



Kanton Zürich

4222 a

Kantonaler Verkehrsrichtplan Teilrevision

Richtplan – Text

(Kapitel 4: Verkehr)

Antrag

der Kommission für Planung und Bau vom 2. November 2006
und der mitberichtenden Kommission für Energie, Verkehr
und Umwelt vom 3. Oktober 2006

4. Verkehr**4.1 Gesamtverkehrsstrategie** **7**

4.1.1 Zielsetzungen 7

4.1.2 Karteneinträge 8

4.1.3 Massnahmen zur Umsetzung 9

a) Kanton

b) Regionen

c) Gemeinden

4.2 Strassenverkehr **10**

4.2.1 Zielsetzungen 10

4.2.2 Karteneinträge 11

4.2.3 Massnahmen zur Umsetzung 22

a) Kanton

b) Regionen und Gemeinden

4.3 Öffentlicher Personenverkehr **23**

4.3.1 Zielsetzungen 23

a) Fernverkehr

b) S-Bahn, Mittel- und Feinverteiler

4.3.2 Karteneinträge 24

4.3.3 Massnahmen zur Umsetzung 30

a) Kanton

b) Regionen und Gemeinden

4.3a Fuss- und Veloverkehr **31**

4.3a.1 Zielsetzungen 31

4.3a.2 Karteneinträge 31

4.3a.3 Massnahmen zur Umsetzung 33

a) Kanton

b) Regionen

c) Gemeinden

4.4	Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen	34	
4.4.1	Zielsetzungen	34	
	a) Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen		
	b) Anforderungen an Freizeitanlagen und Erholungsgebiete		
	c) Grundsätze für Parkieranlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs		
4.4.2	Karteneinträge	35	
4.4.3	Massnahmen zur Umsetzung	36	
	a) Kanton		
	b) Regionen		
	c) Gemeinden		
4.5	Güterverkehr	37	
4.5.1	Zielsetzungen	37	
	a) Güterumschlag		
	b) Kies- und Aushubumschlag		
	c) Anschlussgleise		
4.5.2	Karteneinträge	39	
4.5.3	Massnahmen zur Umsetzung	43	
	a) Kanton		
	b) Regionen		
4.6	Luftverkehr	44	
4.6.1	Flughafen Zürich-Kloten	44	
4.6.2	Weitere Flugplätze	44	
4.6.2.1	Zielsetzungen	44	
4.6.2.2	Karteneinträge	45	
	a) Flugplätze		
	b) Flugplatzperimeter		
4.6.2.3	Massnahmen zur Umsetzung	46	
	a) Kanton		
	b) Regionen und Gemeinden		

4.7	Schifffahrt	46
4.7.1	<i>Zielsetzungen</i>	46
4.7.2	<i>Karteneinträge</i>	47
4.7.3	<i>Massnahmen zur Umsetzung</i>	47
	<i>a) Kanton</i>	
	<i>b) Regionen</i>	

4. Verkehr

4.1 Gesamtverkehrsstrategie

4.1.1 Zielsetzungen

Die Planung und Realisierung einer den Bedürfnissen der Gesellschaft entsprechenden Infrastruktur bildet eine wesentliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Prosperität. Dabei sind der öffentliche Verkehr, der Individualverkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr wesentliche Bestandteile des Gesamtverkehrssystems. **(4)** Sie sind nicht als konkurrierende Einzelsysteme, sondern als komplementäre Bestandteile zu betrachten, die freie Wahl des Verkehrsmittels muss gewährleistet sein. Die Verkehrsnetze sind im Hinblick auf ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und im Bewusstsein ihrer ökologischen Folgewirkung zu erneuern, zu optimieren und zu ergänzen.

Die Organisation des Gesamtverkehrssystems beeinflusst massgeblich die Struktur und die Qualität von Siedlung und Landschaft. Bauliche und betriebliche Massnahmen am Verkehrsnetz haben sich deshalb an den Leitlinien für die wünschbare Entwicklung (vgl. Pt. 1.2.2) und am Gesamtverkehrskonzept zu orientieren. **(5)** Die Beschlüsse des Kantonsrates gehen der regierungsrätlichen Planung vor.

Ein leistungsfähiges und auf die nachhaltige Entwicklung ausgerichtete Verkehrssystem trägt wesentlich zur Standortqualität des Lebens- und Wirtschaftsraums Kanton Zürich bei. Einerseits sollen auf begrenzter Fläche möglichst viele Mobilitätsbedürfnisse pro Zeiteinheit erfüllt werden können. Andererseits sind zunehmend wichtigere Werte wie Landschaftsqualität, Boden, Wasser, Biodiversität, Luft und Ruhe durch einen optimalen Einsatz der vorhandenen Infrastruktur sowie einen haushälterischen Umgang mit den finanziellen Mitteln und den natürlichen Ressourcen zu schonen. Der Kanton Zürich schafft auch mit seiner Verkehrspolitik Voraussetzungen für eine kontinuierliche Verbesserung der Siedlungsqualität.

(6) Zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage sind alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen. **(7) (8)** Gemäss Leitlinie 2 ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) auszurichten (vgl. Pt. 1.2.2); damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, welcher nicht auf den Velo- oder Fussverkehr entfällt. **(9)** In den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal sowie zwischen den Zentren ist auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken. Der Velo- und Fussverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.

Siedlungen sind so zu gliedern, dass das Verkehrsaufkommen möglichst klein ist. Die qualitative Siedlungsentwicklung wird mit gezielten Aufwertungsmassnahmen unterstützt, dabei ist die Aufenthaltsqualität im Strassenraum für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.

(10)

(11)

Um Vorhaben mit zusätzlichem Koordinationsbedarf weiterzuentwickeln und zu konkretisieren, sind die Grundlagen im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen oder zu ergänzen. Die gesetzlich geregelten Zuständigkeiten von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden bleiben dabei gewahrt. Für solche Grundlagenarbeiten gelten folgende Anforderungen:

- Aufgabenbezogene räumliche Abgrenzung des Bezugsgebiets;
- Partnerschaftliche Zusammenarbeit der Planungsträger aller Stufen und der übrigen wichtigen Akteure;
- **(12)** Erarbeiten von bereichsübergreifenden, kurz- und mittelfristig umsetzbaren Massnahmen, die zwischen den Verkehrsträgern abgestimmt sind und zur Erreichung der Ziele des kantonalen Richtplans beitragen;

(13)

- **(14)** Aufzeigen und Bewerten der Einflüsse auf die Wirkungsbereiche «Verkehrsqualität», «Mobilität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität» sowie «Grundversorgung» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft».

4.1.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte werden das übergeordnete Strassennetz sowie Einrichtungen des öffentlichen Personenverkehrs bezeichnet (vgl. Pte. 4.2 und 4.3). Zudem werden Anlagen zur Parkierung, für den Güter- und Luftverkehr sowie Schifffahrtslinien festgelegt, soweit diese von kantonaler Bedeutung sind (vgl. Pte. 4.4–4.7). Die kartographischen Festlegungen dienen der *Landsicherung* und zur Wahrung der langfristig notwendigen *Handlungsspielräume*. Durch die generalisierte Darstellung verbleibt für die Detailplanung der erforderliche *Anordnungsspielraum*. Kurzfristige Vorhaben sollen innert 10 Jahren, mittelfristige innert 10–20 Jahren und langfristige innert 20–30 Jahren realisiert werden, wobei der Realisierungshorizont zur Trasseesicherung langfristig terminierter Objekte auch mehr als 30 Jahre betragen kann.

In einzelnen Fällen werden Varianten aufgeführt. Erweist sich im Zuge der Bearbeitung das primär weiter zu verfolgende Vorhaben als nicht realisierbar, so ist an seiner Stelle die Ersatzvariante weiter zu verfolgen. Änderungen des kantonalen Verkehrsrichtplans sind vorzunehmen, wenn wesentliche neue Erkenntnisse aus den Grundlagen oder auf Grund des Gesamtverkehrscontrollings vorliegen (vgl. Pt. 4.1.3).

4.1.3 Massnahmen zur Umsetzung

(15) (16) (17)

a) Kanton

Der Kanton setzt sich im Rahmen der *kantonsübergreifenden Zusammenarbeit* (vgl. Art. 7 u. 11 f. RPG) dafür ein, dass im gesamten Wirtschaftsraum Zürich dieselben Massstäbe bezüglich der haushälterischen Nutzung des Bodens angewandt werden (vgl. Pt. 1.2.2).

(18) Der Regierungsrat betreibt ein *Gesamtverkehrscontrolling*, indem er die Zielerreichung bezüglich «Verkehrsqualität», «Mobilität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität» sowie «Grundversorgung» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft» bewertet und daraus Handlungsschwerpunkte ableitet (vgl. Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich vom 13. September 2006). **(19)** Er erstattet dem Kantonsrat darüber alle vier Jahre Bericht und unterbreitet die erforderlichen Steuerungsmassnahmen im Rahmen der gesetzlichen Aufträge zur Erstellung des Raumplanungsberichts (gemäss § 10 Planungs- und Baugesetz), des Strassenbauprogramms (gemäss § 8 Strassengesetz), der Grundsätze über die mittel- und langfristige Angebotsentwicklung im öffentlichen Personenverkehr (gemäss § 28 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr), des Massnahmenplans Lufthygiene (gemäss Art. 44a Bundesgesetz über den Umweltschutz) und der Lärmsanierungsprogramme (gemäss Art. 13 ff. Lärmschutzverordnung). **(20)**

(21)

Die Ergebnisse aus den regionalen Gesamtverkehrskonzepten (vgl. Pt. 4.1.1) sind bei der Umsetzung der Vorhaben gemäss Pte. 4.2–4.7 und als Grundlage für allenfalls notwendige Planänderungen einzubeziehen.

Für die in den überkommunalen Richtplänen festgelegten Vorhaben sind zeitgerecht die nötigen Massnahmen zur Landsicherung zu treffen (z. B. Baulinien).

b) *Regionen*

Verkehrseinrichtungen wie Tram- und Buslinien mit den zugehörigen Haltestellen, Verbindungsstrassen, Fuss- und Velowege, Reit- und Wanderwege, ergänzende Schifffahrtlinien sowie Begleitmassnahmen (einschliesslich Strassenraumgestaltung) sind in den regionalen Richtlinien festzulegen. Die Regionalplanungsgruppen erarbeiten die benötigten Grundlagen und sorgen im Rahmen ihres Mitwirkens bei den regionalen Gesamtverkehrskonzepten für die gemeindeübergreifende Koordination.

c) *Gemeinden*

Die Gemeinden haben bei der Ausgestaltung kommunaler Richtlinien, von Bau- und Zonenordnungen, Erschliessungsplänen, Sondernutzungsplänen sowie Parkierungsverordnungen den kantonalen Zielsetzungen Rechnung zu tragen. Im Rahmen der Berichterstattung nach Art. 47 RPV ist den Aspekten «Verkehrsqualität», «Mobilität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität» sowie «Grundversorgung» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft» besondere Beachtung zu schenken.

4.2 **Strassenverkehr**

4.2.1 *Zielsetzungen*

Das Strassennetz dient sowohl dem motorisierten Individualverkehr (MIV), dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr wie auch dem Velo- und Fussverkehr. Zusammen und in Abstimmung mit dem Schienennetz (vgl. Pt. 4.3) stellt es die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete sicher und verknüpft diese untereinander sowie mit ausserkantonalen Gebieten. **(22)** **(23)** Das Strassennetz ist unter dem Gesichtspunkt der Siedlungs- und Landschaftsqualität, der Umweltvorsorge, der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Standortattraktivität, der Sicherheit und der reibungslosen Verkehrsabwicklung zu erneuern, zu optimieren und zu ergänzen. **(24)** Netzergänzungen und Ausbauten zur Beseitigung von Stausituationen und zur Entlastung belasteter Gebiete haben Priorität.

(25) Die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes ist in erster Linie mit *organisatorischen Massnahmen* zu gewährleisten. **(26)** Zur Steigerung der Lebensqualität sind Entlastungen

von Wohngebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. **(27)** Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen. **(28)** Wo erforderlich, ist die intermodale Gesamtleistung durch Kapazitätserweiterungen für den motorisierten Individualverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu steigern.

(29) Der langfristigen Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur wird bei der Planung von künftigen Infrastrukturvorhaben Rechnung getragen. Die entsprechenden Interventionszeiträume sowie die dafür notwendigen Mittel werden mit den Neubauvorhaben koordiniert. Neu- und Ausbauten von Strassen haben sich in ihrer Erschliessungswirkung am bestehenden Siedlungsgebiet zu orientieren und zusammenhängende Naherholungsräume zu schonen.

(30)

(31)

4.2.2 Karteneinträge

(32)

In der Karte zum kantonalen Verkehrsrichtplan sind die Bundesstrassen aufgenommen und die kantonalen Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen abschliessend festgelegt. **(33)** Während bei Hochleistungsstrassen (HLS) die möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des Verkehrs im Vordergrund steht, sind an Hauptverkehrsstrassen Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität vorzusehen, soweit die Verkehrsbelastung dies zulässt. **(34)** Hochleistungsstrassen sowie Hauptverkehrsstrassen, die als national bedeutende Verbindungsachsen gelten, sind gemäss Abb. 7 als Bundesstrassen vorzusehen, wobei das Gewähren von Bundesbeiträgen die Aufnahme in den Sachplan Verkehr voraussetzt.

Die Zuordnung und Funktion der Strassen wird wie folgt festgelegt:

(35)

<i>Strassenklassierung</i>	<i>Funktion</i>	<i>Instrument für Festlegung</i>
Hochleistungsstrassen (HLS)	Übergeordnete Achsen mit hoher Leistungsfähigkeit: – Möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des MIV; – Umfassende Lärmschutzmassnahmen im Bereich von Wohngebieten.	Kantonaler Richtplan (Hinweis: Bundesstrassen werden mit dem Sachplan Verkehr festgelegt; eine Aufnahme in die entsprechenden Beschlüsse zu den National- und Hauptstrassen ist Voraussetzung für Bundesbeiträge)
Hauptverkehrsstrassen (HVS)	Wichtige Achsen, welche zusammen mit den HLS das übergeordnete Strassennetz bilden: – Kanalisieren des Verkehrs möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen; – Strassenraum dient MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr; Gestaltungsmassnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität.	
Verbindungsstrassen	Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz: – Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung.	Regionaler Richtplan

(36) Zur vorsorglichen Trasseesicherung wurden insgesamt mehr Strassenbauvorhaben in den Richtplan aufgenommen, als innerhalb des Planungshorizonts von 25 Jahren realisiert werden können. Auf Grund begrenzter finanzieller Mittel ist eine Priorisierung der einzelnen Vorhaben unumgänglich. Erste Priorität kommt dabei – neben dem Unterhalt und der Lärmsanierung bestehender Strassen – den vom Bund beschlossenen Hochleistungsstrassen zu, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des übergeordneten Netzes erforderlich sind. Umfahrungsstrassen wurden nach Massgabe ihrer Gesamtwirkung im Sinne der Zielsetzungen (Pt. 4.2.1) priorisiert.

Für Neuanlagen werden lediglich die generelle Lage und der voraussichtliche Realisierungshorizont bestimmt. Die konkrete Linienführung und die bauliche Ausgestaltung ist Sache der Projektierung gemäss Strassengesetzgebung. **(37)** *Begleitmassnahmen*, welche für das Erreichen und dauerhafte Sichern der Entlastungswirkung oder zur Begrenzung negativer Auswirkungen eines Strassenbauvorhabens erforderlich sind, bilden einen integrierenden Projektbestandteil und sind spätestens mit der Inbetriebnahme der Neuanlage zu realisieren. Mit Neubauvorhaben verknüpfte Abklassierungen von Strassenabschnitten werden in der Karte bezeichnet, soweit sie bereits lokalisiert werden können.

<i>Nr.</i>	<i>Objekt</i>	<i>Strassenklassierung</i>	<i>Vorhaben</i>	<i>Realisierungs- horizont</i>	
1	A3, Üetlibergtunnel/ Umfahrung Bir- mensdorf, Ver- zweigung Zürich- Süd-Anschluss Birmensdorf	Hochleistungsstrasse (Bundesstrasse)	Neubau von 4-streifiger Autobahn mit Tunneln, Begleitmassnahmen gemäss Konzept FLAMA WEST	Inbetriebnahme voraussichtlich 2008	(38)
2a	Stadttunnel Zürich, Anschluss Zürich- Brunau-Anschluss Dübendorf-Neuguet	Städtische Hochleis- tungsstrasse (Bundes- strasse / als Bundes- strasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifigem Tunnel (abzustimmen mit Grundwasserschutz) mit unterirdischem Halbanschluss in den tiefergelegten Sihlquai (Nr. 6), keine zusätzlichen Anschlüsse an das oberirdi- sche Strassennetz, Abbruch Sihlhochstrasse, stadtverträg- liche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik (vgl. Pt. 4.4.2)	kurzfristig, primär weiter zu verfolgendes Vorhaben	(39) (40)
2b	Seetunnel Zürich, Anschluss Zürich- Brunau-Anschluss Dübendorf-Neuguet	Städtische Hochleis- tungsstrasse (als Bundesstrasse vorzu- sehen)	Neubau von 4-streifigem Tunnel, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik	Ersatzvariante, falls Nr. 2a nicht realisierbar	(41)
3	Adlisbergtunnel, Anschluss Zürich- Tiefenbrunnen- Unterirdische Ver- zweigung Zürich- berg	Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Anbindung an den Stadttunnel (Nr. 2a), Begleit- massnahmen	mittel- bis langfristig (bis etwa 2030)	(42)
4	A52, Wehren- bachtobeltunnel, Anschluss Zürich- Burgwies-An- schluss Waltikon	Hochleistungsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Anbindung an Adlisbergtunnel (Nr. 3) bzw. Seetunnel (Nr. 2b), Abklassie- rung Forchstrasse, Begleit- massnahmen	langfristig (später als 2035)	(43)
5	A1, Lärmsanierung Grünau	Städtische Hochleis- tungsstrasse (Bundes- strasse)	Lärmsanierung im Bereich der bestehenden Wohngebiete	kurzfristig (bis etwa 2009)	
6	Westast Zürich, Sihlquai-Toni- Knoten-Hardturm	Hauptverkehrsstrasse (Bundesstrasse)	Ausbau Westast (in Koordi- nation mit neuer Tramlinie, vgl. Pt. 4.3.2, Nr. 4), unterirdi- scher Halbanschluss Sihlquai, tiefergelegtes Sihlquai und Begleitmassnahmen in Koordination mit Stadttunnel (Nr. 2a); Prüfung einer unter- irdischen Variante bis Toni- Knoten/Hardturm; Abklassie- rung Förrlibuckstrasse, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittel- fristig	(44) (45) (46) (47)

	<i>Nr.</i>	<i>Objekt</i>	<i>Strassenklassierung</i>	<i>Vorhaben</i>	<i>Realisierungs- horizont</i>
(48)	7a	Waidhaldetunnel Zürich, Toni- Knoten–Hirsch- wiesenstrasse (Variante lang)	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von mehrstreifigem Tunnel und Hardturm-Doppel- viadukt, Abklassierung Rosen- garten- und Bucheggstrasse, Begleitmassnahmen zur Verhinderung von Mehrver- kehr über Duttweilerbrücke	kurz- bis mittel- fristig
(49)					
(50)					
(51)					
(52)	7b	Waidhaldetunnel Zürich, Toni- Knoten–Hirsch- wiesenstrasse (Variante mittel)	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von mehrstreifigem Tunnel, Abklassierung Rosen- garten- und Bucheggstrasse, Begleitmassnahmen zur Verhinderung von Mehrver- kehr über Duttweilerbrücke	kurz- bis mittel- fristig, Variante zu Nr. 7a
(53)					
(54)					
(55)					
	8	A1L, Einhausung Schwamendingen	Städtische Hochleis- tungsstrasse (Bundes- strasse)	Lärmsanierung im Bereich der bestehenden Wohngebiete	kurzfristig (bis etwa 2011)
	9	Verlängerung Aubruggstrasse, Opfikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbah n (vgl. Pt. 4.3.2, Nr. 11), Begleitmassnahmen	kurzfristig (bis etwa 2007)
(56)	10	Verlängerung Glattalstrasse, Zürich	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Schaffhauserstrasse (Zürich-Seebach und Opfikon), Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig
(57)	11	Verlängerung Birchstrasse, Zürich-Seebach	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel (abzustimmen mit Grundwasserschutz), Abklassierung Binzmühle- und Schaffhauserstrasse, Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig
(58)	12	A1, Nordumfah- rung Zürich (Gubrist), Limmat- taler Kreuz– Anschluss Zürich- Seebach	Hochleistungsstrasse (Bundesstrasse)	Ausbau auf 6 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moor- schutz), Ausbau Niederhol- strasse (Weiningen) als Verbindungsstrasse, Über- deckungen bei beiden Gubristunnel-Portalen, bei Äbnet (Zürich-Affoltern/ Regensdorf), bei Chöschenrüti (Zürich/Rümlang, vgl. Pt. 3.7a.2, Nr. 3) sowie zwischen Anschluss Zürich-Seebach und Stelzen (Opfikon), Begleitmassnahmen	Inbetriebnahme voraussichtlich 2013
(59)					

<i>Nr.</i>	<i>Objekt</i>	<i>Strassenklassierung</i>	<i>Vorhaben</i>	<i>Realisierungs- horizont</i>	
13	A1, Limmattal, Anschluss Dietikon–Limmattaler Kreuz	Hochleistungsstrasse (Bundesstrasse)	Ausbau auf 8 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moor-schutz) sowie Bau von Wänden und Dämmen zum grossräumigen Lärmschutz, Überdeckungen im Bereich der Wohngebiete	langfristig (später als 2030)	(60)
14	Westumfahrung Dietikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Begleitmassnahmen in Koordination mit Kt. AG	mittel- bis langfristig	(61)
15	A4, Knonaueramt, Verzweigung Zürich-West–Kantons-grenze	Hochleistungsstrasse (Bundesstrasse)	Neubau von 4-streifiger Auto-bahn, Abklassierung Sihltal-strasse, Begleitmassnahmen	Inbetriebnahme voraussichtlich 2010	(62) (63)
16	Südumfahrung Affoltern a. A.	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse als Zubringer zum Autobahnanschluss Affoltern a. A., Abklassierung Obfelder- und Büelstrasse, Begleit-massnahmen	Inbetriebnahme im Zusammen-hang mit A4 (Nr. 15)	
17	Umfahrung Bickwil, Obfelden	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Muristrasse, Begleitmass-nahmen; Linienführung und Tunnelvariante in Prüfung	Inbetriebnahme im Zusammen-hang mit A4 (Nr. 15)	(64)
18	Umfahrung Ottenbach	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse (abzustimmen mit Moorschutz), Abklassierung Muri- und Obfelderstrasse, Begleitmassnahmen; Linienführung in Prüfung	Inbetriebnahme im Zusammen-hang mit A4 (Nr. 15)	
19	Nordumfahrung Adliswil	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel, Abklassierung Zürichstrasse, Begleitmass-nahmen	mittel- bis langfristig	(65)
20	A3, Lärmsanierung Zürich-Wollis-hofen–Anschluss Thalwil	Hochleistungsstrasse (Bundesstrasse)	Bau von Wänden, Dämmen und Galerien, Überdeckungen im Bereich der Wohngebiete	mittelfristig	(66)
21	Hirzeltunnel	Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel, Abklassierung Zuger- und Rückbau Sihltalstrasse, Begleitmassnahmen; Trassie-rung und Anschluss an A3 überprüfen, Anschluss Sihl-brugg in Koordination mit Kt. ZG	mittelfristig	(67) (68)

<i>Nr.</i>	<i>Objekt</i>	<i>Strassenklassierung</i>	<i>Vorhaben</i>	<i>Realisierungs- horizont</i>	
	22	A52, Lärm- sanierung Forch- autostrasse, Zumikon–Egg	Hochleistungsstrasse	Bau von Wänden und Däm- men zum Schutz von Wohn- und Erholungsgebieten	mittel- bis langfristig
(69)	23	Ortsdurchfahrt Egg	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Meilener- und Forchstrasse	kurz- bis mittel- fristig
(70)	24	Umfahrung Binz, Maur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel als Zubringer zum Wehrenbachtobelntunnel (Nr. 4), Abklassierung Zollikon- und Binzstrasse, Begleitmassnahmen	langfristig (Trasseesicherung)
(71)	25	Westtangente Fällanden	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Zürichstrasse, Begleitmass- nahmen	mittelfristig
(72)	26	Umfahrung Fällanden– Schwerzenbach	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierungen, Begleitmassnahmen	langfristig (Trasseesicherung)
(73) (74) (75)	27	Glattalautobahn, Zusammenschluss A53, A1, A51, A20	Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn mit Tunneln (in Koordination mit Pt. 3.7a.2, Nr. 26); Machbarkeit Anschlüsse Dietlikon, Kloten- Ost, Flughafen-Werft und Vollanschluss Opfikon sowie Ausbaustandard zwischen Flughafen-Werft und Seebach in Prüfung; Abklassierungen in Wangen-Brüttsellen, Bassersdorf und Kloten, Begleitmassnahmen	mittelfristig
(76) (77) (78)	28	Nordumfahrung Kloten	Hauptverkehrsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifiger Strasse mit Tunnel; Linien- führung und Tunnelanteil im Zusammenhang mit Glattal- autobahn (vgl. Nr. 27) in Prüfung	mittel- bis langfristig
	29	Neue Flughof- strasse, Opfikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbah (vgl. Pt. 4.3.2, Nr. 11), Abklassierung Flughofstrasse	kurzfristig

<i>Nr.</i>	<i>Objekt</i>	<i>Strassenklassierung</i>	<i>Vorhaben</i>	<i>Realisierungs- horizont</i>	
30	Wehntalerstrasse, Regensdorf-Anschluss Affoltern	Hauptverkehrsstrasse	Ausbau der bestehenden Strasse auf drei Fahrstreifen (abzustimmen mit Moorschutz)	mittel- bis langfristig	(79) (80)
31	A53, Oberlandautobahn, Anschluss Oberuster-Kreisel Betzholz	Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn (abzustimmen mit Moorschutz), Begleitmassnahmen	kurzfristig	(81) (82) (83)
32	Westtangente Wetzikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse als flankierende Massnahme zur Oberlandautobahn (Nr. 31), Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig	(84)
33	Ortsdurchfahrt Pfäffikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse (abzustimmen mit Grundwasserschutz), Abklassierung, Begleitmassnahmen	langfristig (Trasseesicherung)	(85)
34	Westtangente Pfäffikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Schützenhaus- und Schanzstrasse	mittel- bis langfristig	(86)
35	Moosackerstrasse Uster	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Riediker-, Talacker-, Zentral- und Zürichstrasse, Begleitmassnahmen	mittelfristig	(87) (88)
36	Uster-West	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse (abzustimmen mit Moorschutz), Abklassierung Berchtold- und Winterthurerstrasse, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig	(89) (90)
37	Umfahrung Rämismühle	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Rückbau Tösstalstrasse	kurzfristig	(91) (92)
38a	Südstumfahrung Winterthur, Verzweigung Winterthur-Rossberg-Verzweigung Stadel	Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn im Tunnel zur Entlastung der A1 und der Stadt Winterthur, Erschliessung von Zentrumsgebiet Nr. 7 (vgl. Pt. 2.3.2) in Koordination mit Nr. 41, Abklassierung Breite- und Frauenfelderstrasse, Begleitmassnahmen	langfristig (bis etwa 2025/2035)	(93)

	<i>Nr.</i>	<i>Objekt</i>	<i>Strassenklassierung</i>	<i>Vorhaben</i>	<i>Realisierungs- horizont</i>
(94)	38b	A1, Umfahrung Winterthur, Anschluss Töss–Anschluss Oberwinterthur	Hochleistungsstrasse (Bundesstrasse)	Ausbau auf bis zu 8 Fahrstreifen zur Leistungssteigerung und Entlastung der Stadt Winterthur, Überdeckung Wülflingen und Begleitmassnahmen	langfristig (bis etwa 2025/2035), Variante zu Nr. 38a
(95) (96)	39	Tieflegung Untere Vogelsangstrasse, Winterthur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse in Tiefelage mit Umnutzung Zürcherstrasse, u.a. zur Erschliessung von Zentrumsgebiet Nr. 6 (vgl. Pt. 2.3.2)	kurz- bis mittelfristig
(97) (98)	40	Heiligbergtunnel Winterthur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von mehrstreifigem Tunnel im Anschluss an tiefergelegte Untere Vogelsangstrasse (Nr. 39) in Koordination mit Nr. 38a, Abklassierung Breitestrasse, Begleitmassnahmen	mittelfristig
(99)	41	Entlastungsstrasse Oberwinterthur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse zur Erschliessung von Zentrumsgebiet Nr. 7 (vgl. Pt. 2.3.2) in Koordination mit Nr. 38a, Abklassierung Frauenfelderstrasse, Begleitmassnahmen	kurzfristig
(100)	42	Äussere Nordumfahrung (Teil Ost), Verzweigung Winterthur–Nord–Verzweigung Bülach	Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn; Linienführung zu prüfen in Koordination mit Nr. 38b; Abklassierungen, Begleitmassnahmen	mittelfristig, primär weiter zu verfolgendes Vorhaben (Ersatzvarianten: Nrn. 44, 45, 49, 50, 51)
(101)	43	Äussere Nordumfahrung (Teil West), Verzweigung Bülach–Verzweigung Wettingen	Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn; Linienführung zu prüfen in Koordination mit Kt. AG, abzustimmen mit Moorschutz; Abklassierungen, Rückbau im Bereich Neeracherried, Begleitmassnahmen	langfristig (Trasseesicherung), primär weiter zu verfolgendes Vorhaben (Ersatzvarianten: Nrn. 55 [Bereich Hör] und 56)
(102)	44	Taggenbergtunnel	Hauptverkehrsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel, Abklassierung, Begleitmassnahmen	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 42)

<i>Nr.</i>	<i>Objekt</i>	<i>Strassenklassierung</i>	<i>Vorhaben</i>	<i>Realisierungs- horizont</i>	
45	Untertunnelung Pfungen	Hauptverkehrsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel (abzustimmen mit Grundwasserschutz), Abklassierung, Begleitmassnahmen	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 42)	(103)
46	A4, Weinland, Verzweigung Winterthur-Nord-Anschluss Kleindelfingen	Hochleistungsstrasse (Bundesstrasse)	Ausbau auf 4 Fahrstreifen	mittel- bis langfristig	(104)
47	A4, Weinland, Anschluss Kleindelfingen-Anschluss Flurlingen	Hochleistungsstrasse (Bundesstrasse)	Ausbau auf 4 Fahrstreifen (in Koordination mit Pt. 3.7a.2, Nrn. 42 u. 45)	kurzfristig	(105)
48	Umfahrung Ossingen	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Andelfinger- und Steinerstrasse, Begleitmassnahmen; Linienführung und mögliche Tunnelvariante prüfen	langfristig (Trasseesicherung)	(106)
49	Umfahrung Embrach-Lufingen	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse (in Koordination mit Pt. 5.3.2, Nr. 31), Abklassierung Dorfstrasse, Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 42)	(107)
50	Umfahrung Embrach	Hauptverkehrsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Winterthurerstrasse	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 42)	(108)
51	Dettenbergtunnel	Hauptverkehrsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel, Abklassierung Weiacherstrasse, Begleitmassnahmen	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 42)	(109)
52	A51, Lärmsanierung Bülach	Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Bau von Wänden und Dämmen, Überdeckungen im Bereich der Wohngebiete	mittelfristig	
53	A50/A51, Autobahnzusammenschluss Bülach-Glattfelden	Hochleistungsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Ausbau auf 4 Fahrstreifen (in Koordination mit Pt. 3.7a.2, Nr. 48)	mittelfristig	(110)
54	Umfahrung Eglisau	Hauptverkehrsstrasse (als Bundesstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Schaffhauser- und Zürcherstrasse, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig	(111) (112)

<i>Nr.</i>	<i>Objekt</i>	<i>Strassenklassierung</i>	<i>Vorhaben</i>	<i>Realisierungs- horizont</i>
55	Umfahrung Höri- Neeracherried	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Wehtalerstrasse (Höri) und Dielsdorferstrasse (Neerach), Ausbau Dielsdorferstrasse zwischen Riedt und Neerach als Verbindungsstrasse, etappiertes Vorgehen für schnellstmöglichen Rückbau aller Strassen im Bereich Neeracherried	Bereich Neeracherried: kurzfristig; Bereich Höri: langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 43)
(113)	56 Umfahrung Dielsdorf-Sünikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse (abzustimmen mit Moorschutz), Abklassierung Wehtalerstrasse, Begleit- massnahmen	mittelfristig (Ersatzvariante zu Nr. 43)

(114–143)

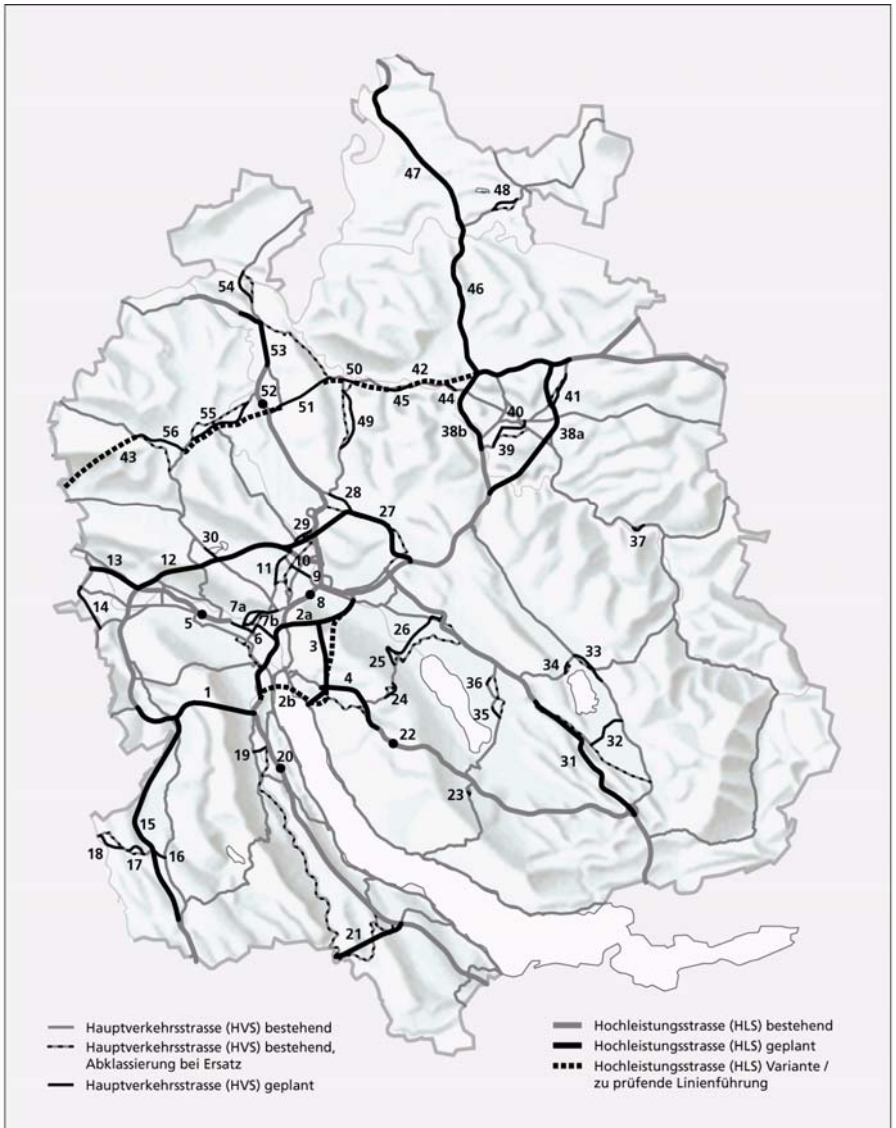


Abb. 7: Übergeordnetes Strassennetz und geplante Infrastrukturvorhaben
 (Die Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

4.2.3 Massnahmen zur Umsetzung

a) Kanton

Der Kanton steuert den Ausbau und die Erneuerung des Strassennetzes über das mit der Gesamtverkehrsplanung abzustimmende Strassenbauprogramm (vgl. Pt. 4.1.3a). Er erarbeitet im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten die erforderlichen Grundlagen zur Beurteilung von Zweckmässigkeit und Dringlichkeit baulicher und betrieblicher Massnahmen (Strategie HVS) und passt das übergeordnete Strassennetz gegebenenfalls den neuen Erkenntnissen an. **(144)** Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass die Fertigstellung des Zürcher HLS-Netzes, der wirtschaftlichen Bedeutung des Kantons entsprechend, kurz-, mittel- und langfristig konsequent vorangetrieben wird.

Der Kanton realisiert und betreibt ein *integriertes Verkehrsmanagement* mit den Elementen Verkehrsbeeinflussung auf Hochleistungsstrassen, regionale Verkehrssteuerung und Parkraummanagement und sorgt damit für eine optimierte Nutzung des Strassennetzes im Sinne der Zielsetzungen (vgl. Pte. 4.1.1 und 4.2.1). Priorität kommt der Gewährleistung eines möglichst homogenen Verkehrsflusses auf den Hochleistungsstrassen, der Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie dem Schutz der Wohnbevölkerung vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu. Der Kanton überwacht die laufende Entwicklung und den Stand der Zielerreichung im Rahmen des Gesamtverkehrscontrollings (vgl. Pt. 4.1.3).

Der Kanton realisiert bauliche Massnahmen an *Hochleistungsstrassen* zur Leistungssteigerung bzw. zur Beseitigung von Engpässen, sofern betriebliche Massnahmen allein zur Aufrechterhaltung ihrer Leistungsfähigkeit und Sicherheit nicht ausreichen. Er sorgt für eine Kompensation der negativen Auswirkungen von Ausbauten durch entsprechende Begleitmassnahmen, insbesondere innerhalb von Wohngebieten. Er plant und realisiert diese Begleitmassnahmen gleichzeitig mit den Ausbauten und stellt den Einbezug der betroffenen Regionen und Gemeinden sicher.

Der Kanton gewährleistet durch bauliche Gestaltung und betriebliche Massnahmen den sicheren und angepassten Verkehr auf den *Hauptverkehrsstrassen*. Er sorgt mit entsprechenden Sanierungsprogrammen für eine Minimierung der schädlichen Auswirkungen, insbesondere des Lärms. Auf Achsen und in Gebieten mit Kapazitätsengpässen steigert er die intermodale Gesamtleistung durch eine angemessene Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Er fördert den Velo- und Fussverkehr durch die Bereitstellung sicherer, attraktiver und zusammenhängender Wege.

(145)

b) *Regionen und Gemeinden*

In den regionalen Richtplänen sind – in Ergänzung zum übergeordneten Strassen-netz – *Verbindungsstrassen* zu bezeichnen.

Regionen und Gemeinden wirken im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten mit bei der Überprüfung und Konkretisierung von Richtplanvorhaben, insbesondere zur Planung von Begleitmassnahmen. Sie entwickeln Massnahmen zur Verbesserung der Strassenraumgestaltung, vor allem in urbanen Räumen, bei Ortsdurchfahrten und bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, und sorgen dabei für attraktive und sichere Linienführungen von Rad- und Fusswegen.

4.3 **Öffentlicher Personenverkehr**

4.3.1 *Zielsetzungen*

Der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich wird mittels eines koordinierten Angebots von Bahn, Tram, Bus, Schiff und Seilbahn sichergestellt und ist zentraler Bestandteil von attraktiven umweltfreundlichen Transportketten. Er zeichnet sich aus durch eine hohe spezifische Leistungsfähigkeit, einen effizienten Ressourcen-Einsatz und geringe Emissionen und entspricht dadurch in hohem Masse den Zielen sowohl der schweizerischen wie auch der kantonalen Umwelt- und Raumentwicklungspolitik. **(146)** Mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses, welcher nicht dem Velo- oder Fussverkehr zuzurechnen ist, soll vom öffentlichen Verkehr übernommen werden (vgl. Pt. 4.1.1). Mit planerischen, baulichen und betrieblichen Massnahmen ist die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und dem Luftverkehr weiter zu stärken. Das Angebot ist auf die Bedürfnisse sowohl des Pendler- und Ausbildungsverkehrs als auch des Freizeit- und Einkaufsverkehrs auszurichten. Siedlungs- und Erholungsschwerpunkte inner- und ausserhalb des Kantons Zürich sollen mit attraktiven Verbindungen in das Netz des öffentlichen Verkehrs eingebunden werden. Bei der Planung der nötigen Infrastrukturanlagen sind die Bedürfnisse des lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Verkehrs gleichermaßen zu berücksichtigen.

Die Verkehrsinfrastruktur ist zeit- und sachgerecht zu erhalten und zu erneuern, um einen sicheren Betrieb, einen wirkungsvollen Lärmschutz und eine lange Lebensdauer gewährleisten zu können. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sorgt für ein koordiniertes, auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes Verkehrsangebot mit einheitlicher Tarifstruktur. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs wird dieser, wo erforderlich, gegenüber dem motorisierten Individualverkehr angemessen bevorzugt (vgl. Pt. 4.2.1).

a) Fernverkehr

Die Städte Zürich und Winterthur sowie der Flughafenbahnhof sind an das *europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz* anzuschliessen (HGV-Anschluss). Für eine optimale Einbindung des Kantons Zürich in das *nationale Schienennetz* sollen vermehrt auch Stadtbahnhöfe und grössere Gemeinden, vor allem im Zürcher Oberland, im Glatt- und Limmattal sowie am rechten Zürichseeufer durch Fernverkehrszüge direkt bedient werden, sodass umsteigefreie Verbindungen in die Städte anderer Kantone entstehen.

b) S-Bahn, Mittel- und Feinverteiler

Grosse Siedlungsgebiete werden mit der *S-Bahn* erschlossen und untereinander vernetzt. **(147)** Mit der Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems werden kurze Reisezeiten angestrebt. Ausserkantonale Siedlungsschwerpunkte im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich werden nach Möglichkeit in das S-Bahn-Netz integriert. Ergänzend dazu erschliessen *Bus, Tram und Stadtbahn* Gebiete, welche im 400 m-Einzugsbereich einer Haltestelle mindestens 300 Einwohner, Arbeits- oder Ausbildungsplätze aufweisen und stellen die Anbindung an die S-Bahn sicher.

(148) In Siedlungsschwerpunkten wird mindestens der Viertelstundentakt angestrebt. Im ländlichen Raum stellt der öffentliche Verkehr die Grundversorgung sicher.

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen zu Fuss und mit Velos gut erreichbar sein (vgl. Pt. 4.4.1).

4.3.2 Karteneinträge

Zur langfristigen Sicherstellung einer effizienten und umweltverträglichen Mobilität sind alle aus heutiger Sicht notwendigen *Infrastrukturvorhaben* am Schienennetz bezeichnet. Zudem werden *Korridore* der kontinuierlich zu verbessernden Einbindung des Kantons Zürich in den internationalen Schienenverkehr festgelegt (vgl. Abb. 8).

Nr.	Objekt/Strecke	Erschliessungsfunktion	Vorhaben	Realisierungshorizont	
1	Durchmesserlinie mit Durchgangsbahnhof Löwenstrasse	S-Bahn, Fernverkehr	Neubau eines zweiten unterirdischen viergleisigen Durchgangsbahnhofs mit doppelspurigem Tunnel nach Zürich-Oerlikon und Anschluss nach Wiedikon und Altstetten	Inbetriebnahme voraussichtlich 2012	
2	Bahnhof Oerlikon	S-Bahn, Fernverkehr	Ausbau um zwei zusätzliche Gleise	Inbetriebnahme im Zusammenhang mit Durchmesserlinie (Nr. 1)	
3	Tram ETH Hönggerberg	Tramerschliessung Hönggerberg	Tramverlängerung Bucheggplatz–ETH Hönggerberg–Glaubtenstrasse–Oerlikon; Nachfragepotenzial, Machbarkeit sowie Linienführung prüfen	mittel- bis langfristig	(149) (150)
4	Tram Zürich-West	Tramerschliessung Zentrumsgebiet Zürich-Hard/Altstetten	Verlängerung Traminie Escher-Wyss-Platz–Bahnhof Altstetten	kurzfristig	
			Verbindung Escher-Wyss-Platz–Hardplatz	langfristig (Trasseesicherung)	(151)
5	Verzweigung Hard-Altstetten	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr	Ausbau auf Doppelspur (Tangentiallinie)	langfristig	
6	Station Zürich-Herdern	Veranstaltungsbahnhof	Neubau Haltestelle für Sonderzüge bei Grossveranstaltungen im Stadion Hardturm	langfristig (Trasseesicherung)	(152)
7	Station Friesenberg	S-Bahn	Verlegung der Haltestelle	mittel- bis langfristig	
	Binz–Triemli	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)	
8	Giesshübel–Saalsporthalle	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	kurzfristig (2007)	
	Giesshübel–Langnau	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)	
9	Riesbachtunnel, Zürich	S-Bahn	Neubau zweite Röhre	mittel- bis langfristig	
10	Stettbach–Zoo Zürich	Luftseilbahn	Neubau Luftseilbahn zur Erschliessung des Zoos Zürich; landschaftliche Eingliederung sicherstellen; vor Inbetriebnahme Parkplatz- und Verkehrsregime im Raum Stettbach für die Anwohner verträglich ausgestalten; alternative direkte ÖV-Verbindung prüfen	kurz- bis mittelfristig	(153)

<i>Nr.</i>	<i>Objekt/Strecke</i>	<i>Erschliessungsfunktion</i>	<i>Vorhaben</i>	<i>Realisierungs- horizont</i>
11	Glattalbahn (Ringbahn Hardwald)	Stadtbahn	Neubau Stadtbahn Flughafen– Oerlikon–Stettbach	kurzfristig
			Verlängerung der Stadtbahn vom Flughafen über Kloten nach Bassersdorf	mittelfristig
			Zusammenschluss der Stadtbahn mit Anbindung der Siedlungsgebiete Dietlikon, Wangen, Dübendorf und dem Erholungsgebiet Hardwald; Nachfragepotenzial und Linienführung prüfen	langfristig (Trasseesicherung)
(154)	Tramnetz Zürich– Glattal	Tramerschliessung von Zentrumsgebieten im Glattal	Verlängerung Traminie Seebach–Opfikon Bahnhof (in Koordination mit Nr. 11)	langfristig
			Verlängerung Traminie Schwamendingen–Altried– Dietlikon (in Koordination mit Nr. 11)	mittelfristig
(155)	Seebach– Glattbrugg/Opfikon	Güterverkehr	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
14	Seebach–Oerlikon	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
15	Altstetten– Killwangen– Spreitenbach	S-Bahn, Fernverkehr	Zusätzliche Doppelspur (in Koordination mit geplantem zweitem Heitersbergtunnel); Linienführung im Bereich Rangierbahnhof Limmattal prüfen; Siedlungsverträglich- keit sicherstellen	mittel- bis langfristig
16	Limmattalbahn	Stadtbahn oder Bus mit hohem Anteil Eigen- trasse	Abschnitt Bahnhof Altstetten– Bahnhof Schlieren	mittelfristig
			Abschnitt Bahnhof Dietikon– Bahnhof Killwangen	mittel- bis lang- fristig
			Zusammenschluss zwischen Bahnhof Schlieren und Bahnhof Dietikon; Varianten im Bereich Spital Limmattal sowie Haltestelle vor Haupteingang prüfen	langfristig (Trasseesicherung)
17	Bremgarten– Dietikon	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur (in Koordination mit Nr. 16)	langfristig (Trasseesicherung)
18	Uitikon–Waldegg– Ringlikon	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)

Nr.	Objekt/Strecke	Erschliessungsfunktion	Vorhaben	Realisierungs- horizont
19	Hedingen– Bonstetten–Wettswil	S-Bahn	Doppelspurabschnitte im Raum Hedingen–Bonstetten–Wettswil	kurzfristig (2007)
	Altstetten–Zug	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
20	Zimmerberg- Basistunnel	Fernverkehr, NEAT- Zubringer	Basistunnel Verzweigung Nidelbad (Thalwil)–Litti (Baar)	kurz- bis mittel- fristig
21	Hirzeltunnel	NEAT-Zufahrt Ostschweiz	Tunnelverbindung Horgen– Baar	langfristig (Trasseesicherung)
22	Samstagern– Wollerau	S-Bahn, Fernverkehr	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
23	Herrliberg- Feldmeilen– Rapperswil	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	mittelfristig
24	Forchbahn	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
25a	Verzweigung Kloten-Dorfneſt/ Dietlikon– Winterthur	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr, HGV- Anschluss	Leistungssteigerung (Tunnel- verbindung), Ausbau auf vier Spuren zwischen Kloten- Dorfneſt und Tunnel	kurz- bis mittel- fristig, primär weiter zu verfol- gendes Vorhaben
25b	Verzweigung Kloten-Dorfneſt– Winterthur	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr, HGV- Anschluss	Leistungssteigerung (Tunnelverbindung)	Ersatzvariante, falls Nrn. 25a nicht realisierbar
25c	Verzweigung Hürliſtein– Winterthur	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr, HGV- Anschluss	Ausbau auf vier Spuren (in Koordination mit Pt. 3.7a.2, Nr. 27); Linienführung im Bereich Effretikon prüfen	Ersatzvariante, falls Nrn. 25a und 25b nicht realisier- bar
26	Bassersdorf	S-Bahn, Fernverkehr	Wendeanlage für Entlastung Flughafenbahnhof (in Koordination mit Nr. 25)	kurz- bis mittel- fristig
27	Opfikon– Verzweigung Kloten-Dorfneſt	S-Bahn, Güterverkehr	Ausbau auf Doppelspur	kurz- bis mittel- fristig
28	Glattbrugg– Oberglatt	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr	Zusätzliche Spur (in Koordi- nation mit Nrn. 46, 47 u. 48)	langfristig (Trasseesicherung)
29	Flughafen-West- Bahn	Stadtbahn oder Bus	Verbindung Glattbrugg–Rüm- lang–Oberglatt–Regensdorf– Zürich-Affoltern; Variante via Dielsdorf–Dällikon; Nachfrage- potenzial und Linienführung prüfen	langfristig (Trasseesicherung)
30	Regensdorf-Watt– Würenlos	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	mittelfristig
31	Station Regensdorf- Industrie	S-Bahn	Neubau Haltestelle	langfristig (Trasseesicherung)

(156)

(157)

(158)

<i>Nr.</i>	<i>Objekt/Strecke</i>	<i>Erschliessungsfunktion</i>	<i>Vorhaben</i>	<i>Realisierungs- horizont</i>
32	Bubikon–Rüti Uster–Jona	S-Bahn S-Bahn, evtl. Fern- verkehr	Ausbau auf Doppelspur Vollständiger Ausbau auf Doppelspur (abzustimmen mit Moorschutz)	kurzfristig (2007) langfristig (Trasseesicherung)
33	Rüti–Tann–Dürnten	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
34	Wetzikon– Effretikon	S-Bahn	Vollständiger Ausbau auf Doppelspur (abzustimmen mit Moorschutz)	langfristig (Trasseesicherung)
35	Station Saland	S-Bahn	Verlegung der Haltestelle	langfristig (Landsicherung)
36	Winterthur–Grüze– Bauma	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
37	Station Winterthur- Oberseen	S-Bahn	Neubau Haltestelle (in Koordination mit Sied- lungsentwicklung im Raum Oberseen/Gotzenwil)	mittel- bis langfristig
38	Station Winterthur- Hegi	S-Bahn	Neubau Haltestelle (Erschlies- sung von Zentrumsgebiet)	kurzfristig (2007)
39	Winterthur–Grüze– Aadorf	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr	Ausbau auf drei Spuren	mittel- bis langfristig
40	Oberwinterthur– Seuzach	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
41	Winterthur– Schaffhausen	S-Bahn, Fernverkehr, HGV-Anschluss	Ausbau auf Doppelspur und Bau von doppelspurigem Lindbergtunnel	langfristig (Trasseesicherung)
42	Winterthur–Bülach	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur, aus- genommen Dättenbergtunnel	langfristig (Trasseesicherung)
43	Station Winterthur- Töss, Försterhaus	S-Bahn	Neubau Haltestelle	langfristig (Landsicherung)
44	Station Waltalingen	S-Bahn	Neubau Haltestelle	langfristig (Landsicherung)
45	Station Marthalen	S-Bahn	Verlegung der Haltestelle	mittelfristig
46	Eglisau– Neuhausen	S-Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr, HGV- Anschluss	Ausbau auf Doppelspur	kurz- bis mittel- fristig
47	Eglisau– Kaiserstuhl	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)
48	Oberglatt– Niederweningen	S-Bahn	Ausbau auf Doppelspur	langfristig (Trasseesicherung)

(159)

(160–164)

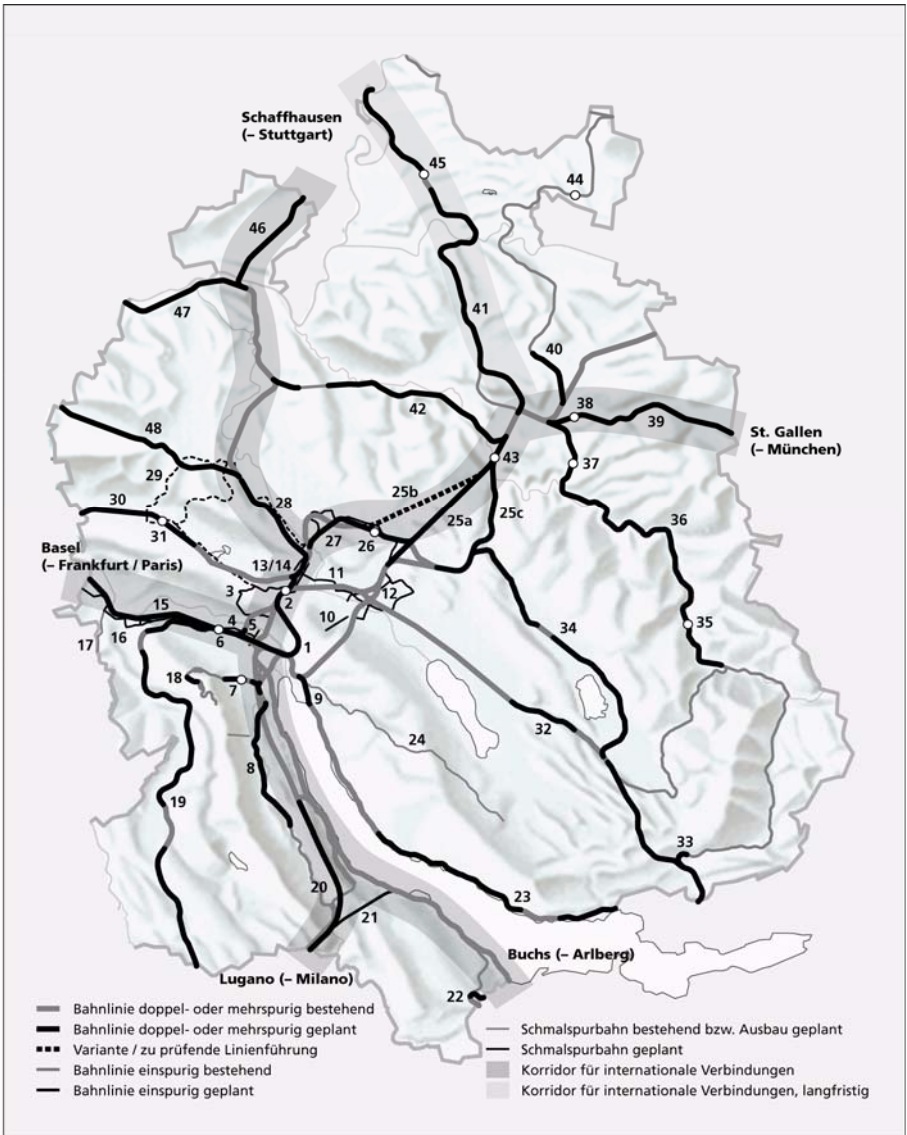


Abb. 8: Geplante Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Verkehr und Korridore für internationale Verbindungen
 (Die Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

4.3.3 Massnahmen zur Umsetzung

a) Kanton

Der Kanton sorgt für ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs, insbesondere durch das Gewähren von Investitions- und Betriebsbeiträgen.

Der Kanton setzt sich für die zeitgerechte Realisierung von leistungsfähigen, schnellen und direkten *internationalen Bahnverbindungen* zu den Ballungszentren der Nachbarländer ein. Im Vordergrund stehen dabei die Verbindungen nach Basel-Frankfurt/Paris und nach Lugano-Milano. Zudem sind die Verbindungen nach Schaffhausen-Stuttgart, St. Gallen-München und nach Buchs-Arlberg zu verbessern (vgl. Abb. 8).

Im *nationalen Bahnverkehr* unterstützt der Kanton Projekte zur Verkürzung der Fahrzeiten und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der öffentlichen Transportmittel nach grösseren Städten und Erholungsschwerpunkten (vgl. Pt. 4.3.1a). Zur Verkürzung der Fahrzeit zwischen Zürich und Basel ist ein zusätzlicher Juradurchstich erforderlich.

Bei der Überprüfung fehlender *Direktverbindungen* zwischen den Zentrumsgebieten, zu ausserkantonalen Zentren und zu Erholungsschwerpunkten sind sowohl raumplanerische Entwicklungsvorstellungen wie auch betriebswirtschaftliche Ziele einzubeziehen und Möglichkeiten von Angebots- und Infrastrukturanpassungen aufzuzeigen (vgl. Pt. 2.3.3a). Namentlich sind das Fahrplanangebot im Oberland, Glatt- und Limmattal sowie am rechten Zürichseeufer zu wichtigen nationalen Zentren, die Verbindungen Oberland-Flughafen und Bülach-Flughafen sowie eine Direktverbindung vom Raum Winterthur/Oberland zu den Erholungsschwerpunkten in der Südostschweiz (Glarnerland/Toggenburg/Graubünden) zu untersuchen.

Der Kanton setzt sich für die Beschaffung von *lärmarmem Rollmaterial* im Personen- und Güterverkehr ein. Das Umsetzen der *Lärmsanierungsprogramme* des Bundes bezüglich Bahnlärm ist insbesondere zum Schutz der Wohngebiete in den Städten Zürich, Schlieren, Dietikon, Winterthur und Bülach voranzutreiben.

Der Kanton sorgt mit den regionalen Gesamtverkehrskonzepten für eine gesamtheitliche Planung der ÖV-Systeme, insbesondere in den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal. Bei geplanten Stadtbahnen ist das Trasse freizuhalten und der Betrieb bedarfsgerecht und schrittweise aufzunehmen. Soweit zweckmässig, ist ein Vorlaufbetrieb mit Bussen vorzusehen.

b) *Regionen und Gemeinden*

Die Grundlagen für das Angebot und die Linienführung von Tram und Bus werden im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten erarbeitet und in die regionalen Richtpläne übergeführt. Dabei sind auch die notwendigen Massnahmen zur angemessenen Priorisierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen.

4.3a Fuss- und Veloverkehr

4.3a.1 Zielsetzungen

(165) Der Fuss- und Veloverkehr stellt im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr einen zentralen Teil des Gesamtsystems «Personenverkehr» dar. Ihm kommt insbesondere bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr sowie als Mittel zur aktiven Erholung eine besondere Bedeutung zu. In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr ist der Fuss- und Veloverkehr zudem Bestandteil von attraktiven und umweltfreundlichen Transportketten auch über längere Distanzen. Mit der konsequenten Förderung des Fuss- und Veloverkehrs können sowohl positive Effekte für die Volkswirtschaft wie auch für die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung erzielt werden. **(166)** Die erklärten Ziele des Bundes zur Anhebung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr werden vom Kanton Zürich mitgetragen.

Grosse Potenziale im Alltag weisen der Fussverkehr vor allem bei Distanzen unter einem Kilometer und der Veloverkehr bei Distanzen unter fünf Kilometern auf. Zur besseren Nutzung dieser Potenziale sind vorab sichere, attraktive, direkte und behindertengerechte Verbindungen zu gewährleisten und an den jeweiligen Zielorten genügend Veloabstellplätze bereitzustellen.

4.3a.2 Karteneinträge

Nach § 30 Abs. 4 Bst. d PBG sind Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwege unter Einbezug historischer Verkehrswege in den regionalen Richtplänen festzulegen. In Abb. 8a sind interkantonal und kantonal bedeutende Fuss- und Radrouten festgehalten, diese werden in die Richtplankarte der regionalen Richtpläne übernommen.

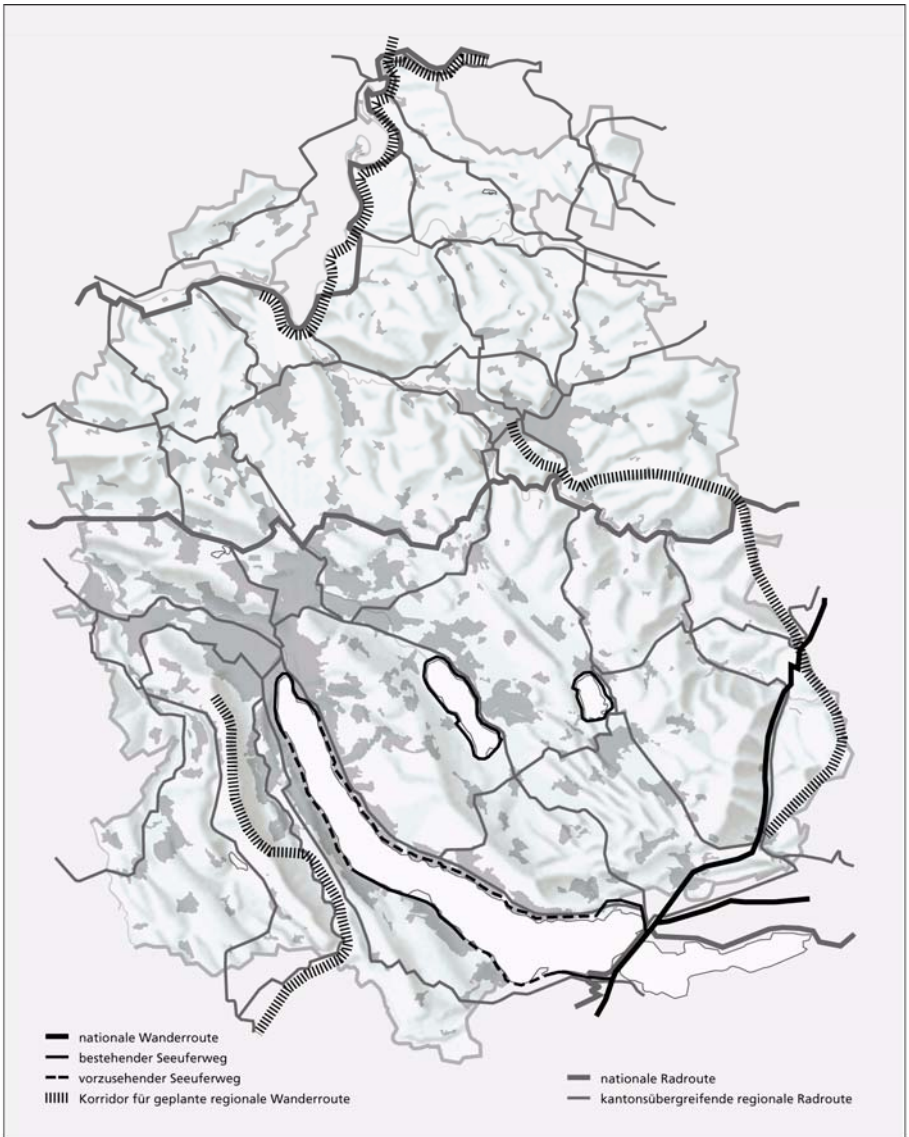


Abb. 8a: Interkantonal und kantonal bedeutende Fusswege und Radrouten

4.3a.3 Massnahmen zur Umsetzung

a) Kanton

Der Kanton setzt die Ziele gemäss Pt. 4.3a.1 sowohl bei kantonalen öffentlichen Bauten und Anlagen wie auch im Rahmen von organisatorischen Verbesserungen und Sanierungsmassnahmen an Staatsstrassen um. Er fördert Massnahmen zur Querung von Verkehrsachsen (vgl. Pt. 3.7a). Der Kanton stellt die Abstimmung mit den Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland sicher.

b) Regionen

(167) In den regionalen Richtplänen ist ein gemeindeübergreifend koordiniertes, attraktiv verlaufendes Fuss- und Velowegnetz festzulegen. Die Regionen wirken mit bei der Erarbeitung von Fördermassnahmen im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten (vgl. Pt. 4.1.1). Sie sorgen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden für die Durchgängigkeit von See- und Flussuferwegen (vgl. Pt. 3.4.2.2c).

c) Gemeinden

(168) Die Gemeinden tragen den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs mit baulichen und gestalterischen Massnahmen Rechnung und steigern die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Sie realisieren sichere, attraktive, direkte und behindertengerechte Fuss- und Veloverbindungen zu öffentlichen Bauten und Anlagen, zu Schwerpunkten für Einkauf, Freizeit und Erholung sowie zu wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Betreibern und Eigentümern dieser Einrichtungen. **(169)** Sie stellen an diesen Zielorten genügend Veloabstellplätze sicher.

(170)

4.4 Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen

(171)

4.4.1 Zielsetzungen

Art, Verteilung, Anzahl und Grösse von Parkierungsanlagen haben einen grossen Einfluss auf das Verkehrsverhalten, den sachgerechten Einsatz der Verkehrsmittel, den Anteil der einzelnen Verkehrsarten am Gesamtverkehr sowie auf die Qualität von attraktiven umweltfreundlichen Transportketten (vgl. Leitlinie 2 u. Pt. 4.1). Neben den Anlagen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind auch Anlagen für Velos einzubeziehen. Zur Minimierung der Emissionen sowie zur Schonung der Ressource Boden sollen der Verkehr von Motorwagen und der Flächenbedarf durch den ruhenden Verkehr möglichst gering gehalten werden. Während bei der Standortwahl raumplanerische Gesichtspunkte im Vordergrund stehen, ist bei der Dimensionierung und Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen den bestehenden Strassenkapazitäten, der ausgewiesenen Nachfrage sowie der Luft- und Lärmbelastung Rechnung zu tragen. Ein besonderes Augenmerk ist auf den Parkplatzbedarf von verkehrsintensiven Einrichtungen zu legen.

a) Anforderungen an verkehrsintensive Einrichtungen

(172) Als verkehrsintensive Einrichtungen gelten im Grundsatz Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich oder erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäuden, welche 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.

(173) Für eine möglichst umweltverträgliche und zuverlässige Verkehrsabwicklung sowie für die Minimierung des Flächenbedarfs des ruhenden Verkehrs wird bei verkehrsintensiven Einrichtungen eine ausreichende Strassenkapazität und eine ihrem Zweck entsprechende hohe Erschliessungsqualität durch bestehende öffentliche Verkehrsmittel sowie den Fuss- und Veloverkehr angestrebt (vgl. Pte. 4.2, 4.3 u. 4.3a). **(174)** Bei bestehenden Bauten und Anlagen mit intensivem Publikumsverkehr kann verlangt werden, dass sie mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar sind. **(175)**

(176) Zur Wahrung der Rechtssicherheit bis zur Umsetzung der raumplanerischen Vorgaben (vgl. Pt. 4.4.3b und c) und unter der Voraussetzung der Zulässigkeit gemäss Bau- und Zonenordnung erfüllen

alle Gebiete die Standortvoraussetzungen für verkehrsintensive Einrichtungen im Einzugsbereich von 300 Metern einer Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels mit mindestens 4 Halten pro Stunde oder wenn ein Sondernutzungsplan festgesetzt worden ist, der sich an den Zielsetzungen (vgl. Pt. 4.4.1) orientiert.

b) Anforderungen an Freizeitanlagen und Erholungsgebiete

Freizeitanlagen und Erholungsgebiete sind besonders gut für den Velo- und Fussverkehr zu erschliessen. Dies bedeutet insbesondere den sicheren und attraktiven Zugang für Fussgänger sowie das Gewährleisten von genügend Veloabstellplätzen.

c) Grundsätze für Parkieranlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen jedenfalls zu Fuss und auch mit dem Velo gut erreichbar sein (vgl. Pt. 4.3). Dazu gehören attraktive Wege und eine angemessene Anzahl Veloabstellplätze an geeigneter Lage (vgl. Pt. 4.3a.3c).

Park&Ride-Anlagen sind ein Element der kombinierten Mobilität und sollen bei Bedarf an S-Bahn-Stationen im Einzugsbereich von ländlichen Wohngebieten mit ungenügender Feinerschliessung durch den öffentlichen Verkehr gefördert werden.

4.4.2 Karteneinträge

Folgende Parkieranlagen mit objektspezifischen Anordnungen werden festgelegt:

- **(177) (178)** Flughafen Zürich-Kloten: Die Bewirtschaftung der Anlage orientiert sich am Ziel, wonach mindestens 42% aller Personalfahrten im landseitigen Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen sind.
- **(179)** Zürich, Kasernenareal: Unterirdisches Parkhaus, ausschliesslich über den geplanten Stadttunnel erschlossen (vgl. Pt. 4.2.2, Nr. 2a). Standort, Dimensionierung und Betrieb der Anlage sind mit den Begleitmassnahmen zum Bau des Stadttunnels, der Parkraumpolitik der Stadt Zürich und dem Grundwasserschutz abzustimmen.

4.4.3 Massnahmen zur Umsetzung

a) Kanton

(180) (181)

(182) Als Grundlage für die regionalen Gesamtverkehrskonzepte und die nachgelagerten Planungen sind – gestützt auf die Zielsetzungen nach Pt. 4.4.1 – Arbeitshilfen zu Begleitmassnahmen für verkehrsintensive Einrichtungen zu erarbeiten.

Beurteilungsgrundlage für die Finanzierung von Park&Ride-Anlagen sind – nebst den Grundsätzen des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr – die Zielsetzungen des kantonalen Richtplans sowie eine Festlegung im regionalen Richtplan.

Die beiden Parkierungsanlagen von kantonalen Bedeutung sind dem Gesamtverkehrscontrolling (vgl. Pt. 4.1.3) zu unterstellen; bei Abweichungen von den anlagespezifischen Anordnungen sind ergänzende Massnahmen zu treffen.

b) Regionen

Die Regionen stellen betreffend Parkierungsanlagen und Verkehrsoptimierungen bei verkehrsintensiven Einrichtungen durch ihr Mitwirken bei regionalen Gesamtverkehrskonzepten den Einbezug der Betroffenen sicher. Sie setzen die gewonnenen Erkenntnisse mit den regionalen Richtplänen um und bezeichnen bei Bedarf geeignete Gebiete für verkehrsintensive Einrichtungen (vgl. Pt. 4.4.1a) und Abstellplätze an ÖV-Haltestellen.

(183) Für das Festlegen von geeigneten Gebieten für verkehrsintensive Einrichtungen gelten folgende Anforderungen:

- Koordination mit den Entwicklungsabsichten der Gemeinden, der Region und des Kantons;
- Einbezug der Ausgangslage in den Bereichen Verkehr und Umwelt sowie des Bestandes an Konsum- und Freizeitnutzungen und deren Lage im Siedlungsgefüge;
- Verträglichkeit mit der bestehenden Siedlungs- und Zentrenstruktur;
- Ausweisen der Entwicklungspotenziale.

Der regionale Richtplan unterscheidet bei Bedarf zwischen Standorten für grundversorgungs- bzw. zentrenrelevante Nutzungen (namentlich Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs) sowie für nicht zentrenrelevante Nutzungen (z. B. Engrosmärkte und Logistikzentren). Er nimmt Rücksicht auf die verschiedenen Standortanforderungen, namentlich bezüglich der ÖV-Erschliessung und der siedlungsplanerischen Auswirkungen.

c) *Gemeinden*

(184) Die Gemeinden überprüfen die Bau- und Zonenordnung, den Erschliessungsplan, die Sondernutzungspläne sowie die Parkierungsverordnung und passen sie nötigenfalls den Zielsetzungen gemäss Pt. 4.4.1, den regionalen Richtplänen und den Erkenntnissen aus regionalen Gesamtverkehrskonzepten an.

Ausserhalb der im regionalen Richtplan bezeichneten Gebiete können die Gemeinden im Rahmen von Sondernutzungsplänen die planerischen Voraussetzungen für verkehrsentensive Einrichtungen schaffen, sofern sie sich an die Richtplanvorgaben halten.

Im Bewilligungsverfahren für verkehrsentensive Einrichtungen sind die Anforderungen gemäss Pt. 4.4.1 zu berücksichtigen.

4.5 Güterverkehr

4.5.1 *Zielsetzungen*

Ein leistungsfähiger Güterverkehr ist für Bevölkerung und Wirtschaft von grosser Bedeutung. Allerdings gehen vom Güterverkehr bedeutende Emissionen aus. **(185)** In einzelnen Gebieten haben die Belastungen durch Feinstaubpartikel, Lärm und Erschütterungen ein gesundheitsgefährdendes Ausmass angenommen. Globale Veränderungen in den Produktions- und Logistikprozessen führen zu einer weltweit starken Zunahme der zu transportierenden Güter.

Der Transport von Gütern soll möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltgerecht durchgeführt werden. **(186)** Eine übermässige Belastung des Strassennetzes, insbesondere im städtischen Gebiet und im Bereich von Ortsdurchfahrten, ist zu vermeiden und der vergleichsweise umweltfreundliche Gütertransport mit der Bahn ist zu fördern. Beim Transport, Umschlag und der Lagerung von Gütern ist der Störfallvorsorge Rechnung zu tragen. Die Lärmbelastung von Wohngebieten, vor allem während der Nachtstunden, ist zu minimieren.

a) *Güterumschlag*

(187) Die Stärke des Güterverkehrs mit der Bahn liegt beim Transport über grosse Distanzen. Die Feinverteilung muss jedoch, soweit nicht auf betriebseigene Anschlussgleise der Versender bzw. Empfänger zurückgegriffen werden kann, über Anlagen für den Güterumschlag Bahn/Strasse abgewickelt werden.

Die bestehenden Bahnareale sowie die dezentralen Anschlussgleis- und Logistikinfrastrukturen des Einzelwagenladungssystems sind zu erhalten und zweckmässig zu nutzen. Zudem sind der Aufbau eines effizienten, wirtschaftlichen Systems für den Behälterumschlag (Kombiverkehr) durch Verkehrsunternehmen und Transportwirtschaft zu unterstützen und die Einbindung in internationale, nationale und regionale Behältertransportsysteme und Logistikketten zu fördern.

(188) Die Transportdistanzen im strassenseitigen Vor- bzw. Nachlauf beim Freiverlad und beim Behältertransport sind durch dezentrale Umschlaganlagen kurz zu halten. Soweit möglich, sind dafür bestehende Bahnareale und Infrastrukturen zu nutzen. Die Umschlaganlagen sind unter Minimierung der Umweltbelastung zu betreiben (vgl. Pt. 4.5.2).

b) *Kies- und Aushubumschlag*

(189) Massengüter wie Kies und Aushub eignen sich besonders für den Schienengüterverkehr und sind daher über grössere Distanzen zur Entlastung des Strassennetzes grundsätzlich mit der Bahn zu transportieren. Für die umweltfreundliche Kiesversorgung der Stadt Zürich kommt auch dem Schifftransport Bedeutung zu. Geeignete Güterumschlaganlagen sind auch für den Kies- und Aushubtransport zu verwenden (vgl. Pt. 4.5.2). Die grossen Kiesgruben im Rafzerfeld und in der Gemeinde Weiach verfügen für die Dauer ihres Betriebs über befristete Verladeanlagen (vgl. Pt. 5.3.2). Grossbaustellen sind über temporäre Verladeanlagen direkt an das Schienennetz anzuschliessen.

c) *Anschlussgleise*

(190) Gemäss Art. 5 des Bundesgesetzes über Anschlussgleise (AnG) sind Industrie- und Gewerbezone, soweit technisch möglich und verhältnismässig, mit Anschlussgleisen zu erschliessen; bestehende Gleisanlagen sind – sofern zweckmässig – zu erhalten. Für Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehr ist die Erschliessung mit Anschlussgleis eine Voraussetzung für die Baureife des Grundstücks (vgl. § 237 PBG).

4.5.2 Karteneinträge

In die Karte aufgenommen werden bestehende und geplante Standorte für Anlagen, die dem Güterumschlag oder dem Aushubumschlag dienen (vgl. Abb. 8b). Für neue Anlagen muss ein Bedarfsnachweis erbracht werden.

Nicht aufgenommen werden befristete Anlagen für den Aushubumschlag, die im Rahmen von Gestaltungsplänen für Kiesgruben und Deponien geregelt werden, sowie temporäre Anlagen zur Abwicklung der Aushubtransporte von Grossbaustellen.

(191)

<i>Nr.</i>	<i>Gemeinde, Ortsbezeichnung</i>	<i>Objekt/Vorhaben</i>	<i>Realisierungsstand</i>
1	Zürich- Güterbahnhof	Güterumschlaganlage; Ersatz durch Umschlagterminal Dietikon, Niederfeld (Nr. 7)	bestehend; aufzuheben zur Realisierung der Durchmesserlinie mit Durchgangsbahnhof Löwenstrasse (Pt. 4.3.2, Nr. 1)
2	Zürich-Aussersihl	Aushubumschlag, Freiverlad, Wechselbehälterumschlag	bestehend
3	Zürich-Altstetten	Schnellgutbahnhof (CDS); Eignung für Wechselbehälterumschlag prüfen	bestehend
4	Zürich- Tiefenbrunnen	Kies- und Sandumschlag, Verarbeitung und Verteilung in Verbindung mit Bahn- und Schiffstransporten	bestehend
5	Schlieren/ Untereingstringen	Kiesaufbereitung, Aushubumschlag; Erhalt der bestehenden Anlage prüfen	bestehend
6	Dietikon	Güterumschlaganlage (Ortsgüteranlage), Umschlagplatz Cargo Domino	bestehend
7	Dietikon, Niederfeld	Umschlagterminal (Gateway) für den kombinierten Güterverkehr; eine allfällige Flächenbeanspruchung ausserhalb der bestehenden Güterverkehrsareale der Objekte Nrn. 6 und 8 ist flächengleich zu Gunsten regionaler Bedürfnisse zu kompensieren; die Bedienung im Fernverkehr erfolgt auf der Schiene, im Sammel- und Verteilverkehr sind mindestens 80% der Container mit der Bahn zu transportieren. Im Limmattal sind die Emissionen im Zusammenhang mit den Güterverkehrsanlagen (Lärm, Luft u.a.) im Rahmen der nachgelagerten Verfahren durch Sanierung bestehender Anlagen gesamthaft zu reduzieren und dem Controlling gemäss Pt. 4.1.3 zu unterstellen	geplant (angestrebter Realisierungshorizont 2009; Einleitung Plangenehmigungsverfahren bis spätestens 2012, andernfalls steht Land ausserhalb des Güterverkehrsareals der Objekte Nrn. 6 und 8 für andere Nutzungen zur Verfügung)
8	Dietikon/ Spreitenbach	Rangierbahnhof Limmattal; bei allfälligen Restrukturierungen ist auf die häusliche Nutzung des Bodens, den verbesserten Lärmschutz und die Landschaftsaufwertung zu achten	bestehend
9	Birmensdorf	Aushubumschlag; Nutzung der bestehenden temporären Anlage	geplant
10	Affoltern a. A.	Güterumschlaganlage; Kombination mit Aushubumschlag Birmensdorf (Nr. 9) prüfen	geplant
11	Wädenswil, Au	Güterumschlaganlage; Nutzung der weitgehend bestehenden Infrastrukturen	geplant

(192)

<i>Nr.</i>	<i>Gemeinde, Ortsbezeichnung</i>	<i>Objekt/Vorhaben</i>	<i>Realisierungsstand</i>
12	Rümlang, Im oberen Grüt/ Tolwäng	Güterumschlaganlage, Luftfracht-Ersatz; der genaue Standort ist noch zu prüfen (in Koordination mit Pt. 4.6.1)	geplant
13	Regensdorf-Watt	Güterumschlaganlage	bestehend
14a	Wetzikon, Schöneich	Güterumschlaganlage; entfällt bei Realisierung von Standort Hinwil (Nr. 14b)	geplant
14b	Hinwil	Güterumschlaganlage; als Variante zu Standort Wetzikon (Nr. 14a) prüfen	geplant, Variante zu Nr. 14a
15	Effretikon	Aushubumschlag	bestehend
16a	Winterthur-Zentrum	Güterumschlaganlage, Umschlagplatz Cargo Domino; Verlegung nach Winterthur-Grüze prüfen	bestehend
16b	Winterthur-Grüze	Güterumschlaganlage; als Ersatzstandort für Winterthur-Zentrum (Nr. 16a) prüfen	geplant, Variante zu Nr. 16a
16c	Oberwinterthur	Güterumschlaganlage, in Kombination mit dem bereits bestehenden Aushubumschlag; möglicher Ausweichstandort, falls Verlegung nach Winterthur-Grüze (Nr. 16b) nicht möglich	geplant, Variante zu Nr. 16b
17	Embrach	Güterumschlaganlage (Embraport)	bestehend
18	Bülach	Güterumschlaganlage, Wechselbehälterumschlag	geplant

(193)

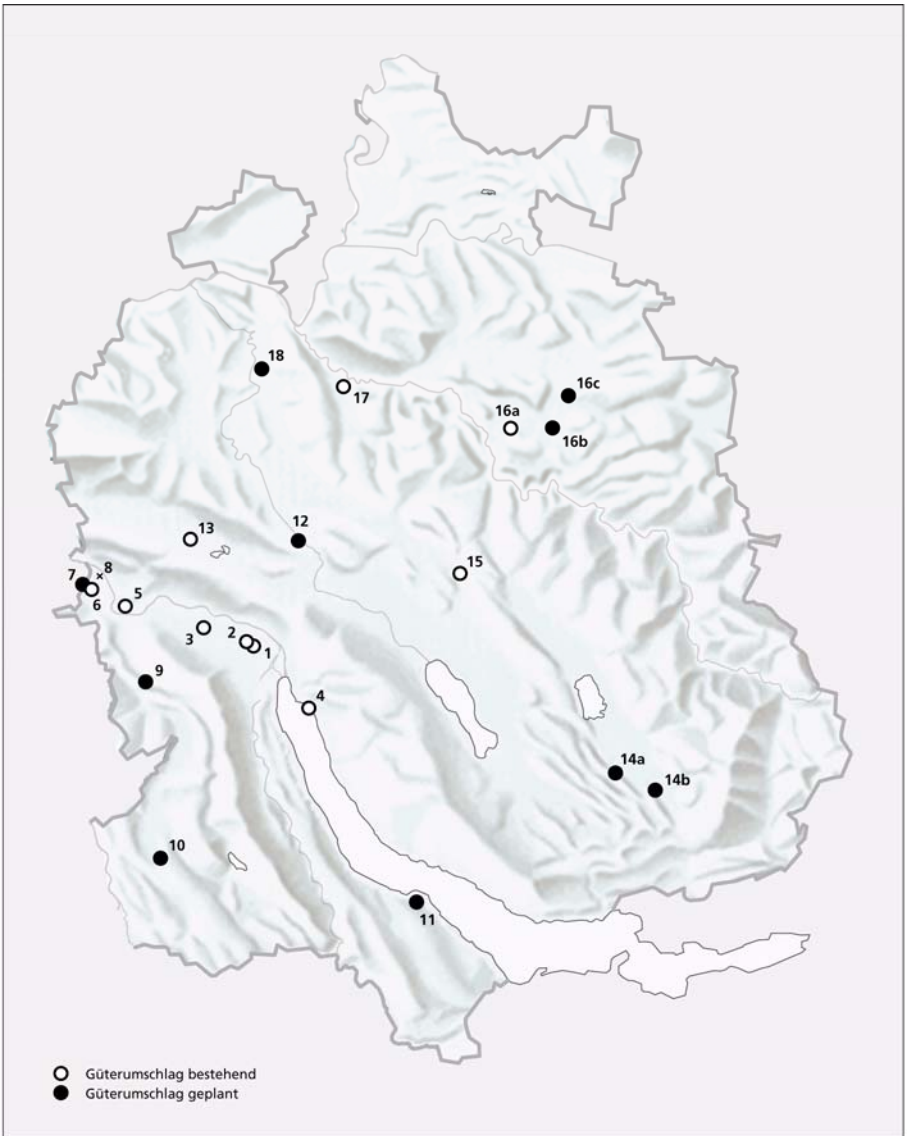


Abb. 8b: *Bestehende und geplante Anlagen für den Güterumschlag*
(Die Nummern beziehen sich auf vorangehende Liste)

4.5.3 Massnahmen zur Umsetzung

a) Kanton

(194) Der Kanton fördert im Rahmen seiner Möglichkeiten den Güterverkehr auf der Schiene, insbesondere über grosse Distanzen und beim Transport von Massen- und Gefahrgütern. Er unterstützt den Erhalt des Einzelwagenladungssystems sowie der dafür erforderlichen Infrastrukturen und fördert den Aufbau neuer Angebote im kombinierten Güterverkehr und bei der Güterverteilung.

(195) Der Kanton stellt sicher, dass die zur Erfüllung der Zielsetzungen gemäss Pt. 4.5.1 notwendigen neuen Anlagen an geeigneten Standorten und unter geringstmöglicher Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen realisiert werden können. Er sorgt insbesondere bei grösseren Anlagen für eine gute Integration in die bestehenden Verkehrs- und Siedlungsstrukturen und überwacht den ordnungsgemässen Bau und Betrieb dieser Anlagen mit einem Controlling. Er führt einen kantonalen Risikokataster und ergreift im Sinne der Störfallvorsorge die erforderlichen Massnahmen zur Minimierung der Risiken, die sich bei der Beförderung von gefährlichen Gütern ergeben können.

(196) Er sorgt dafür, dass der Güterumschlag Schiene/Strasse im Rahmen des betrieblich Vertretbaren in der Nähe der Versender und Empfänger erfolgen kann. Der vor- und nachlaufende Verkehr zum Güterumschlag sowie der Güterumschlag selber sind möglichst ohne Belastung von Siedlungsgebieten abzuwickeln. **(197)**

(198) Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Aushub- und Kiestransporte von Grossbaustellen – soweit verhältnismässig – mit der Bahn erfolgen. Er bestimmt den auf der Schiene abzuwickelnden Anteil der Kies- und Aushubtransporte von und zu Gebieten für die Materialgewinnung und Aushubablagerung und sorgt für ein entsprechendes Controlling (vgl. Pt. 5.3.2).

Bei Verladeeinrichtungen von Grossbaustellen setzt sich der Kanton dafür ein, dass diese für den Güter- bzw. Kies- und Aushubtransport weiterhin verwendet werden können, soweit nicht wichtige Interessen des Siedlungs- und Landschaftsschutzes oder der Erholung entgegenstehen. Er bevorzugt bei der Bezeichnung von neuen Abbau- oder Ablagerungsgebieten (vgl. Pte. 5.3.2 und 5.3.3) Standorte mit der Möglichkeit eines Bahnschlusses und setzt sich im Rahmen der Verhältnismässigkeit für die Realisierung entsprechender Bahnschlüsse ein.

b) *Regionen*

Ergänzende Standorte, die dem Güterumschlag in Verbindung mit Bahn- oder Schiffstransporten dienen, sind in den regionalen Richtplänen festzulegen. Die Regionen bezeichnen Anschlussgleise zur bahnseitigen Erschliessung geeigneter Areale (vgl. Pt. 4.5.1 sowie § 30 PBG) und richten die Nutzungsvorgaben für mit Anschlussgleis erschlossene oder leicht erschliessbare Industriegebiete auf potenzielle Gleisbenützer aus (vgl. Pt. 2.2.3 sowie § 56 Abs. 3 PBG). Sie prüfen die Bezeichnung öffentlich zugänglicher Anschlussgleisanlagen und Behälterumschlagplätze, welche für den Freiverlad geeignet sind.

4.6 **Luftverkehr**

4.6.1 *Flughafen Zürich-Kloten*

(199) [Unverändert gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 31. Januar 1995; eine separate Vorlage zur Revision des Kapitels 4.6.1 wird zurzeit vorbereitet]

4.6.2 *Weitere Flugplätze*

4.6.2.1 *Zielsetzungen*

Neben dem Flughafen Zürich bestehen im Kanton Zürich fünf weitere Flugplätze. Deren Weiterentwicklung erfolgt unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips sowohl mit den Sachplänen des Bundes als auch mit dem kantonalen Richtplan, wobei folgende Grundsätze zu beachten sind:

- Der sichere und raumverträgliche Betrieb des Flughafens Zürich (vgl. Pt. 4.6.1) darf nicht beeinträchtigt werden;
- Falls eine Verlagerung von Teilen des gewerbmässigen Luftverkehrs des Flughafens Zürich nötig werden sollte, ist die Zusammenarbeit mit bestehenden, gut durch den öffentlichen Verkehr erreichbaren Anlagen vorab auf gesamtschweizerischer Ebene und nicht nur innerhalb des Kantons Zürich zu suchen;
- **(200)** Sowohl das Ausmass der bestehenden Lärmemissionen als auch der Lärmimmissionen darf nicht erhöht werden;

- Die Entwicklung eines Flugplatzes ist auf die bestehende landseitige Erschliessung auszurichten;
- Die Beanspruchung von Flächen in Landschaftsschutzgebieten (vgl. Pt. 3.6) richtet sich nach den zulässigen Nutzungen gemäss überkommunaler Schutzverordnung;
- **(201) (202)** Bei einer Aufgabe des militärischen Flugbetriebs auf dem Flugplatz Dübendorf ist die Piste ausser Betrieb zu setzen;
- Helikopterlandeplätze sind soweit möglich an Standorten mit lärmunempfindlicher Umgebung vorzusehen, An- und Abflugrouten sind grundsätzlich über lärmunempfindliches Gebiet zu führen.

4.6.2.2 Karteneinträge

a) Flugplätze

Folgende bestehende Flugplätze werden unter Angabe der überwiegenden Nutzung und der Pisten festgelegt:

	<i>Objekt</i>	<i>Überwiegende Nutzung</i>	<i>Pistenbeschaffenheit/ -länge</i>
(203)	Flugfeld Hausen, Hausen a. A./Rifferswil	fliegerische Ausbildung und Flugsport	Hartbelagspiste 9R/27L, 700 Meter Graspiste 9L/27R, 700 Meter
	Flugfeld Hasenstrick, Dürnten/Hinwil	Rundflüge und Flugsport	Graspiste 11/29, 380 Meter
	Flugfeld Speck, Fehraltorf	Flugsport	Graspiste 12/30, 600 Meter
	Segelflugfeld Oberwinterthur, Winterthur	Segelflug	Graspiste 1/19, 695 Meter
	Militärflugplatz Dübendorf	militärischer Flugbetrieb	Hartbelagspiste 11/29, 2500 Meter

b) Flugplatzperimeter

Die in der Karte bezeichneten Flugplatzperimeter begrenzen das Areal für bestehende und künftige Anlagen, welche dem Flugbetrieb dienen. Die Möglichkeiten zur Erstellung von Nebenanlagen richten sich hingegen nach den Vorgaben der Richt- und Nutzungspläne.

4.6.2.3 Massnahmen zur Umsetzung

a) Kanton

Im Falle einer Aufgabe des militärischen Flugbetriebs auf dem Flugplatz Dübendorf ist der Richtplan zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen.

b) Regionen und Gemeinden

Für die ökologische Aufwertung der Flugplatzareale erarbeiten die Regionen in Zusammenarbeit mit Bund, Kanton, Gemeinden und Flughafenhaltern die Grundlagen zur Umsetzung bis zum Planungshorizont 2025 (vgl. Pt. 3.1.1).

Zusammen mit Kanton und Gemeinden erarbeitet die Region Glattal zudem Grundlagen zur Entwicklung des Flughafenareals Dübendorf für den Fall einer Aufgabe des militärischen Flugbetriebs. Dabei sind insbesondere auch die Verkehrsplanungen (vgl. Pte. 4.2, 4.3 und 4.4) sowie die bau- und planungsrechtlichen Auswirkungen der Lärmimmissionen des Flughafens Zürich (vgl. Pt. 4.6.1) zu berücksichtigen.

4.7 Schiffahrt

4.7.1 Zielsetzungen

Die Schiffahrt besteht aus öffentlichem und privatem Schiffsverkehr und wird hauptsächlich für Freizeitwecke genutzt. Von Bedeutung ist zudem der umweltfreundliche Transport von Massengütern auf dem Wasserweg (vgl. Pt. 4.5). Seequerende Schifffahrtslinien, welche Wohn- und Arbeitsgebiete verbinden, sind weiterhin ganzjährig zu betreiben, die Einbindung in das Bahn- und Busnetz ist sicherzustellen.

Die Gewässer erfüllen vielfältige Funktionen (vgl. Pt. 5.6.1) und sind einem hohen Nutzungsdruck ausgesetzt. Damit die Qualität und die Funktionen der Gewässer nachhaltig gesichert werden können, soll grundsätzlich auf eine Nutzungsintensivierung verzichtet werden.

4.7.2 Karteneinträge

Von kantonaler Bedeutung sind die Autofähre Horgen–Meilen, die übrigen in der Richtplankarte bezeichneten seequerenden Schifffahrtslinien auf dem Zürich- und dem Greifensee sowie die zugehörigen Schiffsanlegestellen.

4.7.3 Massnahmen zur Umsetzung

a) Kanton

Der Kanton stellt das Erreichen der Ziele gemäss Pt. 4.7.1 sicher und fördert attraktive umweltschonende Transportketten. Bei den Schiffsanlegestellen der Autofähre Horgen–Meilen sind umwelt- und landschaftsverträgliche Massnahmen zu prüfen, falls ein Rückstau auf dem Strassennetz zu unverhältnismässigen Beeinträchtigungen führen sollte.

(204) Bootsliegeplätze, welche über den heutigen Bestand hinausgehen, können in Ausnahmefällen, speziell bei Umnutzungen von bisher industriell genutzten Liegenschaften am Seeufer, zugelassen werden. Auf dem Zürichsee sind – gemeinsam mit den Kantonen St. Gallen und Schwyz – Massnahmen zur Konzentration an ökologisch wenig empfindlichen Stellen, unter Abbau bestehender Bojenfelder, zu prüfen. Das Stationieren und Befahren mit Booten auf dem Greifensee und auf dem Pfäffikersee ist in den überkommunalen Schutzverordnungen geregelt.

b) Regionen

Die Standorte der Hafenanlagen, die Situierung der Bootsliegeplätze sowie Kursschifffahrtslinien von regionaler Bedeutung werden mit den regionalen Richtplänen festgesetzt. Zur landschaftlichen Einordnung der Anlagen sind Anforderungen festzulegen (vgl. Pt. 3.4.2.2b).