

Sitzung vom 2. Dezember 2009

### **1903. Anfrage (Kantonale Richtplan-Strategie für Stadtbahnen)**

Die Kantonsräte Peter Anderegg und Thomas Maier, Dübendorf, sowie Kantonsrätin Carmen Walker Späh, Zürich, haben am 14. September 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Gesamtverkehrskonzept, Agglomerationsprogramm, ZVV-Strategie und der revidierte Verkehrsrichtplan 2007 äussern sich zum schienengebundenen Mittel- und Feinverteiler sehr allgemein; die Stadtzürcher VBZ-Netzstudie 2025 erwähnt immerhin einige über die Stadtgrenzen hinaus nötige Tramkorridore. Aber eine erkennbare kantonale Strategie für grenzüberschreitende Stadtbahnen im Richtplan fehlt. Mit Stadtbahnen sind sowohl Fein- als auch Mittelverteiler gemeint.

Auslöser für diese Feststellung ist die Streichung von Stadtbahnlinien aus dem regionalen Richtplan Glattal durch die ZPG-Delegiertenversammlung vom 24 Juni 2009: Konkret ging es dort u. a. um Verlängerungen von Tramlinien zum Bahnhof Dübendorf. Einerseits wurde argumentiert, Teilstrecken seien bereits im kantonalen Verkehrsrichtplan festgelegt und andererseits erachtete die Stadt Dübendorf diese Raum- und Trasseesicherung als nicht mehr nötig. Dies im Gegensatz zur Stadt Zürich, die in der Vernehmlassung im Februar 2009 die Streichung der eingetragenen Linien bemängelte und beantragte, wenigstens die Verlängerung der Tramlinie 9 beizubehalten. Nun entsteht die paradoxe Situation, dass Stadtbahnen aus beiden Richtplänen gestrichen wurden. Damit ist aber eine sinnvolle, grenzüberschreitende Tramvernetzung in Zürich Nord gefährdet.

In der Verkehrsrichtplan-Debatte 2006 wurde zwar darauf hingewiesen, dass Tramlinien in die regionalen Richtpläne gehörten; trotzdem wurden eher zufällig einzelne Linien in den kantonalen Verkehrsrichtplan eingetragen. Spätestens seit die Glattalbahn fährt, ist klar, dass eine die Stadt Zürich überschreitende Stadtbahn-Strategie fehlt; diskutiert werden einzelne Linienführungen wie die Glattal- oder Limmattalbahn.

Die Vernetzung der stadtnahen Gemeinden untereinander und mit der Kernstadt Zürich mit weiteren Stadtbahnen ist zentral für die urbane Entwicklung in- und ausserhalb der Stadt Zürich. Dessen ist sich auch der Regierungsrat bewusst, wenn er im eben publizierten Raumplanungsbericht 2009 «die Etablierung von Stadtbahnen als strukturierendes Element in den Stadtlandschaften» postuliert. Gebiete mit analog

hoher Baudichte wie in Stadtquartieren und Entwicklungsgebieten sind zur Erhöhung des geforderten Modalsplits mit schienengebunden öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschliessen. Es ist daher aus verkehrspolitischen, raumplanerischen und städtebaulichen Gründen wichtig und richtig, den erforderlichen Raum für solche Tramschienen rechtzeitig zu sichern. Dazu ist eine kantonale Sicht wichtig, die nicht von eher zufälligen Partikularinteressen abhängt: es braucht eine eigentliche Stadtbahn-Strategie.

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass der kantonale Richtplan (Teilrichtplan Verkehr) keine klar erkennbare Strategie in Bezug auf die Stadtbahnen enthält?
2. Wie gedenkt der Regierungsrat «die Etablierung von Stadtbahnen», wie festgehalten im Raumplanungsbericht 2009, im Rahmen der Gesamtüberprüfung der kantonalen Richtpläne umzusetzen?
3. In welcher Richtung könnte eine Stadtbahn-Strategie gehen und in welchem Zeitraum könnte sie festgelegt werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Peter Anderegg, Thomas Maier, Dübendorf, und Carmen Walker Späh, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Raumplanung dient der zweckmässigen und haushälterischen Nutzung des Bodens und ermöglicht eine nachhaltige Raumentwicklung. Der kantonale Richtplan ist eine Daueraufgabe und soll die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen oder sichern (vgl. § 18 Planungs- und Baugesetz vom 7. September 1975, PBG; LS 700.1).

Gemäss § 30 Abs. 4 PBG sind Tram- und Buslinien mit den dazugehörigen Anlagen grundsätzlich in den regionalen Richtplänen zu bezeichnen. Stadtbahnen und Tramverlängerungen werden jedoch dann im kantonalen Richtplan festgelegt, wenn sie die Regionsgrenzen überschreiten, eine Abstimmung mit Nachbarkantonen erfordern, der Erschliessung wichtiger Einrichtungen im kantonalen oder nationalen Interesse dienen oder wenn ihnen eine besondere Bedeutung für die Vernetzung und Erschliessung kantonalen Zentrumsgebiete zukommt. Anlass für eine Festlegung im kantonalen Richtplan kann auch der für finanzielle Beiträge des Bundes erforderliche Nachweis der räumlichen

Abstimmung mit weiteren kantonalen Festlegungen sein. Dies betrifft namentlich auch die lenkende und die Siedlungsentwicklung strukturierende Wirkung schienengebundener Verkehrsmittel in dafür geeigneten Gebieten.

Im geltenden kantonalen Richtplan sind verschiedene Stadtbahnen und Tramerschliessungen oder -verlängerungen aufgeführt. Ihre Aufnahme in den kantonalen Richtplan dient der räumlichen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die Festlegungen im kantonalen Richtplan sind zudem in Bezug auf ihren voraussichtlichen Verwirklichungshorizont priorisiert (kurz-, mittel-, langfristig). Eine umfassende Beurteilung, z. B. hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, liegt jedoch in den meisten Fällen noch nicht vor. Diese erfolgt in der Regel im Rahmen der Entwicklung von Umsetzungsstrategien. Die Festlegungen im Richtplan sind somit als Sicherung von Optionen für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs zu verstehen.

Zu Frage 2:

Im Rahmen der gegenwärtigen Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans besteht Gelegenheit, die Zweckmässigkeit der bestehenden Festlegungen zu überprüfen und allenfalls anzupassen. Möglicherweise ist die bestehende Liste hinsichtlich potenzieller Korridore für neue Stadtbahnen nicht vollständig, namentlich in Fällen, in denen bisher geplante Tramlinien bzw. Tramverlängerungen aus regionalen Richtplänen gestrichen wurden.

Das Ergebnis dieser Überprüfung und Bereinigung wird noch keine umfassende Strategie für die weitere Zukunft darstellen. Die entsprechenden Strategien zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich werden vom Kantonsrat vielmehr alle zwei Jahre im Rahmen der Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr fortgeschrieben und festgelegt (vgl. § 28 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr; PVG; LS 740.1). Für die einzelnen Verkehrsmittel sind unterschiedliche Stossrichtungen vorgesehen. Die S-Bahn wird nach Massgabe der sogenannten 4. Teilergänzungen weiterentwickelt. Für die beiden grossen Städte Zürich und Winterthur wurden Netzentwicklungsstrategien erarbeitet, die einen Planungshorizont bis etwa 2025 abdecken. Für den Feinverteiler Bus besteht eine Busvision, die zum einen Planungsleit-sätze festlegt und zum anderen Korridore mit Bezeichnung von Betriebszeiten und Taktangebot definiert.

Für die langfristige Weiterentwicklung von Stadtbahnen und Tramverlängerungen besteht hingegen noch keine umfassende Strategie. Der ZVV beabsichtigt jedoch, in Zusammenarbeit mit dem Amt für Ver-

kehr und dem Amt für Raumordnung und Vermessung, die im kantonalen Richtplan Verkehr eingetragenen Stadtbahnstrecken in der Agglomeration Zürich zusammen mit weiteren potenziellen Korridoren bezüglich ihrer Prioritäten zu beurteilen. Diese Beurteilung erfolgt in Abstimmung mit den gesamtverkehrlichen und raumplanerischen Anforderungen. Die Beurteilung soll Aussagen dazu ermöglichen, ob, wo und in welcher zeitlichen Abfolge der Bau weiterer Stadtbahnen bzw. Tramverlängerungen erfolgen soll.

Zu Frage 3:

In der Weisung zu den gegenwärtigen Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 4531; Beschluss des Kantonsrates vom 23. Februar 2009) wurde festgehalten, dass die langfristige Entwicklung von Tram- und Stadtbahnen wesentlich durch die sich rasch wandelnden Entwicklungsgebiete in der Stadt Zürich und im näheren Agglomerationsgürtel getrieben wird. Die Netzentwicklungsstudie der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich zeigt dabei die Stossrichtungen und Etappierungsschritte bis 2025 in der Stadt Zürich auf. Im Agglomerationsbereich steht die Verwirklichung der Limmattalbahn im Vordergrund. Weitere Stadtbahnprojekte bedürfen einer sorgfältigen Planung und Abstimmung mit den Zielen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der zu erwartenden Wirtschaftlichkeit.

Schienengebundene Verkehrsmittel weisen eine hohe Leistungsfähigkeit auf, ihr Bau und Betrieb ist aber kostenintensiv. Die hohen finanziellen Aufwendungen lassen sich daher nur zur Erschliessung von Gebieten rechtfertigen, die eine grosse Nachfrage erwarten lassen. Anders kann eine befriedigende Wirtschaftlichkeit nicht erzielt werden. Die strukturierende Wirkung einer Stadtbahn muss dabei voll zum Tragen kommen können und mit den übergeordneten räumlichen Entwicklungsvorstellungen des Kantons übereinstimmen. Dies wird vor allem in Räumen der Fall sein, die gemäss Raumordnungskonzept den Handlungsräumen Stadtlandschaft und urbaner Wohnlandschaft zugeordnet sind und die im kantonalen Richtplan als Zentrumsgebiet von kantonalen Bedeutung festgelegt wurden.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wird die dritte Etappe der Glattalbahn, auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2011 das Tram Zürich-West in Betrieb genommen. Zudem sind mit der Planung der Limmattalbahn und einer Tramlinie über die Hardbrücke bereits heute zwei grosse Ausbauprojekte in Angriff genommen worden. Ferner zeigt die Studie zur Netzentwicklung der Stadt Zürich auf, wie das städtische Tramnetz bis 2025 weiterentwickelt werden soll. Darüber hinaus kann

angesichts der beträchtlichen Investitionskosten, der begrenzten finanziellen Mittel und der langen Verwirklichungsphase mittel- bis langfristig nur eine sehr geringe Zahl von Stadtbahnen und Tramverlängerungen verwirklicht werden. Es ist davon auszugehen, dass im Durchschnitt alle zehn Jahre ein grosses Projekt umgesetzt werden kann. Besonders wichtig wird bei der weiteren Planung daher die Konzentration auf Vorhaben sein, welche die grösste positive Wirkung erwarten lassen.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**