

Sitzung vom 20. Januar 1993

271. Anfrage (Aufrechterhaltung der Kapazität des Verkehrs im Glattal)

Kantonsrat Rolf Sägesser, Greifensee, hat am 9. November 1992 folgende Anfrage eingereicht:

Die Entwicklung im Mittleren Glattal und im Oberland in den letzten rund dreissig Jahren hinsichtlich der Zunahme von Wohnraum und Arbeitsplätzen wie auch die Diskussion im Kantonsrat vom 26. Oktober 1992 über die Leitbilder der Raumplanung zeigen eines deutlich: Die Attraktivität dieses Gebiets ist gross und scheint dies auch in Zukunft zu bleiben. Die Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte wird deshalb weiter zunehmen.

Gleichzeitig stellt man fest, dass die Kapazität des öffentlichen und des privaten Verkehrs zunehmend ausgeschöpft ist. Wegen der absehbaren Finanzknappheit erhält deshalb die Festlegung der Prioritäten in der längerfristigen Planung und in der Investitionspolitik eine besondere Bedeutung. Darin hat die Frage der Verbesserung der Tangentenverbindung der S-Bahn zwischen Oberland/Glattal und Flughafen/Unterland, d. h. die Beseitigung der unattraktiven Umsteigebeziehung in Oerlikon, eine zentrale Bedeutung. Mit einer Verbesserung dieser Situation würden mehr Pendler und Flugreisende die Bahn benutzen. Damit könnte auch die Kapazität des Strassensystems erhalten und der Parkplatzbedarf im Flughafen gemildert werden.

Es stellen sich in diesem Zusammenhang folgende konkrete Fragen:

1. Was gedenkt der Regierungsrat vorzukehren, um zu verhindern, dass Angebot und Bedarf im öffentlichen und privaten Verkehr im Mittleren Glattal auseinanderklaffen?
2. Welche Bedeutung misst er einer direkten SBB-Verbindung in Oerlikon bei, um das Oberland mit dem Flughafen und dem Unterland als Tangentiallinie zu verbinden?
3. Werden (oder wurden) Massnahmen zur Trasseesicherung eingeleitet, um solche Ergänzungen überhaupt zu ermöglichen?
4. Welche Terminvorstellungen sind vorhanden?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Rolf Sägesser, Greifensee, wird wie folgt beantwortet:

Die Verbindung zwischen dem Glattal und dem Flughafen wird heute vorwiegend durch die Buslinie 759 (Lindenplatz Dübendorf-Zentrum Glatt-Wallisellen Bahnhof-Glattbrugg-Flughafen-Bahnhof) sichergestellt. Im Gegensatz zum Oberland, das mit der S 2 vorläufig noch über eine direkte Bahnverbindung zum Flughafen verfügt, besitzt das Mittlere Glattal keine umsteigefreie Bahnverbindung. Der Umweg über den Hauptbahnhof Zürich oder Oerlikon ist wenig attraktiv.

Notwendige Angebotsverbesserungen werden kurz- und mittelfristig auf dem Bussystem basieren. Im Hinblick auf langfristig vorzusehende, grundlegende Verbesserungen, die allenfalls mit einem Wechsel des Verkehrssystems verbunden sein werden, ist der Verkehrsverbund bereits aktiv und stimmt seine Planungen mit zahlreichen Partnern ab. Erste gemeinsame Vorstudien des Verkehrsverbundes und der betroffenen Gemeinden liegen vor.

Die langfristige Angebotsplanung in den Gebieten der Gemeinden Dübendorf, Dietlikon, Wangen-Brütisellen, Wallisellen, Opfikon-Glattbrugg, Kloten (einschliesslich Flughafens), Bassersdorf und den Quartieren der Stadt Zürich nördlich des Milchbucks hat sich an der Siedlungsentwicklung und der damit zu erwartenden Entwicklung der Verkehrsbedürfnisse auszurichten. Falls die bestehenden Bauzonenreserven in diesem Raum ausgeschöpft werden, ist mit einem deutlichen Anwachsen der Pendlerströme sowohl von und zur Stadt

Zürich als auch aus dem Oberland, Winterthur, der Ostschweiz, Schaffhausen und dem Unterland zu rechnen. Die bereits heute zu einem guten Teil ausgelasteten oder gar überlasteten Strassenkapazitäten können nicht mehr bedeutend ausgebaut werden. Die zusätzlich entstehenden Verkehrsbedürfnisse werden deshalb vorwiegend mit dem öffentlichen Verkehr abgedeckt werden müssen.

Eine Verbindungslinie zwischen der Glattlinie einerseits und der ins Unterland bzw. zum Flughafen führenden Linien im Raum Oerlikon/Glattbrugg ist im Sinne einer Option vorzusehen. Ihre Verwirklichung hängt davon ab, ob sich die für die Führung von Tangentiallinien notwendige Nachfrage einstellen wird. In einem solchen Fall kann der stark belastete Knoten Zürich wirksam entlastet werden. Es ist jedoch zu beachten, dass der S-Bahn auch in Zukunft eine Grobverteilerfunktion zukommen wird. Falls sich im Raum Glatt-/Zürich-Nord durch die Siedlungsentwicklung eine flächendeckende Erschliessung notwendig erweist, kann sie nicht allein mit der S-Bahn sichergestellt werden. Zu diesem Zweck ist ein zusätzliches Verkehrssystem mit Mittelverteilerfunktion notwendig, das attraktive Umsteigemöglichkeiten zum übergeordneten Bahnnetz aufweist. Anknüpfungspunkte sind u.a. in Oerlikon, Zürich-Flughafen, Wallisellen und Stettbach vorzusehen.

In der Angebotsplanung ist der maximalen Nachfrageentwicklung vorsorglich Rechnung zu tragen. Indessen ist nicht zu verkennen, dass die tatsächliche Siedlungsentwicklung im Raum Zürich-Nord/Mittleres Glattal nicht genau voraussehbar ist. Aus diesem Grund lässt sich auch kein genauer Terminplan erstellen. Das Ziel des Verkehrsverbundes muss darin bestehen, das Angebot des öffentlichen Verkehrs schrittweise und möglichst kostengünstig der sich einstellenden Nachfrage anzupassen. Zu diesem Zweck ist im Rahmen der Richtplanrevisionen und sodann auf der Stufe der Nutzungsplanung möglichst schnell sicherzustellen, dass der für die Weiterentwicklung der Verkehrsnetze und für die Erschliessung der Haltestellen notwendige Raum gesichert wird. Umgekehrt haben die Raumplanungsinstanzen und die Baubewilligungsbehörden dafür zu sorgen, dass die Siedlungsentwicklung auf die Möglichkeiten zur Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgestimmt wird. Die Träger der kantonalen Richtplanung sind vom Verkehrsverbund im Sinne einer Vororientierung auf die mögliche Entwicklung der Verkehrsnetze im besagten Raum hingewiesen worden.

Der Kantonsrat wird bereits im Frühjahr 1993 mit den Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots ausführlich über die langfristigen Ausbauprojekte informiert werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft und den Verkehrsverbund.

Zürich, den 20. Januar 1993

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller