

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 84/2021

Sitzung vom 9. Juni 2021

610. Anfrage (Gesamtverkehrskonzept, kantonale Richtplanung und Anbindung Bezirk Meilen an das übergeordnete Strassennetz)

Kantonsrat Christian Schucan, Uetikon a. S., sowie die Kantonsrätinnen Beatrix Frey-Eigenmann, Meilen, und Corinne Hoss-Blatter, Zollikon, haben am 22. März 2021 folgende Anfrage eingereicht:

Mobilität ist auch in Zukunft ein wichtiger Eckpfeiler für die volkswirtschaftliche Entwicklung des Kantons Zürich. Mit dem Gesamtverkehrskonzept und dem kantonalen Richtplan sollen die planerischen Grundlagen gelegt werden, damit eine optimale Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur erfolgen kann. Wenn es aber um die praktische Realität geht, dann hapert es. Im kantonalen Richtplan gibt es etliche Eintragungen, welche wohl kaum je realisiert werden. Auch findet eine nicht zu unterschätzende technologische Entwicklung im Bereich der Mobilität statt, welche möglicherweise Anpassungen in der Planung erfordern.

Fokussiert man diese Fragestellung auf den Bezirk Meilen, dann stellt man fest, dass der Bezirk Meilen unzureichend an das übergeordnete Strassennetz angebunden ist. Zum einen ist die Situation rund um die Bellerivestrasse ein gordischer Knoten, zum anderen sind keine Pläne für eine bessere Anbindung des Bezirks an das übergeordnete Netz und damit eine Entlastung der Stadt Zürich vom Transitverkehr ersichtlich. Auch eisenbahntechnisch ist der Bezirk primär via Bahnhof Stadelhofen angebunden. Mit dem vierten Gleis im Stadelhofen und dem damit verbundenen Ausbau des Schienennetzes im Bezirk wird zwar ein durchgehender Viertelstundentakt möglich, es gibt aber immer noch keine Ausweichmöglichkeiten im Falle von Problemen im Bereich Tiefenbrunn-Stadelhofen-Zürich Museumstrasse und die Anbindung an die Region Zürich-Nord und den Flughafen wird mit STEP 35 klar verschlechtert. Auch der schienengebundene Güterverkehr muss ebenfalls dieses Nadelöhr benutzen.

In diesem Zusammenhang haben wir folgende Fragen an den Regierungsrat:

1. Welche veränderten Anforderungen stellt die zukünftige Mobilität in Anbetracht der technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen an die Verkehrsinfrastruktur und welche planerischen Massnahmen im Bereich der Richtplanung oder Anpassungen der Infrastruktur sind diesbezüglich notwendig?

2. Ein vollständiger Ring (strassengebunden und schienengebunden) rund um die Stadt Zürich würde die Stadt von Transitverkehr entlasten (Vermeidung Single Point of Failure bzw. Vermeidung des Nadelöhrs), neue Tangentialverbindungen schaffen und damit die Regionen rund um die Stadt Zürich besser verbinden, was deren wirtschaftliche Entwicklung fördern würde. Welche Lücken wären hierzu zu schliessen, welche planerischen Schritte dafür nötig?
3. Welchen Stellenwert hätte diesbezüglich der Seetunnel (Verbindung Zürich-Brunau – Zürich-Tiefenbrunnen – Dübendorf-Neugut)? Gibt es Möglichkeiten, diesen mit dem Seebeckentunnel so zu kombinieren, dass das Kosten-/Nutzenverhältnis weiter verbessert werden kann?
4. Was muss für eine Realisierung des Seetunnels in die Wege geleitet werden und mit welchen groben Kosten wird für ein solches Vorhaben gerechnet? Welche städtebauliche Entwicklung ergäbe sich daraus für die Stadt Zürich?
5. Welche Einträge im kantonalen Richtplan sollten im Kontext des Ringverkehrs und im Hinblick auf einen maximalen Nutzen für alle Regionen überprüft und allenfalls bereinigt werden? Welches Vorgehen wäre hierzu zielführend?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Christian Schucan, Uetikon a. S., Beatrix Frey-Eigenmann, Meilen, und Corinne Hoss-Blatter, Zollikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Kanton Zürich steht in den nächsten Jahren vor grossen Herausforderungen. Die Mobilitätsnachfrage wird aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums weiter steigen – sowohl im Personen- als auch im Wirtschaftsverkehr. Das Bevölkerungswachstum sollen gemäss den Zielvorgaben des kantonalen Richtplans zu 80% in den urbanen Gebieten stattfinden.

Aufgrund technologischer Innovationen und gesellschaftlicher Veränderungen werden sich die Mobilitätsmuster von Personen und Gütern wandeln. Die zunehmende Digitalisierung ermöglicht neben einem immer höheren Grad der Automatisierung des Verkehrs auch vermehrt nutzerspezifische Informations-, Reservierungs- und Bezahlssysteme. Es entstehen Mobilitätsangebote, bei denen die Grenzen zwischen dem individuellen und dem öffentlichen Verkehr (öV) verschwimmen. Die Infrastruktur und Fahrzeuge werden enger vernetzt, was zu einer effizienteren Nutzung der Kapazitäten führt und die Verkehrssicherheit weiter verbes-

sert. Im Wirtschaftsverkehr führen die Digitalisierung und der zunehmende Onlinehandel zu neuen Anforderungen an die Logistikketten. Entwicklungen wie z. B. On-Demand-Angeboten kann in den bestehenden Systemen begegnet werden. Anpassungen am kantonalen Richtplan sind dazu nicht notwendig.

Der Regierungsrat hat in seinen Richtlinien der Regierungspolitik 2019–2023 mit dem Legislaturziel 6 «Die steigende Nachfrage nach Mobilität bewältigen» unter anderem festgelegt, dass neben Infrastrukturausbauten auch Alternativen unter Berücksichtigung neuer Technologien zu suchen seien. Neue alternative Entwicklungen werden vom Amt für Mobilität, insbesondere durch die Mitwirkung in Forschungsprojekten des Bundes, begleitet. Erste Erkenntnisse zeigen, dass künftig die Kommunikation der Fahrzeuge untereinander, aber auch zwischen ihnen und der Strasseninfrastruktur stärker in den Fokus rückt. Die Planungen des Kantons Zürich sind auf den Einsatz derartiger zukünftiger technischer Entwicklungen ausgerichtet.

Zu Frage 2:

Zum Strassennetz

Der Kanton Zürich hat bereits vor 20 Jahren Überlegungen zu Hochleistungs-Ringstrassen um Zürich, aber auch um Winterthur und im Glatttal angestellt. Im Bereich der Stadt Zürich resultierten aus den Planungen verschiedene Einträge im kantonalen Richtplan: Der Seetunnel, Eintrag 1b, in Zürich zwischen Anschluss A3 Zürich-Brunau und Anschluss A1 Dübendorf-Neuguet ist eine städtische Hochleistungsstrasse, die als Nationalstrasse vorzusehen ist. Der Eintrag umfasst den Neubau eines vierstreifigen Tunnels. Dabei handelt es sich aber lediglich um die Ersatzvariante, falls sich der Eintrag 1a, der sogenannte Stadttunnel, als nicht realisierbar erweist. Zuständig für die weiteren planerischen Schritte des Seetunnels wäre der Bund.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zürcher Seetunnel / Zürcher Stadttunnel hat einige Varianten von Linienführungen für das Stadtgebiet wie auch den See querend auf deren Zweckmässigkeit und Machbarkeit untersucht. Die ZMB ergibt einen klaren Vorrang für die Stadttunnelvariante Brunau–Neuguet.

Auswertungen aus dem Gesamtverkehrsmodell zeigen, dass nur ein geringer Anteil des motorisierten Individualverkehrs von den Regionen Fahrziele ausserhalb der Stadt Zürich hat. Für diesen Verkehr bringt ein vollständiger Ring um die Stadt Zürich nur wenig Nutzen. Derzeit sind auf kantonaler Ebene daher keine weiteren Planungen hinsichtlich einer Hochleistungs-Ringstrasse vorgesehen.

Zum Schienennetz

Im Bereich der S-Bahn sind mit dem Ausbauschnitt 2035 die nächsten Entwicklungen und die dafür notwendigen Infrastrukturausbauten definiert. Ein schienengebundener Ring rund um die Stadt Zürich ist nicht vorgesehen. Die S-Bahn-Stationen am Stadtrand sind öV-Umsteigeknoten zum Feinverteiler (Tram und Bus).

Im Rahmen der laufenden Planung VBZ-Zukunftsbild 2050 sowie VBZ-Netzentwicklung 2040 werden Ausbauschnitte für das Tram untersucht. Dabei werden auch Tangentialverbindungen zwischen den wichtigen Stadtbahnhöfen geprüft.

Zu Frage 3:

Zum Stellenwert des Seetunnels kann auf die Beantwortung der Frage 2 verwiesen werden. Der Seebeckentunnel, Eintrag 1c, ist als städtische Hochleistungsstrasse vorgesehen. Der Eintrag umfasst den Neubau eines Tunnels im Bereich Bellevue, um das heutige Strassennetz in diesem Gebiet zu entlasten. Weiter sind dabei stadtverträgliche Begleitmassnahmen und eventuell ein Parkhaus mit Parkhauseinfahrt beim Kongresshaus und eine neue Parkhauseinfahrt zum Opéra-Parkhaus vorzusehen. Die Realisierung ist unabhängig von den Einträgen 1a und 1b vorgesehen.

Das Strassengesetz (LS 722.1) überträgt die Zuständigkeit für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt überkommunaler Strassen auf dem Stadtgebiet den Städten Zürich und Winterthur. Die Stadt Zürich ist damit für den Betrieb auf ihrem Strassennetz zuständig. Entsprechend liegt die Umsetzung des Seebeckentunnels im Verantwortungsbereich der Stadt Zürich.

Seetunnel und Seebeckentunnel weisen aus Sicht des Kantons sowohl von der Wirkung und Ausdehnung als auch von der Zuständigkeit her grosse Unterschiede auf. Ein Optimierungspotenzial durch die Kombination der beiden Vorhaben ist nicht erkennbar.

Zu Frage 4:

Die Verantwortung für die Planung liegt beim Bund (vgl. Beantwortung der Frage 2). Der Kanton hat mit dem Richtplaneintrag alle Voraussetzungen erfüllt. Die Kosten für eine Realisierung eines Seetunnels wurden im Rahmen der ZMB mit 2,8 Mrd. Franken ausgewiesen.

Die Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung durch den Seetunnel können derzeit nicht umfassend beantwortet werden. Die Untersuchungen zur ZMB zeigen aber, dass die verkehrliche Entlastung der Stadt Zürich durch einen Seetunnel von untergeordneter Grösse ist.

Zu Frage 5:

Was die Nationalstrassen angeht, so führt das Bundesamt für Strassen derzeit Untersuchungen im Rahmen der Netzvollendung des Nationalstrassennetzes im Bereich der Stadt Zürich durch.

Der Kanton überprüft im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten (rGVK) die bestehenden Netze und Einträge in den Richtplänen. Gegenwärtig erarbeitet das Amt für Mobilität für die Region Pfannenstil unter Einbezug der Planungsregion und der Stadt Zürich ein entsprechendes rGVK. Damit wird 2022 eine entsprechende Grundlage für die Beurteilung der weiteren Entwicklung des Verkehrssystems vorliegen. Das rGVK bildet die Grundlage für allfällige Anpassungen des regionalen und des kantonalen Richtplans dar. Dieses Vorgehen erweist sich als zweckmässig und zielführend.

In Ergänzung zum rGVK bilden die laufenden Planungen zu Ausbauten im Bereich von Tram und Stadtbahn, namentlich die VBZ-Netzentwicklungsstudie 2040, die Grundlage für allfällige Anpassungen im Richtplan.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli