieb und die Substanzerhaltung des bestehenden Verkehrssystems als auch für die Investitionen in einen angemessenen Ausbau. Dieser Mittelbedarf muss dauerhaft gedeckt werden, wenn eine kontinuierliche Umsetzung der Verkehrspolitik sichergestellt sein soll. Der Mittelbedarf steht jedoch in einem Spannungsverhältnis zu einem anderen wichtigen Kriterium der Standortqualität, der Belastung der Wirtschaftssubjekte durch Steuern und Abgaben. Die übergeordnete Aufgabe besteht also darin, die Anforderungen an die Verkehrsqualität und den Mittelbedarf aufeinander abzustimmen.

Die übergeordnete Aufgabe besteht darin, die Anforderungen an die Verkehrsqualität und den Mittelbedarf aufeinander abzustimmen.

derungen an die Verkehrsqualität und den Mittelbedarf aufeinander abzustimmen.

Mit dem International Public Sector Accounting Scheme (IPSAS) sind die finanziellen Wirkungen des Investitionsprogramms detailliert untersucht worden. Die mittelfristige Finanzierbarkeit kann – auch unter Berücksichtigung der Unsicherheiten – nachgewiesen werden.

Kritisch aus Sicht des Kantons ist insbesondere die Finanzierbarkeit der übergeordneten Massnahmen und der langfristigen Investitionen des Agglomerationsprogramms.

8. Prioritäre Vorhaben und Finanzbedarf

8.1 Vorgehen zur Priorisierung

Für die verkehrsträgerübergreifende Priorisierung von Massnahmen braucht es normative und strategische Vorgaben. Das «Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich» orientiert sich dabei an den Bundesvorgaben mit einem A-B-C-Schema. Massgebend für die Beiträge des Bundes sind die Massnahmen der A-Liste (baureife Projekte) und der B-Liste (noch nicht baureife dringliche Projekte).¹⁵ Bezüglich der Wirkung liegen mit den Zielen des Gesamtverkehrskonzepts sowie den Leitlinien des kantonalen Richtplans geeignete Zielvorgaben vor. Das Kriterium «Kostenwirksamkeit» wird durch das Kriterium «Planungs-/Finanzierungsstand» ergänzt. Damit lässt sich die Umsetzungsreife beziehungsweise der Optimierungs- und Konkretisierungsbedarf beurteilen. Es werden folgende drei Prioritätsstufen definiert:

- **Priorität A:** hohe Wirksamkeit, fortgeschrittener Planungs-/Finanzierungsstand
Dringliche Umsetzung: Die Massnahmen sind bereit zur Umsetzung. Die Finanzierung Kanton/Gemeinde ist weitestgehend gesichert.
- **Priorität B:** hohe Wirksamkeit, aber noch kein fortgeschrittener Planungs-/Finanzierungsstand
Die Massnahmen sind wichtig, haben aber noch Konkretisierungsbedarf.
- **Priorität C:** mittlere und hohe Wirksamkeit mit längerfristiger Ausrichtung
Die Massnahmen haben noch Konkretisierungs- und Optimierungsbedarf.

¹⁵Das Agglomerationsprogramm soll alle vier Jahre in Bezug auf die Prioritäten überprüft und aktualisiert werden.

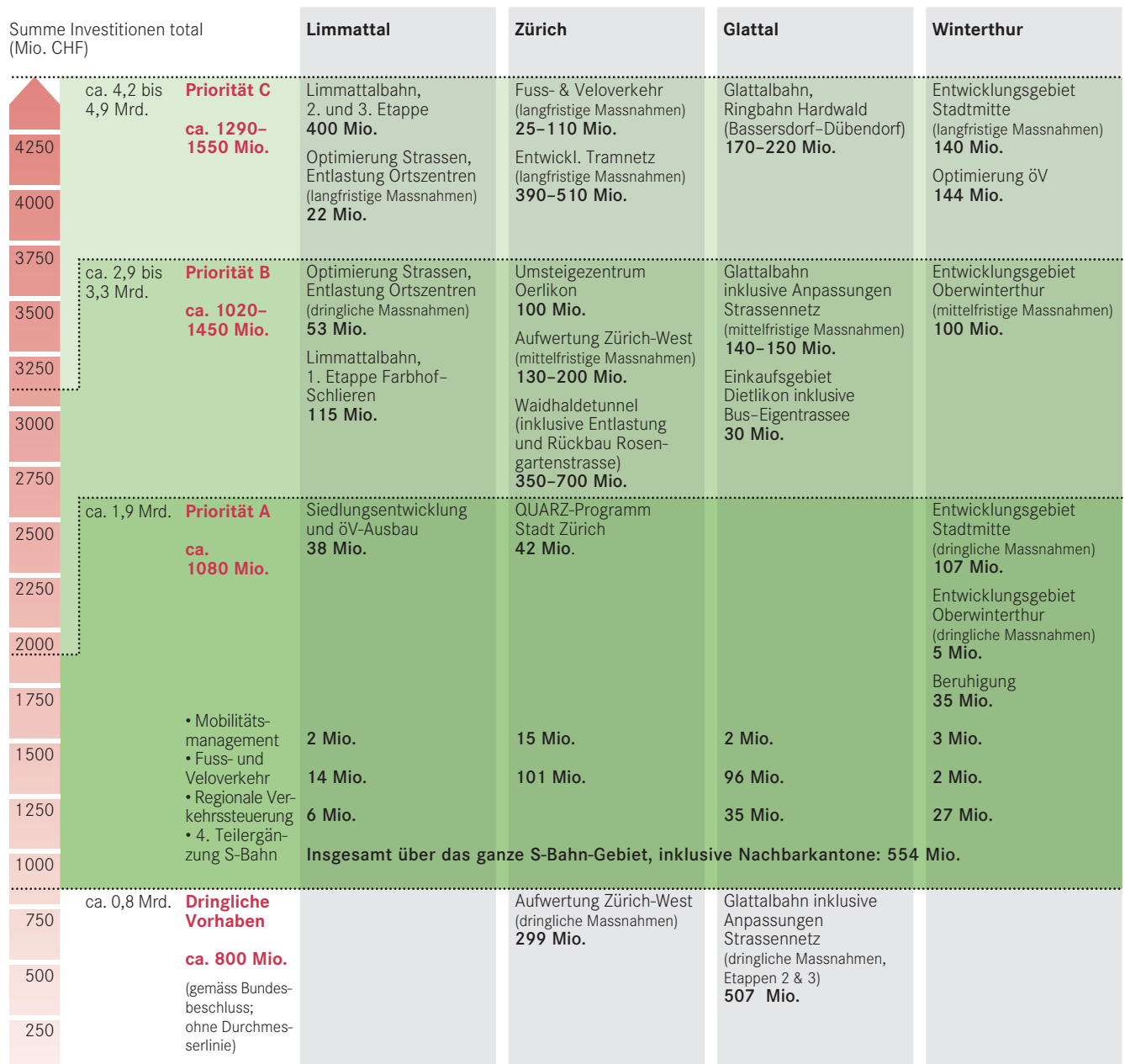
8.2 Prioritäre Massnahmen des «Agglomerationsprogramms Kanton Zürich»

Oberste Priorität im «Agglomerationsprogramm Kanton Zürich» geniessen jene Vorhaben, deren Mitfinanzierung durch die Aufnahme in den Bundesbeschluss zum Infrastrukturfonds als «dringliche Vorhaben» bereits freigegeben ist: Durchmesserlinie Zürich (DML), Glattalbahn (Etappen 2 und 3) sowie Tram Zürich-West.

Auf Grund der auch weiterhin zentralen Bedeutung der S-Bahn für die Erschliessung des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich ist die 4. Teilergänzung S-Bahn als Gesamtprogramm mit Priorität A einzustufen.

Abbildung 8.1 und die Tabellen 8.1 und 8.2 zeigen die Aufteilung der rGVK-Massnahmen nach den drei Prioritäten – sowohl für die Gesamtverkehrspakete als auch für die flächen-deckenden Programme.

Abb. 8.1
Gesamtübersicht über die wichtigsten Massnahmen nach Prioritäten



Tab. 8.1
Gesamtverkehrspakete:
Vorhaben und Priorität

Gesamtverkehrspakete			
Vorhaben	rGVK	geplante Umsetzung	Investitionen (Mio. Franken)
Dringlich gemäss Bundesbeschluss			
Glattalbahn inkl. Anpassungen Strassennetz (dringliche Massnahmen 2. und 3. Etappe)	Glattal	2005–2010	507
Aufwertung Zürich-West (dringliche Massnahmen)	Zürich	2005–2010	299
Priorität A (hohe Wirkung/Planung fortgeschritten)			
Entwicklungsgebiet Stadtmitte (dringliche Massnahmen)	Winterthur	2005–2015	107
Entwicklungsgebiet Oberwinterthur (dringliche Massnahmen)	Winterthur	2005–2015	5
Siedlungsentwicklung und öV-Ausbau	Limmattal	2005–2015	38
Priorität B (hohe Wirkung/Planung nicht fortgeschritten)			
Einkaufsgebiet Dietlikon inkl. Bus-Eigenstrasse	Glattal	2005–2015	30
Glattalbahn inkl. Anpassungen Strassennetz (mittelfristige Massnahmen)	Glattal	2015–2025	140–150
Stadtbahn Limmattal, 1. Etappe Farbhof-Schlieren	Limmattal	2015–2025	115
Aufwertung Zürich-West (mittelfristige Massnahmen)	Zürich	2015	130–200
Waidhaldetunnel (inkl. Entlastung und Rückbau Rosengartenstrasse etc.)	Zürich	2015–2020	350–700
Entwicklungsgebiet Oberwinterthur (langfristige Massnahmen)	Winterthur	2015–2025	100
Priorität C (mittlere bis hohe Wirkung/längerfristige Ausrichtung)			
Entwicklungsgebiet Stadtmitte (langfristige Massnahmen)	Winterthur	2015–2025	140
Glattalbahn, Ringbahn Hardwald (Bassersdorf-Dübendorf)	Glattal	2025	170–220
Stadtbahn Limmattal, 2. und 3. Etappe	Limmattal	2025	400

Tab. 8.2
Flächendeckende Programme:
Vorhaben und Priorität

Flächendeckende Programme			
Vorhaben	rGVK	geplante Umsetzung	Investitionen (Mio. Franken)
Priorität A (hohe Wirkung/Planung fortgeschritten)			
Regionale Verkehrssteuerung Limmattal	Limmattal	2005–2015	6
Regionale Verkehrssteuerung Glattal	Glattal	2005–2025	35
Regionale Verkehrssteuerung Winterthur	Winterthur	2005–2025	27
Fuss- und Veloverkehr Limmattal	Limmattal	2005–2015	14
Fuss- und Veloverkehr Zürich (dringliche Massnahmen)	Zürich	2005–2015	101
Fuss- und Veloverkehr Glattal	Glattal	2005–2025	96
Fuss- und Veloverkehr Winterthur	Winterthur	2005–2025	2
QUARZ-Programm Stadt Zürich	Zürich	2005–2015	42
Verkehrsberuhigung Winterthur	Winterthur	2005–2025	35
Mobilitätsmanagement Limmattal	Limmattal	2005–2015	2
Mobilitätsmanagement Zürich	Zürich	2005–2015	15
Mobilitätsmanagement Glattal	Glattal	2005–2015	2
Mobilitätsmanagement Winterthur	Winterthur	2005–2015	3

Flächendeckende Programme			
Vorhaben	rGVK	geplante Umsetzung	Investitionen (Mio. Franken)
Priorität B (hohe Wirkung/Planung nicht fortgeschritten)			
Optimierung Strassen, Entlastung Ortszentren (dringliche Massnahmen)	Limmattal	2005-2015	53
Umsteigezentrum Oerlikon	Zürich	2005-2015	100
Priorität C (mittlere bis hohe Wirkung/längerfristige Ausrichtung)			
Optimierung öffentlicher Verkehr	Winterthur	2015-2025	144
Fuss- und Veloverkehr Zürich (langfristige Massnahmen)	Zürich	2015-2025	25-110
Optimierung Strassen, Entlastung Ortszentren (langfristige Massnahmen)	Limmattal	2015-2025	22
Entwicklung Tramnetz Zürich (langfristig)	Zürich	2020-2025	390-510

8.3 Finanzierungsbedarf und Stand der Finanzierung

Das Investitionsvolumen beziehungsweise der Finanzbedarf der ins Agglomerationsprogramm aufzunehmenden Massnahmen verteilt sich nach Prioritäten wie folgt¹⁶:

Tab. 8.3
Finanzbedarf nach Prioritäten
(Zahlen gerundet)

Finanzbedarf «rGVK» und «übergeordnete Massnahmen»				
Angaben in Mio. Franken	Total	Priorität A ¹⁷	Priorität B	Priorität C
Übergeordnete Massnahmen (Voraussetzungen für das Agglomerationsprogramm)				
öV/Schiene	2500	Übergeordnete Massnahmen werden nicht priorisiert.		
MIV/Strasse	6500			
Total übergeordnete Massnahmen	9000			
4. Teilergänzung S-Bahn (Bestandteil des Agglomerationsprogramms)				
Mehrere Teilpakete	550	550		
rGVK (Agglomerationsverkehr)				
rGVK Limmattal	650	60	170	420
rGVK Zürich	1460–2060	460	600–1000	400–600
rGVK Glattal	1000–1050	650	180	170–220
rGVK Winterthur	600	200	100	300
Total rGVK	3710–4360	1370	1050–1450	1290–1540
Gesamttotal Agglomerationsprogramm	4260–4910	1920	1050–1450	1290–1450

¹⁶In den folgenden Tabellen werden nur jene Investitionen berücksichtigt, die den Kanton Zürich betreffen (betrifft das Limmattal). Zudem sind nicht für alle Vorhaben Angaben zu den Investitionen verfügbar und fehlen deshalb in den Listen. Dies betrifft insbesondere das Gesamtverkehrspaket Waidhaldetunnel, das aus politischen Gründen der Priorität B zugeordnet wird. Die fehlenden Kostenangaben sind weiter zu konkretisieren. Analoges gilt für diverse Massnahmen der Priorität C.

¹⁷Inkl. dringlicher Massnahmen.

Die folgende Tabelle zeigt den Stand der Finanzierung für die übergeordneten Massnahmen. Die Finanzierungslücke liegt bei der Strasse bei 4,9 Milliarden Franken (zu finanzieren durch die Nationalstrassenfinanzierung; WEN-Projekte) und bei der Schiene bei 1,37 Milliarden Franken (zu finanzieren aus Bundesmitteln ZEB/FinöV).

Tab. 8.4
Stand der Finanzierung «übergeordnete Massnahmen»

Stand der Finanzierung «übergeordnete Massnahmen» (ohne 4. Teilergänzung S-Bahn)								
Angaben in Mio. Franken	Total «Soll»	Finanzierungslücke	Staatsstrassen/LV	öV/Verkehrsfonds	Gemeinden/Städte	Nationalstrasse	FinöV	Infrastrukturfonds
öV/Schiene	2500	1370	0	630	0	0	100	400
MIV/Strasse	6500	4900	50*	0	50	1500	0	0
Total	9000	6270	50*	630	50	1500	100	400

* Kantonaler Beitrag von 63 Millionen Franken an den Umbau der Pfingstweidstrasse im «rGVK Zürich» berücksichtigt.

Der Stand der Finanzierung für die Massnahmen des Agglomerationsprogramms präsentiert sich wie folgt (Tab. 8.5). Während die dringlichen Massnahmen finanziert sind, beträgt die Finanzierungslücke bei den Massnahmen mit Priorität A 1,05 Milliarden Franken, bei den Massnahmen mit Priorität B 1 bis 1,5 Milliarden Franken.

Stand der Finanzierung der Massnahmen mit Priorität A und B								
Angaben in Mio. Franken	Total «Soll»	Finanzierungs-lücke	Staatsstrassen/LV	öV/Verkehrsfonds	Gemeinden/Städte	Nationalstrasse	FinöV	Infrastrukturfonds
Dringlich gemäss Bundesbeschluss								
Glattalbahn 2. und 3. Etappe*	507	-	52	201,5	0	0	0	253,5
Aufwertung «Zürich-West»**	299	-	63	45	30	86	0	75
Priorität A (hohe Wirkung/Planung fortgeschritten)								
4. Teilergänzung S-Bahn	550	550	0	0	0	0	0	0
rGVK Limmattal	60	50	10	0	0	0	0	0
rGVK Zürich	160	157	0	0	3	0	0	0
rGVK Glattal	143	90	39	0	14	0	0	0
rGVK Winterthur	200	200	0	0	0	0	0	0
Total	1100	1070	49	0	17	0	0	0
Priorität B (hohe Wirkung/Planung nicht fortgeschritten)								
rGVK Limmattal	170	170	0	0	0	0	0	0
rGVK Zürich	600-1000	600-1000	0	0	0	0	0	0
rGVK Glattal	180	180	0	0	0	0	0	0
rGVK Winterthur	100	100	0	0	0	0	0	0
Total	1050-1450	1050-1450	0	0	0	0	0	0

Tab. 8.5
Stand der Finanzierung rGVK,
Priorität A/B (Zahlen gerundet)

* Die Glattalbahn ist mittels eines Rahmenkredits über 555 Millionen Franken aus dem kantonalen Verkehrsfonds finanziert. Für Begleitmassnahmen im Strassenraum sind 97 Millionen Franken bewilligt. Diese Beiträge umfassen alle drei Etappen. Die erste Etappe der Glattalbahn (1A1) wurde vom Bund teilweise mitfinanziert. Die weiteren Etappen (1A2 und 1B) sind als «dringendes Projekt für den Agglomerationsverkehr» identifiziert und werden deshalb mit 253,5 Millionen Franken (50%) aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert.

** Für das «Tram Zürich-West» sind die Kreditanträge für die vollständige Finanzierung bereits vom Kantons- beziehungsweise Gemeinderat beschlossen. Dem städtischen Kredit wurde an der Volksabstimmung vom 17. Juni 2007 mit 69,3 Prozent Ja-Stimmen-Anteil zugestimmt, dem kantonalen Kredit wurde an der Volksabstimmung vom 25. November 2007 zugestimmt. Diese Beiträge sind entsprechend berücksichtigt. Zudem ist das «Tram Zürich-West» als «dringendes Projekt für den Agglomerationsverkehr» identifiziert und wird deshalb mit 75 Millionen Franken (50%) aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert. Der Beitrag der SBB in der Höhe von 1 Million Franken wird unter der Rubrik «Gemeinden/Städte» ausgewiesen. Die Beiträge von Kanton (90 Mio. Franken) und der Stadt Zürich (ca. 60 Mio. Franken) gemäss kommunaler und kantonalen Volksabstimmung wurden auf Grund der Bundesbeteiligung von 75 Millionen Franken anteilmässig reduziert.

Die Massnahmen der grenzüberschreitenden Agglomerationsprogramme «Schaffhausen Plus» und «Obersee» werden in den entsprechenden Berichten ausgewiesen und sind daher hier nicht aufgeführt. Im Limmattal erfolgte eine Trennung an der Kantonsgrenze, weshalb hier ebenfalls keine weiteren Massnahmen aufzuführen sind.

9. Weiteres Vorgehen

Das «Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich» soll nach dem Beschluss des Regierungsrates dem Bund zur Mitfinanzierung eingereicht werden. Der Bund wird das Programm im Laufe des Jahres 2008 prüfen. Gleichzeitig soll der Kanton das Programm wie folgt konkretisieren:

Sicherstellung fristgerechte Mitfinanzierung der dringlichen Vorhaben Durchmesserlinie, Glattalbahnhof und Tram Zürich-West durch den Bund.

Meldung an den Bund, dass das «Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich» in der weiteren Bearbeitung allenfalls räumlich beziehungsweise inhaltlich erweitert werden könnte – z.B. Einbezug Oberland, linkes und/oder rechtes Seeufer.

Einflussnahme beim Bund, dass die Massnahmen der Priorität A durch den Bund mitfinanziert werden und in die entsprechende Programm-Botschaft aufgenommen werden.

Einflussnahme beim Bund, dass die finanziellen Mittel für die Massnahmen der Priorität B vom Bund vorgemerkt und eingeplant werden und in diesem Sinne in die entsprechende Programm-Botschaft eingeplant werden.

Möglichst rasche planerische Konkretisierung der Massnahmen der Priorität A durch die zuständigen kantonalen Fachstellen.

Stufengerechte weitere planerische Konkretisierung der Massnahmen der Priorität B und der Priorität C durch die zuständigen kantonalen Fachstellen. Aktualisierung der regionalen Verkehrskonzepte, soweit erforderlich, insbesondere Abschluss der Trasse-Studie für die Ringbahn Hardwald sowie Prüfung der Einführung der Bremgarten-Dietikon-Bahn beim Bahnhof Dietikon im Zusammenhang mit der Stadtbahn Limmattal, Prüfung, ob 2. Etappe der Limmattalbahnhof (Dietikon bis Killwangen-Spreitenbach) Bedingungen der Priorität B erreichen kann.

Aufarbeitung weiterer planerischer Grundlagen, z.B. Parkraumpolitik: Grundlagen für Parkplatz-Bewirtschaftungskonzepte.

10. Literatur

Amt für Verkehr (2005):

Agglomerationsprogramm Kanton Zürich – Evaluation der regionalen Gesamtverkehrskonzepte; Verfasser: Infras, Emch + Berger; Zürich, 25. Februar 2005.

Amt für Verkehr und Tiefbauamt Stadt Zürich (2005):

Regionales Gesamtverkehrskonzept Stadt Zürich – Arbeitsgrundlage für das Kantonale Agglomerationsprogramm – Schlussbericht; Verfasser: Infras; Zürich, 8. April 2005.

Amt für Verkehr (2005):

Regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Limmattal – Schlussbericht; Zürich, 31. Mai 2005.

Amt für Verkehr (2005):

Regionales Gesamtverkehrskonzept Glattal – Schlussbericht; Zürich, Juli 2005.

Amt für Verkehr (2006):

Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich; Zürich, Dezember 2006.

Amt für Verkehr (2007):

Auswertung der Vernehmlassung des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung; Verfasser: Infras, Zürich, 23. August 2007.

Amt für Verkehr (2007):

Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Kanton Zürich (lange Fassung mit Massnahmenblättern), Zürich, November 2007.

Amt für Verkehr (2007):

Evaluation des Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr Kanton Zürich, Synthesebericht; Verfasser: Infras, Zürich, November 2007.

Baudepartement Kanton Aargau (2007):

Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Aargau-Ost – Kurzfassung zur Vernehmlassung; Aarau, Juli 2007.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2004):

Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien; Bern, Juni 2004.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2006):

Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich, Zwischenbeurteilung des Bundes; Bern, 6. Juli 2006.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2007):

Weisung für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme, August 2007.

Bundesrat (2001):

Agglomerationspolitik des Bundes – Bericht des Bundesrates vom 19. Dezember 2001; Bern, 19. Dezember 2001.

Bundesrat (2006):

Sachplan Verkehr – Teil Programm; Bern, 26. April 2006.

-
- Kantonsrat Kanton Zürich (1995):
Kantonaler Richtplan – Kanton Zürich; Zürich, Gesamtrevision 31. Januar 1995.
- Kantonsrat Kanton Zürich (2007):
Kantonaler Richtplan, Teilrevision Bereich Verkehr; Zürich, 26. März 2007.
- Regierungsrat des Kantons Zürich (2003):
Gesamtverkehrskonzeption (Regionale Verkehrskonzepte als Grundlagen für die Entwicklung von Agglomerationsprogrammen); RRB 528/2003; Zürich, 16. April 2003.
- Regierungsrat des Kantons Zürich (2004):
Gesamtverkehrskonzeption; Strategie des Kantons Zürich für den Agglomerationsverkehr; RRB 1638/2004; Zürich, 27. Oktober 2004.
- Regierungsrat des Kantons Zürich (2006):
Raumplanungsbericht 2005; Zürich, Juli 2006.
- Regierungsrat des Kantons Zürich (2006):
Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich; RRB 1334/2006; Zürich, 13. September 2006.
- Stadtrat der Stadt Zürich (2001–2005):
Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich mit 18 Teilstrategien; www.mobilitaetskultur.ch.
- Stadt Winterthur, Regionalplanung Winterthur und Umgebung, Zürcher Planungsgruppe Weinland (2005):
Regionales Gesamtverkehrskonzept Winterthur und Weinland – Schlussbericht – November 2005; Verfasser: Emch+Berger AG; Zürich, November 2005.
- Tripartite Agglomerationskonferenz Bund – Kantone – Städte/Gemeinden TAK (2004):
Horizontale und vertikale Zusammenarbeit in der Agglomeration – Empfehlungen der tripartiten Agglomerationskonferenz vom 24. Juni 2004; Bern, 2004.
- Zürcher Verkehrsverbund ZVV (2006):
Strategie 2009–2012 – Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr, erläuternder Bericht; Zürich, Juli 2006.

