

Antrag des Regierungsrates vom 1. November 2000

3816

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

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 1. November 2000,

beschliesst:

I. Der kantonale Richtplan vom 31. Januar 1995 wird wie folgt geändert:

Karte Verkehr: Festlegung eines geplanten doppelspurigen Eisenbahntunnels vom neuen Hauptbahnhof bis in den Einschnitt vor dem nördlichen Portal des Wipkinger Tunnels.

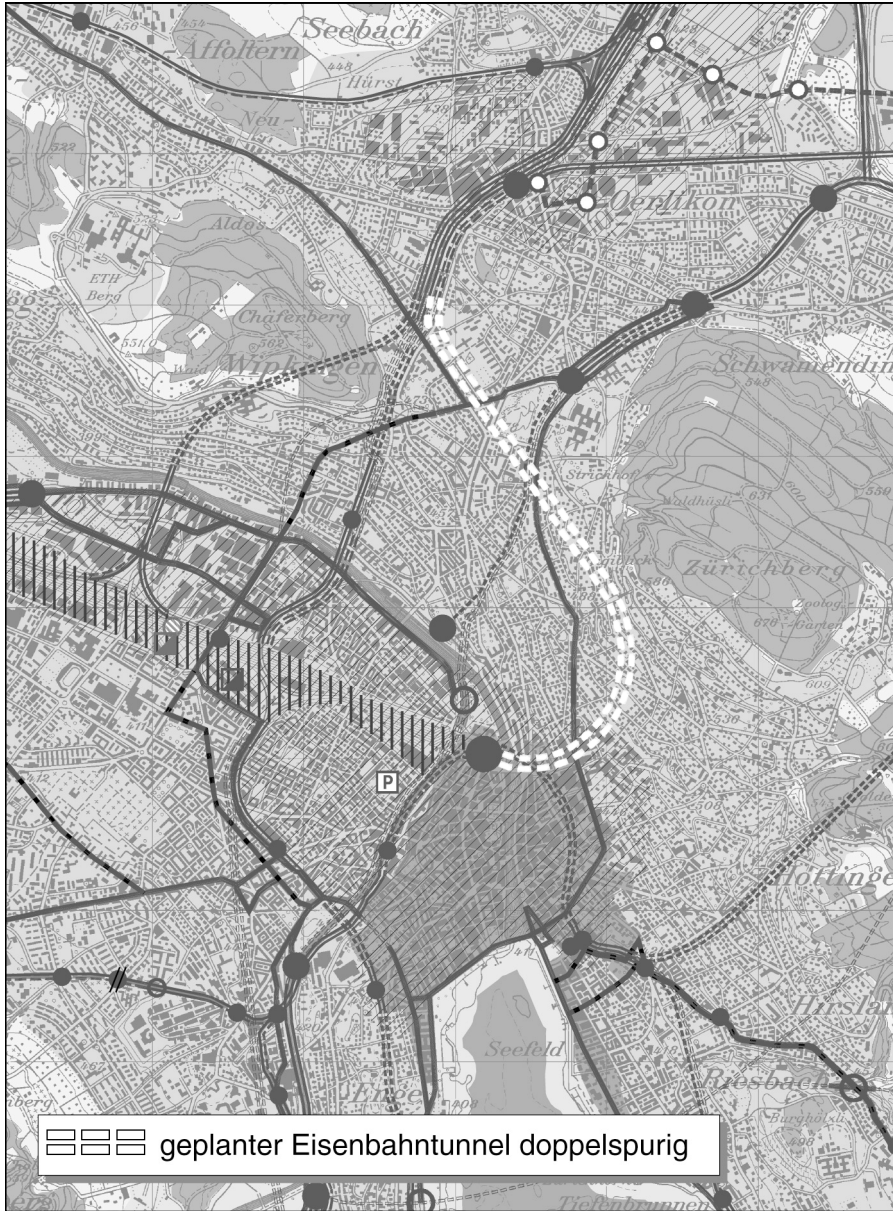
Text: Pt. 4.3.5 b Öffentlicher Personenverkehr, Schwerpunkte der langfristigen Angebotsplanung, S. 94:

Durch die Verwirklichung der Projekte Bahn 2000 I. Etappe, Alp-Transit sowie die Optimierung der Verkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof Zürich werden die heute bereits bestehenden sowie die sich infolge der kurzfristigen Nachfrageentwicklungen abzeichnenden Kapazitätsengpässe nach Möglichkeit behoben. Für die mittel- und langfristig erkennbaren Nachfrageentwicklungen im regionalen, nationalen und internationalen Verkehr sind jedoch weitere, zukunftstaugliche Investitionen vor allem im Knoten Zürich sowie dem Kernbereich im Dreieck Altstetten - Hauptbahnhof - Oerlikon zu tätigen. Eine finanzielle Beteiligung des Kantons an diesen Investitionsvorhaben hat sich nach dem Nutzen für die S-Bahn zu richten.

- Unter dem bestehenden Hauptbahnhof Zürich ist im Bereich unter den Hallengleisen 3 bis 9 ein zweiter unterirdischer Durchgangsbahnhof sowie ein doppelspuriger Eisenbahntunnel von diesem neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof bis in den Einschnitt vor dem nördlichen Portal des Wipkinger Tunnels vorgesehen.

II. Veröffentlichung im Amtsblatt.

III. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.



Weisung

1. Ausgangslage

Am 31. Januar 1995 hat der Kantonsrat den kantonalen Richtplan festgesetzt. Mit Bundesratsbeschluss vom 15. Mai 1996 wurde der Kanton Zürich eingeladen, die Grundlagen mit einem Gesamtverkehrskonzept (einschliesslich vorsorglicher Beitrag gegen Lärm- und Luftbelastungen sowie Verknüpfung der Ausbaumassnahmen für den Regionalverkehr mit den erforderlichen Vorkehrungen für den Fernverkehr) zu erweitern und die entsprechenden Ergänzungen des Richtplans bis 31. März 2000 zur Prüfung und Genehmigung einzureichen.

In der Berichterstattung über den Stand der Raumplanung an den Bundesrat vom 31. März 2000 wies die Baudirektion in Absprache mit der Volkswirtschaftsdirektion darauf hin, dass die Gesamtverkehrskonzeption als Ganzes Ende 2001 fertig gestellt sein werde. Eine umfassende Revision des Richtplans Verkehr wird erst nach Vorliegen dieser Grundlagen in Angriff genommen werden können. Wichtige strategische Projekte, wie die «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich», müssen jedoch auf Grund ihrer zeitlichen Dringlichkeit parallel vorangetrieben bzw. sogar vorgezogen werden. Der Bundesrat wurde daher informiert, dass noch im Laufe des Jahres 2000 eine erste Beurteilung vorgenommen werden solle und damit eine wichtige Voraussetzung für die integrierte Verkehrsplanung erfüllt werde. Die erforderlichen Grundlagen für den Entscheid über den Eintrag der Schlüsselemente für den mittel- und langfristigen Infrastrukturausbau der Bahn liegen mit dem Strategieentscheid sowie Vorprojekt und Planungsstudien mittlerweile vor.

Der Strategieentscheid für den Ausbau der Bahninfrastruktur (Bericht «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich – Strategie für den Ausbau der Bahninfrastruktur», Amt für Verkehr, Januar 2000) wurde vom Regierungsrat am 19. Januar 2000 zur Kenntnis genommen. Die Planung der Ausbauvorhaben im Bahnknoten Zürich wurden zudem dem Kantonsrat im Zusammenhang mit verschiedenen Anfragen und Interpellationen bereits mehrmals zur Kenntnis gebracht (KR-Nr. 371/1998, KR-Nr. 372/1998, KR-Nr. 492/1998, KR-Nr. 121/1999, KR-Nr. 319/1999, KR-Nr. 157/2000). Insbesondere in seiner Beantwortung der Interpellation betreffend Eurogate und Durchgangsbahnhof (KR-Nr. 157/2000) wies der Regierungsrat darauf hin, dass für die Ausgestaltung der unterirdischen Anlagen als Durchgangsbahnhof und die neue Verbindung nach Oerlikon eine Richtplanergänzung erforderlich sein wird. Gleichzeitig hat er in Aussicht gestellt, dass die Volkswirtschaftsdirektion zusammen mit der Baudirektion voraussichtlich im Spätherbst 2000 darüber Antrag stellen werde.

Nach § 9 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes (PBG, LS 700.1) sind die Planungen neuen Erkenntnissen und Entwicklungen anzupassen, soweit Rechtssicherheit und Billigkeit es zulassen. Änderungen und Ergänzungen sind namentlich vorzunehmen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, wenn auf Grund näherer Abklärungen bessere Lösungen möglich sind oder wenn sich neue Aufgaben stellen (Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung, RPG, SR 700). Änderungen oder Ergänzungen von Richtplänen erfolgen im gleichen Verfahren wie die erstmalige Festsetzung.

Der Inhalt der Änderung ist aus dem beantragten Text und der zugehörigen Karte ersichtlich.

2. Ausbaubedarf der Bahninfrastruktur

Die Zukunft der Bahn ist entscheidend für die Zukunft des Standortes Zürich. Das Ziel, sich im Wettbewerb mit den übrigen europäischen Wirtschaftsräumen auf Rang 5 zu positionieren, kann nur gelingen, wenn der Verkehr effizient und umweltgerecht bewältigt werden kann. Die Siedlungs- und Umweltqualität des Wirtschaftsraums Zürich ist ein zentraler Erfolgsfaktor. Nur die Bahn im Zusammenwirken mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln ist in der Lage, den Verkehr in dieser hohen Siedlungsdichte in der erforderlichen Qualität sicherzustellen. Die hohe Verkehrsgunst von Zürich mit seinem Eisenbahnsystem und dem Flughafen hat wesentlich zu seinem Erfolg beigetragen.

Bereits 1997 wurden in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 329/1997 u. a. folgende Aussagen zur Zukunft des Hauptbahnhofs gemacht:

«Der geplante Flügelbahnhof stellt eine Übergangslösung dar. Eine umfassende Lösung, welche der Entwicklung im internationalen, nationalen und regionalen öffentlichen Verkehr im Grossraum Zürich langfristig Rechnung trägt, liegt noch nicht vor. Die Behördendelegation hat beschlossen, dass dieses Projekt unter Leitung der Volkswirtschaftsdirektion an die Hand genommen wird.»

Daraus lässt sich ein klarer Auftrag ableiten, langfristig die Entwicklungsmöglichkeiten für die Bahn im Raum Zürich zu sichern. Diese langfristigen Perspektiven sollen die Voraussetzungen schaffen, um auch kurz- und mittelfristig handlungsfähig zu werden.

In der Zwischenzeit sind im Rahmen des Projektes «Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich» unter Federführung des Amtes für Verkehr Strategien für die mittel- und langfristige Entwicklung im internationalen, nationalen und regionalen öffentlichen Verkehr im

Grossraum Zürich entwickelt worden. Bei der Umsetzung dieser Strategien in effektive Strecken- und Knotenbelastungen zeigt sich, dass die grösste Zusatzbelastung im Verkehr über den Hauptbahnhof zu verzeichnen ist. Die Stossrichtung, den Verkehr grundsätzlich über das Zentrum zu führen, ist unternehmerisch und politisch begründet:

- Es entspricht einem wesensgerechten Einsatz der Bahn, die Angebote auf die grössten Verkehrsströme auszurichten. Eine solche Konzentration der Kräfte führt zu dichten, attraktiven und damit wettbewerbsfähigen Fahrplänen. Dies schliesst selbstverständlich nicht aus, notwendige Kapazitäten für tangentiale Verbindungen zu schaffen. Eine Umfahrung des Stadtzentrums ist jedoch nur unter der Voraussetzung erfolgversprechend, dass deutlich spürbare Reisezeitvorteile in ausreichend mächtigen Verkehrsströmen erzielt werden können.
- Die Wertsteigerung des Stadtzentrums ist klarer Wille des Stadtrates von Zürich und Leitsatz des kantonalen Richtplans.

Der hauptsächliche Handlungsbedarf konzentriert sich klar auf die Achse Limmattal - Stadt Zürich - Glattal. Abgesehen vom Zürichbergtunnel bestehen heute auf diesem Korridor nur zwei Doppelspurstrecken (Käferberg- und Wipkingertunnel). Die strategische Entscheidung spitzt sich auf das künftige Infrastrukturkonzept für diese Achse zu. Die ursprüngliche Strategie für die Weiterentwicklung der Bahnanlagen weist vier Stossrichtungen auf (Durchgangsbahnhof West-Nordost mit Anschluss Süd; Tangente West-Nordost; Tangente West-Süd; Option einer neuen Innenstadtverbindung aus dem Durchgangsbahnhof nach Süden). Der neue Durchgangsbahnhof steht im Zentrum der Strategie. Eine Linienführung über einen Durchgangsbahnhof ist mit dem grossen Vorteil verbunden, dass der Bahnhof Sihlpost nach einer Übergangszeit aufgehoben werden kann und dass auch ein durchgehender Ausbau des Wipkinger Viadukts vermieden wird. Von der in früheren strategischen Überlegungen vorgesehenen langfristigen Option einer neuen Innenstadtverbindung aus dem Durchgangsbahnhof nach Süden musste Abstand genommen werden, weil einerseits der mögliche Nutzen äusserst klein und andererseits der Bau unverhältnismässig teuer wäre. Diese Option wird deshalb nicht mehr weiterverfolgt. Bezüglich der Tangentialverbindung Altstetten-Oerlikon hat sich in der Zwischenzeit gezeigt, dass auf Grund der zeitlich geringeren Dringlichkeit und der bisherigen Untersuchungen die erforderlichen Unterlagen für eine planerische Festlegung nicht in den nächsten Monaten zu erwarten sind, sodass sich eine Beschränkung des Richtplaneintrages auf die Fortsetzung der neuen Durchmesserlinie vom neuen Durchgangsbahnhof nach Oerlikon beschränken kann und sich im Moment kein Bedarf für weitere Richtplaneinträge abzeichnet.

3. Revision des kantonalen Richtplans

Der Richtplan vom 31. Januar 1995 vermag den neuen Erkenntnissen und den Ansprüchen auf Grund der Strategien für die mittel- und langfristige Entwicklung im internationalen, nationalen und regionalen öffentlichen Verkehr im Grossraum Zürich nicht mehr zu genügen. So wurde beispielsweise bei der Festsetzung des Richtplans im Jahre 1995 auf das sich erst im Aufbau befindende Verkehrsmodell des Kantons Zürich und das darauf aufbauende Gesamtverkehrskonzept verwiesen. Inzwischen konnten die bedeutsamen Grundlagen so weit ergänzt und aktualisiert werden, dass sich die Strategie für den öffentlichen Verkehr im Knoten Zürich genügend gefestigt hat und eine Teilrevision des Richtplans nötig wird (§ 9 Abs. 2 PBG, Art. 9 Abs. 2 RPG). Der Richtplaneintrag dieser Schlüsselinfrastruktur ist zudem zeitlich dringlich, indem nun die planerischen Voraussetzungen geschaffen werden müssen, dass einerseits das Bauwerk rechtzeitig in Betrieb genommen werden kann und andererseits keine negativ präjudizierenden Tatsachen geschaffen werden, die eine Verwirklichung verhindern könnten.

Mit der Teilrevision werden im Wesentlichen die Grundlagen und Zielsetzungen bezüglich des mittel- und langfristigen Ausbaus der Bahninfrastruktur auf den neuesten Stand gebracht sowie die wesentlichsten Infrastrukturelemente festgelegt:

Unter dem bestehenden Hauptbahnhof Zürich wird im Bereich unter den Hallengleisen 3 bis 9 ein zweiter unterirdischer Durchgangsbahnhof sowie ein doppelspuriger Eisenbahntunnel von diesem neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof bis zum Bahnhof Oerlikon geplant.

Die Überarbeitung und Ergänzung des kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr erfolgte durch das Amt für Verkehr (AFV) in einer directionsübergreifenden Zusammenarbeit mit dem Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV). Die Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen für den mittel- und langfristigen Ausbau der Bahninfrastruktur erfolgte in einer breit abgestützten Projektorganisation mit folgenden Gremien:

- Behördendelegation, bestehend aus Vertretern der SBB AG, des Bundesamtes für Verkehr (BAV), des Stadtrates von Zürich, des Regierungsrates des Kantons Zürich sowie der Exekutivbehörden der Nachbarkantone.
- Lenkungsausschuss, bestehend aus Vertretern des Amtes für Verkehr (AFV), des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV), der SBB AG sowie des Tiefbauamts der Stadt Zürich (TAZ).

- Amtschefkonferenz Verkehr, bestehend aus Vertretern des Amtes für Verkehr (AFV), des Tiefbauamtes (TBA), des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), des Amtes für Raumordnung und Vermessung (ARV), der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei (Kapo) sowie der unique zurich airport AG.
- Verkehrsausschuss des Regierungsrates, bestehend aus dem Vorsteher der Volkswirtschaftsdirektion sowie den Vorsteherinnen der Baudirektion und der Direktion für Soziales und Sicherheit.

Mit der äusserst breit abgestützten Projektorganisation konnte sichergestellt werden, dass die Anforderungen an die Anhörung der nach-, neben- und übergeordneten Planungsträger (§ 7 Abs. 1 PBG, Art. 7 RPG) durch umfassenden Einbezug der betroffenen Behörden mit entsprechender Berücksichtigung der vorgebrachten Anregungen vollumfänglich erfüllt werden. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung, die nach einer ersten Beratung durch die zuständige Sachkommission des Kantonsrates erfolgt, werden sich nicht nur die bereits in der Projektorganisation eingebundenen 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.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Fuhrer	Husi