

Antrag des Regierungsrates vom 17. November 2004

4222

**Beschluss des Kantonsrates
über die Teilrevision des kantonalen Richtplans
(Verkehrsplan)**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 17. November 2004,

beschliesst:

I. Der kantonale Richtplan vom 31. Januar 1995 (revidiert am 22. September 1997, 2. April 2001, 11. Juni 2001, 18. November 2002, 7. Juli 2003, 9. Februar 2004 sowie am 23. August 2004) wird wie folgt geändert:

Karte Verkehr: Änderungen beim übergeordneten Strassennetz; Änderungen bei Vorhaben im öffentlichen Verkehr; Änderungen bei Anlagen für den Güterumschlag; Festhalten von Pisten, Flugplatzperimetern und der Lärmbelastungskurven der weiteren Flugplätze; Änderungen bei Schifffahrtslinien.

Text: Pt. 4.1 Gesamtverkehrsstrategie (neu), 4.2 Strassenverkehr (Änderungen), 4.3 Öffentlicher Personenverkehr (Änderungen), 4.4 Parkierung (Änderungen), 4.5 Güterverkehr (Änderungen), 4.6.2 Weitere Flugplätze (Änderungen), 4.7 Schifffahrt (Änderungen).

II. Veröffentlichung im Amtsblatt.

III. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Weisung

Der kantonale Richtplan vom 31. Januar 1995 ist am 15. Mai 1996 vom Bundesrat mit Vorbehalten genehmigt worden. So verlangt der Bundesrat ein Gesamtverkehrskonzept, das sich auf die im Richtplan festgelegten Leitlinien und das bestehende Siedlungsgebiet ausrichtet sowie der Vorsorge als Beitrag gegen Lärm- und Luftbelastung einen

hohen Stellenwert beimisst. Gestützt auf diese Grundlage sei der kantonale Richtplan im Bereich Verkehr anzupassen und zur Prüfung und Genehmigung einzureichen.

Gemäss § 9 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes (PBG; LS 700.1) sind Planungen neuen Erkenntnissen und Entwicklungen anzupassen, soweit Rechtssicherheit und Billigkeit dies zulassen. Der kantonale Richtplan ist nach Art. 9 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Änderungen oder Ergänzungen von Richtplänen erfolgen im gleichen Verfahren wie die erstmalige Festsetzung.

Die Teilrevision stützt sich auf die vom Kantonsrat mit dem Richtplan 1995 sowie den Teilrevisionen zur Stadtbahn Glattal (1997) und zum Durchgangsbahnhof Löwenstrasse (2001) beschlossenen Handlungsanweisungen und setzt namentlich die raumwirksamen, verkehrplanerisch bedeutsamen Anordnungen aus den «Verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen für die Gesamtverkehrskonzeption» (Dezember 2001), dem «Raumplanungsbericht 2001» sowie dem «Luft-Programm 1996» um. Weitere Grundlagen liegen zu den Hochleistungsstrassen (HLS), zur Priorisierung der Umfahrungsstrassen, zur Ringbahn Hardwald, zum Stadtbahnssystem Limmattal sowie zum Güterverkehr vor. In absehbarer Zeit dürfen zudem weitere Ergebnisse aus vertieften Abklärungen zu verschiedenen Elementen des übergeordneten Strassennetzes – namentlich im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten und der Strategie Hauptverkehrsstrassen (HVS) – erwartet werden.

Mit der Teilrevision kann der Bereich Verkehr auf einen mit den übrigen Richtplan-Themen vergleichbaren Stand gebracht werden. Er bildet damit die Richtschnur für eine zukunftsorientierte und moderne Verkehrsplanung des Kantons Zürich. Zudem werden die Rahmenbedingungen für die zeit- und sachgerechte Abstimmung der Bundes- und kantonalen Richtpläne geschaffen. Der Inhalt der Änderung ist aus dem beantragten Text und der zugehörigen Karte ersichtlich.

Mobilität ist Grundlage von wirtschaftlicher Prosperität und Wohlstand aber auch Teil unserer Lebensqualität. Die Zweckmässigkeit künftiger Massnahmen am Verkehrssystem ist deshalb daran zu messen, ob nebst der verkehrlichen Situation die Wohnqualität der Einwohner verbessert und zusammenhängende Naherholungsräume so weit wie möglich erhalten werden können. Zudem ist der Beurteilung der Auswirkungen auf die Erschliessung des Raumes ein hoher Stellenwert einzuräumen. Ein haushälterischer Umgang mit den finanziel-

len Ressourcen verlangt in erster Linie die Nutzung bereits getätigter Investitionen. Um die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems auf Dauer aufrechterhalten und dessen Gesamtleistung erhöhen zu können, stehen neben gezielten baulichen Vorkehrungen vorwiegend organisatorische Verbesserungen wie z. B. Verkehrssteuerung, Parkraummanagement oder Mobilitätsberatung im Vordergrund. Investitionen in Neu- und Ausbauten der Infrastrukturen sind nur dort vorzunehmen, wo den Kosten ein besonders grosser Nutzen gegenübersteht.

Nicht nur in den Städten Zürich und Winterthur, sondern auch im Glatt- und Limmattal bestehen besonders hohe Anforderungen an die Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die Verdichtung der Nutzungen führt hier zu neuen städtischen Gebieten, die kein übergeordnetes Zentrum aufweisen, sondern polyzentrische Stadtlandschaften bilden. In diesen Stadtlandschaften ist aus Gründen der städtebaulichen Qualität, des Lärmschutzes sowie der Luftreinhaltung ein überdurchschnittlich hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) am Gesamtverkehrsaufkommen erforderlich. Insbesondere muss verhindert werden, dass Verkehr von übergeordneten Verkehrsträgern auf die untergeordneten Netze ausweicht und damit die Lebensqualität in den dicht besiedelten Räumen beeinträchtigt. Auch auf dem übrigen Kantonsgebiet sind die Siedlungen und die Verkehrssysteme dahingehend weiterzuentwickeln und aufeinander abzustimmen, dass die Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gesteigert und eine hohe Wohnqualität mit attraktiven Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr erreicht wird. In Ergänzung zum kantonalen Richtplan tragen auch die regionalen Richtpläne zur Erreichung dieser Ziele bei.

Die Handlungsspielräume für die Teilrevision werden durch die Leitlinien für die wünschbare räumliche Entwicklung vorgegeben. Gemäss Leitlinien 1 und 2 des kantonalen Richtplans vom 31. Januar 1995 soll die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen insbesondere durch die Nutzung der vorhandenen Potenziale im weitgehend überbauten Gebiet sichergestellt werden. Die Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den ÖV auszurichten und die überproportionale Vermehrung des MIV ist zu vermeiden.

Die Teilrevision des kantonalen Verkehrsrichtplans umfasst namentlich folgende inhaltliche Ergänzungen und Änderungen:

- Umsetzen des Prinzips der Nachhaltigkeit sowie der verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze,
- Festlegen von Anforderungen an regionale Gesamtverkehrskonzepte,

- Überprüfen, Anpassen und Priorisieren aller Vorhaben im Bereich des übergeordneten Strassenverkehrs (50 Vorhaben, einschliesslich Begleitmassnahmen und Massnahmen zur Lärmsanierung) sowie im öffentlichen Personenverkehr (42 Vorhaben),
- Festlegen der Anforderungen an Standorte für publikumsintensive Einrichtungen,
- Überprüfen und Bereinigen der Standorte für den Güterumschlag (17 bestehende bzw. geplante Standorte).

In formeller Hinsicht wurde die Legende zur Richtplan-Karte internettauglich gestaltet und die Form des Richtplan-Textes – soweit möglich und sinnvoll – vereinheitlicht.

Im Einzelnen ergeben sich damit folgende wesentliche Festlegungen:

Strassenverkehr

Im kantonalen Richtplan wird das übergeordnete Strassenetz bezeichnet, das Hochleistungsstrassen (HLS) und Hauptverkehrsstrassen (HVS) umfasst. Das Festlegen von Verbindungsstrassen (VS) als Teil des untergeordneten Strassennetzes erfolgt mit den regionalen Richtplänen, gestützt auf die Ergebnisse von regionalen Gesamtverkehrskonzepten und der Strategie HVS.

Der sichere und umweltverträgliche Betrieb des Strassennetzes ist in erster Linie mit organisatorischen Massnahmen zu gewährleisten. Dazu wird ein integriertes Verkehrsmanagement mit den Elementen Verkehrsbeeinflussung auf HLS, regionale Verkehrssteuerung und Parkraummanagement aufgebaut. Priorität kommt der Gewährleistung eines möglichst homogenen Verkehrsflusses auf den HLS, der Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV sowie dem Schutz der Wohnbevölkerung vor übermässigen Belastungen zu.

Die grossen Verkehrsströme sollen soweit möglich auf den HLS kanalisiert werden. In erster Priorität sind dazu die vom Bund beschlossenen HLS zügig fertig zu stellen (insbesondere die A4 im Knonaueramt). Mittel- und langfristig sind zudem weitere gezielte Ergänzungen bzw. Ausbauten des HLS-Netzes vorgesehen (u. a. Ausbau der Nordumfahrung Zürich, Neubau Stadttunnel Zürich, Vorhaben im Raum Winterthur sowie im Glatt- und Limmattal).

Die HVS übernehmen den Verkehr auf weniger stark belasteten Achsen. Ausbauten und Umfahrungen sind vorab dort vorgesehen, wo Wohngebiete wirkungsvoll entlastet werden können.

Neu- und Ausbauvorhaben sind mit Begleitmassnahmen verknüpft, welche die dauerhafte Sicherung der Entlastungswirkung auf dem übrigen Strassenetz und die Begrenzung negativer Auswirkungen

gen sicherstellen. Weitere Vorhaben dienen zudem spezifisch dem Lärmschutz an besonders stark belasteten Strassenabschnitten.

Öffentlicher Personenverkehr

Der ÖV hat vom Verkehrszuwachs, der nicht dem Fuss- oder Veloverkehr zuzurechnen ist, mindestens die Hälfte zu übernehmen. Dies erfordert weitere Verbesserungen des Angebots, insbesondere in Gebieten mit besonders hoher Verkehrsdichte. Besondere Aufmerksamkeit erfordert zudem der Freizeitverkehr sowohl im ländlichen wie auch im städtischen Raum.

Das Eisenbahnnetz bildet das Rückgrat des ÖV im Kanton Zürich (international, national und regional). Zur Steigerung seiner Leistungsfähigkeit sind gezielte Ergänzungen vorgesehen (u. a. Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, Leistungssteigerung Zürich-Oerlikon-Winterthur, verbesserte Anbindung an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz).

Den besonderen Anforderungen an Erschliessungsqualität und Leistungsfähigkeit des ÖV in den Zentrumsgebieten der Regionen Zürich, Glatt- und Limmattal wird mit Vorhaben für Stadtbahnen bzw. zur Ergänzung des Tramnetzes Rechnung getragen.

Parkierung

Standorte von publikumsintensiven Einrichtungen sollen bestmöglich in die Siedlungsstruktur und in das bestehende Verkehrssystem integriert werden. Neue Vorhaben sind im Sinne der Leitlinien in erster Linie an bereits heute gut mit dem ÖV erreichbaren Standorten vorzusehen. Damit kann sowohl ein Beitrag zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes und zur besseren Nutzung der bereits in den ÖV getätigten Investitionen als auch zur Verbesserung der Planungssicherheit für Investoren und zur Sicherstellung einer allgemein guten Erreichbarkeit von publikumsintensiven Einrichtungen geleistet werden.

Luftverkehr

Die Festlegungen für die übrigen Flugplätze in Pt. 4.6.2 wurden präzisiert und mit Blick auf veränderte Verhältnisse und die Objektblätter des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) sachgerecht ergänzt. Pt. 4.6.1 Flughafen Zürich-Kloten wird hingegen vorerst unverändert gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 31. Januar 1995 beibehalten. Die Revision von Pt. 4.6.1 sowie allenfalls weitere Festlegungen im Bereich Flughafenregion werden zurzeit vorbereitet und sollen im Rahmen eines eigenständigen Richtplan-Verfahrens erfolgen.

Die Überarbeitung und Ergänzung des kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr erfolgte direktionübergreifend unter Beizug aller betroffenen Fachämter. Die Baudirektion führte zum Entwurf vom 11. Juli bis 20. Oktober 2003 die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger sowie beim Bund durch (§ 7 Abs. 1 PBG, Art. 7 RPG). Es sind 159 Stellungnahmen mit insgesamt 732 Anträgen eingegangen, wobei sich alle Planungsgruppen, 121 Zürcher Gemeinden, alle Nachbarkantone sowie der Bund mit einer koordinierten Stellungnahme geäußert haben. Die Mehrheit der Stellungnahmen unterstützte die Inhalte des vorgelegten Entwurfs und gab wertvolle Anregungen. Zahlreiche Anträge betrafen Unklarheiten und Verständnisfragen, die zu textlichen Präzisierungen, Konkretisierungen und Anpassungen sowie zu Kartenänderungen führten. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung, die nach einer ersten Beratung durch die zuständige Kommission des Kantonsrates erfolgt, werden sich nicht nur die bereits kontaktierten Behörden, sondern auch die Bevölkerung schriftlich äussern können (§ 7 Abs. 2 und 3 PBG, Art. 4 RPG).

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, der Teilrevision des kantonalen Richtplans zuzustimmen.

Zürich, 17. November 2004

Im Namen des Regierungsrates

| | |
|----------------|----------------------|
| Der Präsident: | Der Staatsschreiber: |
| Jeker | Husi |