



Kanton Zürich

4222 a

Kantonaler Verkehrsrichtplan Teilrevision

Erläuterungsbericht zu den Einwendungen

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

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einleitung.....	5
2. Gesamtverkehrsstrategie.....	11
3. Strassenverkehr.....	19
3.1 Zielsetzungen.....	20
3.2 Karteneinträge.....	22
3.3 Festlegung Hauptverkehrsstrassennetz.....	28
3.4 Festlegung geplanter Vorhaben (gemäss Vorlage 4222).....	32
3.5 Festlegung weiterer Vorhaben.....	63
3.6 Massnahmen zur Umsetzung.....	66
4. Öffentlicher Personenverkehr.....	69
4.1 Zielsetzungen.....	69
4.2 Karteneinträge.....	73
4.3 Massnahmen zur Umsetzung.....	98
5. Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen.....	100
6. Güterverkehr.....	108
7. Luftverkehr.....	116
8. Schifffahrt.....	124
9. Grundlagenverzeichnis.....	126

1. Einleitung

1 Öffentliches Mitwirkungsverfahren

Dieser Bericht befasst sich mit den Einwendungen zur Revision des kantonalen Verkehrsrichtplans im Rahmen der öffentlichen Auflage vom 2. Mai bis 30. Juni 2005 (Vorlage 4222 gemäss Regierungsratsbeschluss vom 17. November 2004, unverändert von der Kommission für Planung und Bau für die öffentliche Auflage verabschiedet am 17. März 2005). Der Bericht enthält Erläuterungen gemäss Art. 7 der Raumplanungsverordnung des Bundes (RPV) sowie gemäss § 7 Abs. 3 und § 20 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes (PBG).

Insgesamt haben sich 1294 verschiedene Einwendende mit knapp 1600 verschieden formulierten Anträgen und Begründungen am öffentlichen Mitwirkungsverfahren beteiligt. So weit Anregungen und Einwendungen berücksichtigt wurden, sind sie in Form von Änderungen der Karte oder des Textes in den Richtplan eingeflossen. Nicht eingetreten werden kann auf Eingaben, die auch nicht sinngemäss als Anträge verstanden werden können, und auf solche, die offensichtlich nicht die Raumplanung bzw. den kantonalen Richtplan betreffen oder nicht Gegenstand der Vorlage sind.

2 Rückweisung gesamter Richtplan

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die vorliegende Fassung des Verkehrsrichtplans abzulehnen und zur vollständigen Überarbeitung zurückzuweisen. Dabei sei der Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs mehr Gewicht beizumessen und die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen habe sich an der Verbesserung der Siedlungsqualität zu orientieren.

Der Kantonsrat hat mit der Festsetzung des kantonalen Richtplans am 31. Januar 1995 festgelegt, die Gesamtverkehrskonzeption auf Grundlage des Verkehrsmodells zu aktualisieren, um danach die aus raumplanerischer Sicht nötigen Prioritäten zu setzen. Mit der Genehmigung des Zürcher Richtplans hat der Bundesrat mit Beschluss vom 15. Mai 1996 ebenfalls das Erarbeiten einer Gesamtverkehrskonzeption als Grundlage für die Ergänzung des kantonalen Richtplans verlangt.

Seit der Neu-Festsetzung des kantonalen Richtplans im Jahr 1995 wurden Teilrevisionen zur Glattalbahnhof (22. September 1997) und zur Durchmesserlinie mit Durchgangsbahnhof Löwenstrasse (11. Juni 2001) vorgenommen. Seit 1995 erfolgten zudem umfassende Grund-

lagenarbeiten zu allen Bereichen des Verkehrs. Dabei wurde dem starken Verkehrswachstum und den demografischen Veränderungen innerhalb und ausserhalb des Kantons Zürich Rechnung getragen. Die Planungspflicht gemäss Art. 2 RPG und § 8 PBG gebietet, die gestellten Aufgaben aus gesamtheitlicher Sicht anzugehen.

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs erhielt u. a. mit den Leitlinien bereits mit dem kantonalen Richtplan 1995 ein hohes Gewicht. Mit der zunehmenden Mobilität bei nicht vermehrbarem Raum erhält der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr im überwiegend dicht besiedelten Kanton Zürich eine zunehmende Bedeutung. Entsprechende Festlegungen im kantonalen Richtplan tragen dem Anliegen Rechnung und sollen damit zur nachhaltigen Entwicklung beitragen.

3 Struktur, Inhalt, Formales

Mehrere Einwendende beantragen, es seien die Richtplaninhalte in einer gut lesbaren, nachvollziehbaren und controllingfähigen Art und Weise darzustellen. Jemand verlangt, alle Vorhaben seien nach Prioritäten abzustufen und der Richtplantext sei um ein Kapitel «Massnahmen des Mobilitätsmanagements» zu ergänzen. Jemand beantragt, das Kapitel «Öffentlicher Personenverkehr» sei vor das Kapitel «Strassenverkehr» zu stellen und es sei das öffentliche Auflageverfahren nach der inhaltlichen Beratung durch die Kommission zu wiederholen.

Die Anpassung des kantonalen Verkehrsrichtplans entspricht einer Teilrevision des am 31. Januar 1995 vom Kantonsrat neu festgesetzten Richtplans. Im Einklang mit Art. 8 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) erfolgt somit weiterhin in allen Kapiteln eine klare Gliederung des Richtplantextes nach Zielsetzungen (richtungsweisende Festlegungen), Karteneinträgen (objektbezogene Anordnungen, wenn möglich mit Angabe des Realisierungshorizonts) sowie Massnahmen zur Umsetzung (Handlungsanweisungen an Behörden für weiteres Vorgehen). Für die weitere Konkretisierung der Massnahmen des kantonalen Verkehrsrichtplans bestehen eingespielte, gesetzlich geregelte Verfahren und Instrumente (z. B. Strassenbauprogramm, Luft-Programm, Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr; vgl. Grundlagenverzeichnis).

Die Prioritäten ergeben sich im Wesentlichen aus der Angabe des Realisierungshorizontes. Die wichtigsten Ziele und Grundsätze für die Organisation des Verkehrs sind vorab in Pt. 4.1.1 und 4.2.1 enthalten, während Festlegungen betreffend Beeinflussung der Verkehrsmengen

und -ströme insbesondere grosser, verkehrserzeugender Anlagen in Pt. 4.4 getroffen werden. Hingegen wären weiter gehende Massnahmen oder gar ein Kapitel zum Mobilitätsmanagement nicht stufengerecht. Diese wurden bereits mit den Zielen und Grundsätzen der Gesamtverkehrskonzeption sowie mit der Strategie für den Agglomerationsverkehr vom Regierungsrat festgelegt bzw. sind Gegenstand der regionalen Gesamtverkehrskonzepte. Mit der Reihenfolge der Kapitel wird keine Aussage zur Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger gemacht (vgl. Richtplandokument, Pt. 4.1). Eine Wiederholung des öffentlichen Auflageverfahrens wäre nur bei grundlegenden Änderungen notwendig und liegt im Ermessen des Kantonsrates. Mit der öffentlichen Detailberatung und Festsetzung des Richtplans durch das Kantonsparlament ist sowohl die Transparenz als auch die demokratische Legitimation in hohem Masse gegeben.

4 Erläuterungen zu den Festlegungen

Mehrere Einwendende beantragen, es seien Angaben zur nachhaltigen Entwicklung bzw. zu den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen sowie über technische, finanzielle und zeitliche Aspekte gemäss § 20 PBG festzuhalten.

Im Rahmen der Richtplanung, welche neben dem behördenverbindlichen Richtplandokument insbesondere auch die kontinuierlichen zielgerichteten Grundlagenarbeiten umfasst, werden für alle Vorhaben entsprechend dem Projektstand und Konkretisierungsgrad eines Vorhabens die Auswirkungen dargelegt. Mit dem kantonalen Richtplan erfolgen richtungsweisende Festlegungen und objektbezogene Anordnungen sowie Anweisungen für das weitere Vorgehen unter Respektierung weiterer in der Rechtsordnung festgelegter Instrumente, Verfahrensabläufe und Zuständigkeiten. Dies gilt namentlich für die Finanzierung von Vorhaben und für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit von konkreten Projekten. Die Festlegungen im kantonalen Richtplan werden in einer Form festgehalten, dass für die Planungsträger der Handlungsspielraum ersichtlich ist, ohne dass weitere Dokumente konsultiert werden müssen. Im Weiteren ist das Verfahren für den kantonalen Richtplan so angelegt, dass die Festlegungen durch die Festsetzung des Kantonsrates bestmöglich demokratisch legitimiert und die Entscheide sowohl durch Offenlegen der Kantonsrats-Protokolle wie auch des Erläuterungsberichts zu den Einwendungen nachvollziehbar sind.

5 Aufzeigen der Koordination zwischen raumwirksamen Tätigkeiten, Instrumenten, Themen und Fachbereichen

Mehrere Einwendende beantragen, es seien generell Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen, der Koordinationsstand nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung über die Raumplanung (RPV) festzuhalten und der kantonale Verkehrsrichtplan auf die Bedürfnisse des Siedlungs- und Landschaftsplans auszurichten.

Bei der Neufestsetzung des kantonalen Richtplans am 31. Januar 1995 erfolgten schwerpunktmässig Anpassungen des Siedlungsrichtplans, welcher durch die Teilrevision des Landschaftsrichtplans am 2. April 2001 ergänzt wurde. Die Teilrevision des Verkehrsrichtplans stellt – in Übereinstimmung mit der bundesrätlichen Prüfung und Genehmigung des Richtplans 1995 – die Festlegungen des Siedlungs- und Landschaftsrichtplans als verpflichtenden Rahmen voran.

Bezüglich Angaben zum Koordinationsstand nach Art. 5 Abs. 2 RPV ist festzuhalten, dass der Zürcher Richtplan mit wirkungsorientierten Inhalten und einer differenzierten Gliederung des Richtplan-Textes zu einer auf einen langfristigen Zeithorizont ausgerichteten räumlichen Entwicklung beiträgt und damit im Einklang mit dem Bundesrecht steht. Eine schematische Zuordnung zu den Kategorien «Festsetzung», «Zwischenergebnis» und «Vororientierung» erweist sich für komplexe raumplanerische Anordnungen in dicht besiedelten Räumen als nicht zweckmässig und kann zu falschen Schlüssen, insbesondere betreffend Verbindlichkeit führen.

6 Gesamtverkehrskonzept als Grundlage für den Richtplan

Mehrere Einwendende beantragen, es sei vor der Genehmigung des Richtplans eine kantonale Gesamtverkehrskonzeption zu erstellen, welche auf einer Gesamtverkehrsplanung basiert, die integral den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr berücksichtigt.

Die «Verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich» wurden vom Regierungsrat am 23. Januar 2002 beschlossen und vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommen. Diese Ziele und Grundsätze sind in die Überarbeitung des kantonalen Verkehrsrichtplans eingeflossen. Das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich wurde am 13. September 2006 vom Regierungsrat beschlossen. Es bildet eine Grundlage für Festlegungen im kantonalen Richtplan.

7 Zusammenhang Siedlung und Verkehr

Mehrere Einwendende beantragen, es seien die Wechselwirkungen zwischen Siedlung und Verkehr sowohl innerhalb wie ausserhalb des Kantons Zürich aufzuzeigen. Weitere Einwendende beantragen, es sei der kantonale Siedlungsrichtplan vorgängig der Teilrevision des Verkehrsrichtplans zu ändern.

Der Teilrevision des kantonalen Verkehrsrichtplans wurden die Dimensionierung und die Struktur gemäss den vorhandenen Festlegungen zur Siedlung vorangestellt. So weit auf Richtplanstufe möglich, sind die Verkehrsarten gestützt auf die Leitlinien des Richtplans (vgl. Richtplantext, Pt. 1.2.2) sachgerecht aufeinander abgestimmt; die weitere Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrsarten erfolgt bei der konkreten Umsetzung der Richtplan-Festlegungen in den nachgelagerten Verfahren.

8 Objektspezifische Anordnungen zum Fuss- und Veloverkehr

Mehrere Einwendende beantragen, es seien bestimmte Velowege, -vorhaben sowie konkrete objektspezifische Anweisungen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.

Der Fuss- und Veloverkehr hat vor allem in dicht besiedelten Gebieten sowie auf kurzen Distanzen eine grosse Bedeutung sowohl für Arbeits- und Schulwege wie auch für Einkauf und Besuche. Eine besonders wichtige Stellung erhalten diese beiden Verkehrsarten auch bei Freizeit- und Erholungsaktivitäten (vgl. Richtplantext, Pt. 4.3a).

Konkrete objektspezifische Anordnungen zum Fuss- und Veloverkehr wären im kantonalen Richtplan nicht stufengerecht. Sie sind daher Bestandteil der regionalen Richtpläne oder – im Falle von individuell-konkreten Vorgaben – sogar Gegenstand der Projektierung, wo auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Lösungen gefunden werden können.

9 Festlegungen zum Fuss- und Veloverkehr

Mehrere Einwendende beantragen, es sei dem Fuss- und Veloverkehr mit jeweils unterschiedlichen Ansprüchen von Alltags- und Freizeitverkehr und den Umsteigebeziehungen zum öffentlichen Verkehr vermehrt Beachtung zu schenken sowie die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Dazu seien verbindliche Umlagerungsziele für den nichtmotorisierten Verkehr und Massnahmen zur Umsetzung festzulegen.

Die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs wird im Richtplantext hervorgehoben (vgl. Pte. 4.1.1 sowie 4.3a). Die einzelnen Massnahmen sind – so weit im kantonalen Verkehrsrichtplan stufengerecht – festgehalten. Die Verkehrssicherheit ist als einer der fünf Wirkungsbereiche gemäss der Gesamtverkehrskonzeption eingeflossen. Weiter gehende, verkehrs- und sicherheitsbezogene Vorgaben sind Gegenstand der Konkretisierung der einzelnen Verkehrsvorhaben mittels der dem kantonalen Richtplan nachgelagerten Instrumente und Verfahren.

2. Gesamtverkehrsstrategie

1 Überarbeitung Gesamtverkehrsstrategie

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Richtplante in Pt. 4.1 «Gesamtverkehrsstrategie» zu überarbeiten und eine Präzisierung bezüglich Kompetenzen, Instrumentarien, flankierenden Massnahmen und Finanzplanung sowie Umweltvorsorge vorzunehmen.

Weitere Einwendende fordern, dass ein Verkehrszuwachs vollständig durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu übernehmen sei. Ausserdem sei dem Fuss- und Veloverkehr Priorität einzuräumen, insbesondere innerhalb der Siedlungsgebiete.

Das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich wurde parallel zur Revision des kantonalen Verkehrsrichtplans erarbeitet. Seit dem Jahr 2001 liegen zudem die Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption vor. Diese sind vollumfänglich in den Richtplante eingeflossen. Eine gesamthafte Überarbeitung ist daher nicht erforderlich. In Pt. 4.1.3a erfolgt im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrs-Controlling eine Aufgabenerweiterung, wonach nicht nur periodisch die Zielerreichung überprüft werden soll, sondern auch aufzuzeigen ist, inwieweit ein Vorhaben einen Beitrag zu dieser Zielerreichung zu leisten vermag. Die Regelung der Kompetenzen sowie die Finanzplanung sind nicht Gegenstand des Richtplans.

Die Darstellung des Umweltzustandes ist Gegenstand des Umweltberichtes sowie des Massnahmenplans Lufthygiene. Diese Grundlagen wurden im Richtplan berücksichtigt. Dem Fuss- und Veloverkehr wird im Richtplante ein grosser Stellenwert beigemessen (vgl. Pte. 4.1.1 sowie 4.3a). Eine Vorgabe zur Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs über den gesamten Kanton widerspricht aber sowohl den Leitlinien des kantonalen Richtplans als auch den Zielen und Grundsätzen der Gesamtverkehrskonzeption. Nur schon auf Grund der in den nächsten Jahren erwarteten Zunahme der Einwohner und Beschäftigten werden auch die MIV-Fahrten weiter anwachsen. Die Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich würde mit solch unverhältnismässigen Modalsplit-Vorgaben erheblich beeinträchtigt.

2 Präzisierung von Zielsetzungen und Massnahmen

Mehrere Einwendende beantragen, es seien die Zielsetzungen der einzelnen Kapitel zu konkretisieren, voraussehbare Zielkonflikte zu benennen und es sei aufzuzeigen, mit welchen Gegenmassnahmen solchen begegnet werden kann. Ebenso seien die vorgesehenen baulichen

und betrieblichen Massnahmen zur Umsetzung der Ziele und Organisation des Gesamtverkehrssystems zu konkretisieren. Weitere Einwendende verlangen, es sei der Richtplantext unter Pt. 4.1.3b dahingehend zu präzisieren, dass regionale Richtpläne nicht mit Festlegungen ohne regionale Bedeutung belastet werden sollen.

Das Aufzeigen von Zielkonflikten und entsprechenden Massnahmen erfolgt – so weit von kantonaler Bedeutung oder hoher räumlicher Wirksamkeit – in den objektbezogenen Anordnungen des kantonalen Richtplans. Weiter gehende Konkretisierungen sind Gegenstand der Grundlagen, nachgelagerter Planungen und gesetzlich geregelter Verfahren (z. B. Strassenbauprogramm oder Luft-Programm; vgl. Pt. 4.1.3a).

Eine Präzisierung des Richtplantextes, wonach in regionalen Richtplänen nur Inhalte von regionaler Bedeutung festzulegen sind, erübrigt sich, da die Wahrung des Subsidiaritätsprinzips ohnehin einen staatstragenden Handlungsgrundsatz darstellt.

3 Verkehrsbewältigung und Mobilität

Jemand beantragt, es sei festzulegen, dass der Verkehr zu vermindern sei, um die Mobilität zu erhalten. Zudem sei der Richtplantext unter Pt. 4.1.1 im zweiten Absatz dahingehend zu ändern, dass von mehreren Verkehrssystemen an Stelle eines einzigen Verkehrssystems die Rede ist.

Jemand verlangt, es seien die Planungen insgesamt auf ein weniger grosses Bevölkerungs- und Verkehrswachstum auszurichten. Jemand fordert, es seien bei der Verteilung des Verkehrszuwachses auf die einzelnen Verkehrsträger Fuss- und Veloverkehr als autonome Bestandteile in die Prozentrechnung aufzunehmen.

Eine derart weitgehende Festlegung zur Reduktion des Verkehrs ergäbe eine nicht erwünschte Beeinträchtigung der Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Zürich und widerspräche sowohl den Leitlinien des Richtplans als auch den Zielen und Grundsätzen der Gesamtverkehrskonzeption. Mit der bestehenden Formulierung in Pt. 4.1.1 soll unterstrichen werden, dass es sich um ein einziges Gesamtverkehrssystem für den Kanton Zürich handelt.

Die Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung ist mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet. Aufgabe der Richtplanung ist es u. a., die Optionen für die Zukunft offen zu halten. Zu diesem Zweck sind zahlreiche Vorhaben im Richtplan enthalten, welche der Trasseesicherung dienen, deren Realisierung jedoch innerhalb des Richtplanhorizontes nicht vorgesehen ist. Trotzdem sind im Interesse der Vorsorge und der Nachhaltigkeit die Handlungsoptionen künftiger Generationen offen zu halten. Die gesonderte, quantitative Behandlung von Fuss- und

Veloverkehr in den Aussagen zur Verkehrs- und Modalsplit-Entwicklung ist einerseits auf Grund der schlechten Datenlage kaum möglich, andererseits wegen der regional sehr unterschiedlichen Ausgangslage (städtische versus ländliche Gebiete) nicht sinnvoll.

4 Räumliche und zeitliche Priorisierung

Jemand beantragt, es sei Pt. 4.1.1 «Zielsetzungen zur Gesamtverkehrsstrategie» mit folgendem Text zu ergänzen: «Verkehrsinfrastrukturbauten sind räumlich differenziert zu priorisieren, einerseits nach Massgabe der Bedeutung der Agglomeration Zürich im Kanton Zürich und in der Schweiz und andererseits gemäss der Bedeutung des Entwicklungsbands Limmattal – Stadt Zürich – Glattal (Verdichtungsraum) in der Agglomeration Zürich. Verkehrsinfrastrukturbauten mit Bedeutung für den Verdichtungsraum oder für die übergeordnete Anbindung des Grossraumes Zürich haben Vorrang. Die Dringlichkeiten der flankierenden Massnahmen zu den Hochleistungsstrassen ausserhalb des Verdichtungsraums müssen gesondert betrachtet werden.»

Jemand beantragt, es sei in Pt. 4.1.1 ein Abschnitt zum Thema «Zeitliche Koordination von Grossprojekten im Verkehr» wie folgt aufzunehmen: «Bei mehreren Infrastrukturmassnahmen im gleichen Korridor soll darauf geachtet werden, dass ÖV-Projekte vor MIV-Projekten in Betrieb genommen werden.»

Mit dem kantonalen Verkehrsrichtplan werden die Verkehrsinfrastrukturbauten im Grundsatz in den dicht besiedelten Gebieten und insbesondere in den Stadtlandschaften Limmattal, Stadt Zürich, Glattal und Winterthur priorisiert (vgl. Raumplanungsbericht 2001). Zudem erhalten Vorhaben Vorrang, welche die übergeordnete Anbindung des Grossraums Zürich verbessern.

Betreffend Bevorzugung von bestimmten Verkehrsträgern ist festzuhalten, dass eine differenzierte Betrachtung erforderlich ist, um den sachgerechten Einsatz aller Verkehrsarten im Sinne von Pt. 4.1.1 Abs. 3 sicherzustellen. Zudem sind die Verkehrsachsen im Kanton Zürich weitestgehend bestehend, sodass sich die Frage nach der Priorisierung von Projekten kaum stellt.

5 Schutz vor Immissionen

Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine möglichst hohe Bündelung aller Verkehrsemissionen anzustreben, um die Anzahl betroffener Personen so gering wie möglich zu halten. Zudem seien Massnahmen vorzusehen, falls die Grenzwerte gemäss Umweltschutzgesetzgebung überschritten werden.

Eine Bündelung der Beeinträchtigungen durch schädliche oder lästige Einwirkungen, mit dem Ziel, möglichst wenige Einwohner zu belasten, ist bereits sowohl in der Raumplanungsgesetzgebung (vgl. Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG) wie auch der Umweltschutzgesetzgebung verankert und wird mit dem Verkehrsrichtplan räumlich umgesetzt. Zudem werden insbesondere auch im kantonalen Luft-Programm (www.luft.zh.ch) entsprechende Massnahmen ergriffen.

6 Abstimmung der Verkehrsträger

Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine klare strategische Ausrichtung des Richtplans im Sinne einer Reduktion der Luft- und Lärmbelastung und der Förderung eines menschen- und umweltverträglichen Verkehrs festzulegen. Zudem sei der Ziel-Quellverkehr und der wachsende Freizeitverkehr mittels wirksamer Instrumente wie gezielter ÖV-Entwicklung, Ausbau des Langsamverkehrsnetzes, Bewirtschaftung des Strassennetzes (z. B. Road Pricing) zurückzubinden.

Weitere Einwendende fordern, es sei auf die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und auf die Priorisierung des Veloverkehrs im kantonalen Richtplan zu verzichten und der motorisierte Individualverkehr entsprechend seinem Anteil an der Mobilitätsbewältigung zu behandeln. Bei der Festlegung der Steuerungsmassnahmen im MIV sei der Frage nach dem Fahrtzweck eine zentrale Bedeutung beizumessen

Die im Richtplantext eingeflossene Verkehrspolitik des Regierungsrates verfolgt eine umfassende Verkehrspolitik mit einem breiten Zielsystem und dem Grundsatz, die Verkehrsmittel sachgerecht entsprechend ihren spezifischen Stärken einzusetzen. Die Umwelt- sowie die Siedlungs- und Landschaftsqualität stellen zwei von fünf Wirkungsbereichen dar. Es wird bewusst nicht einzelnen Zielbereichen oder Verkehrsmitteln generell der Vorzug gegenüber anderen gegeben, damit im konkreten Einzelfall eine entsprechende Interessenabwägung erfolgen kann. Die Formulierung «... damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, ...» stammt aus den Leitlinien des Richtplans 1995 und hat weiterhin Gültigkeit. Zur Beurteilung der Zweckmässigkeit einzelner

fiskalischer Instrumente zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage fehlen derzeit im Kanton Zürich noch die notwendigen Grundlagen; auf die Aufnahme entsprechender Massnahmen in den Verkehrsrichtplan wurde daher verzichtet.

7 Verkehrsumlagerung und Modalsplit

Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine Anordnung betreffend Verkehrsumlagerung zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs festzulegen und Festlegungen zur Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs (ÖV) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu treffen. Weitere Einwendende verlangen, es sei mit klaren und quantitativen Zielsetzungen aufzuzeigen, wie sich der Modalsplit künftig zu Gunsten des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs verändern soll.

Eine derart starke Ausrichtung auf den Fuss- und Veloverkehr bzw. eine Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) über den gesamten Kanton als Vorgabe im Richtplan aufzunehmen, stünde im Widerspruch sowohl zu den Leitlinien des Richtplans 1995 als auch zu den Zielen und Grundsätzen der Gesamtverkehrskonzeption. Selbst bei deutlicher Verbesserung des Modalsplits wird in den nächsten Jahren auf Grund der wachsenden Einwohner- und Beschäftigtenzahlen im Kanton Zürich auch die Anzahl MIV-Fahrten weiter steigen. Daher müssen Erweiterungen des Strassennetzes in Einzelfällen möglich bleiben.

Das Anliegen der klaren Zielvorgaben zum Modalsplit ist bereits erfüllt: Die generelle Vorgabe ist im Richtplantext in Pt. 4.1.1 festgelegt. «...; damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen ...» und «... In den Stadtlandschaften ... ist auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken.» Die regionale Konkretisierung ist Gegenstand der regionalen Gesamtverkehrskonzepte.

8 Anforderungen an Siedlungen und Erschliessung

Mehrere Einwendende beantragen, es seien neue Siedlungen nur dort zuzulassen, wo die entstehende Mobilität über den Langsamverkehr oder die bestehenden ÖV-Infrastrukturen abgewickelt werden können. Jemand fordert, es sei im Richtplantext festzulegen, dass bei der Verkehrserschliessung neuer Siedlungen mindestens zeitgleich mit den Strasseninfrastrukturen auch die Infrastruktur für den ÖV erstellt werden muss.

Das Festlegen von Siedlungsgebiet und -struktur ist Gegenstand des Siedlungsrichtplans, welcher für den Verkehrsrichtplan als Ausgangslage dient (vgl. auch Beantwortung betreffend Zusammenhang Siedlung und Verkehr). Hauptziele der räumlichen Entwicklung sind insbesondere die haushälterische Nutzung des Bodens durch eine Siedlungsentwicklung nach innen sowie das Fördern von kurzen Wegen. Dazu sind massgeschneiderte Lösungen notwendig, d. h., es sind als Grundvoraussetzung für einen emissionsarmen und ressourceneffizienten Verkehrsmiteinsatz dicht genutzte und möglichst gut durchmischte Quartiere mit hoher Qualität in der Nähe von S-Bahn-Stationen zu fördern (vgl. Leitlinie 2 des kantonalen Richtplans). Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum sind gezielte Aufwertungsmassnahmen vorzusehen (vgl. Richtplantext, Pt. 4.1.1 Abs. 5).

Die Erschliessungspflicht für Strassen sowie für den öffentlichen Verkehr ist im PBG bzw. im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr und in den jeweiligen Verordnungen gesetzlich geregelt.

9 Zusammenhang Verkehrsrichtplan und Agglomerationsprogramm

Mehrere Einwendende beantragen, es seien die Wechselwirkungen zwischen den vom Bund initiierten Agglomerationsprogrammen und dem kantonalen Verkehrsrichtplan aufzuzeigen, die Anforderungen an die regionalen Gesamtverkehrskonzepte zu nennen und die Federführung bei diesen Gesamtverkehrskonzepten den Regionen zu übertragen.

Die Agglomerationsprogramme gemäss den Vorstellungen des Bundes sind zwar voraussichtlich ein taugliches Instrument zur Abstimmung der Grundlagen, entbehren jedoch derzeit noch einer gesetzlichen Grundlage. Es macht daher keinen Sinn, im behördenverbindlichen kantonalen Richtplan explizit auf ein Instrument abzustellen, dessen rechtliche Ausgestaltung derzeit noch offen ist. Trotzdem ist das Anliegen sinngemäss erfüllt, indem die regionalen Gesamtverkehrskonzepte als Begriff inkl. deren Anforderungen behördenverbindlich festgelegt werden (vgl. Richtplantext, Pt. 4.1.1). Diese sind mit der Siedlung abzustimmen und dienen als Grundlage für das Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich. Regionale Gesamtverkehrskonzepte sind gemäss Richtplantext, Pt. 4.1.1 grundsätzlich in Gebieten mit erhöhtem Koordinationsbedarf notwendig. Bei kleineren regionalen Objekten sowie bei Regionen mit geringer Siedlungs- und Verkehrsdichte (z. B. Weinland) genügen in der Regel die bestehenden Instrumente (z. B. regionaler Richtplan). Besteht jedoch erhöhter grenzüberschreitender Koordinationsbedarf, so ist eine gesamtkantonale Sicht und damit eine einheitliche Vorgehens-

weise notwendig. Nur so kann die Koordination sichergestellt werden. Die kantonale Zuständigkeit ergibt sich auch aus den festgelegten Zuständigkeiten gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr sowie gemäss Strassengesetz. Es sind jedoch die Gemeinden und Regionen in die Erarbeitung partnerschaftlich einzubeziehen.

10 Darstellung Richtplankarte

Mehrere Einwendende beantragen, es seien im Richtplan die Naherholungsräume sowie die Richtplaninhalte der angrenzenden Kantone in geeigneter Form und Systematik darzustellen. Zudem seien die bestehenden und künftigen Bahnhöfe mit überregionaler Bedeutung hervorzuheben und es seien in einer Karte Ausbauvorhaben beim öffentlichen Personenverkehr und beim motorisierten Individualverkehr zusammen aufzuführen, um Konkurrenzsituationen zwischen Ausbauvorhaben verschiedener Verkehrsträger aufzuzeigen.

Naherholungsräume sind Gegenstand der regionalen und kommunalen Siedlungs- und Landschaftsplanung. Die wesentlichen, bereits bestehenden Verkehrsnetze der unmittelbar an den Kanton Zürich angrenzenden Gebiete wurden in der Richtplankarte (Mst. 1:50 000) als Informationsinhalte aufgenommen. Geplante Vorhaben ausserhalb des Kantons Zürich werden jedoch nicht im Zürcher Richtplan räumlich konkretisiert festgehalten, sondern in den Richtplänen der Nachbar Kantone. Hingegen erfolgen zur Koordination von Vorhaben entsprechende Handlungsanweisungen. So bedarf beispielsweise der geplante Hirzelstrassentunnel im Raum Sihlbrugg noch planerischer und koordinativer Vorkehrungen durch den Kanton Zug (vgl. Richtplantext, Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 21 sowie Genehmigungsbeschluss des Bundesrates zum Zuger Richtplan vom 5. Mai 2005), oder es ist namentlich für das zeitgerechte Realisieren von leistungsfähigen, schnellen und direkten internationalen Bahnverbindungen eine enge Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern erforderlich (vgl. Pt. 4.3.3a und Abb. 8).

Das Eisenbahnnetz weist im Kanton Zürich gesamthaft kantonale Bedeutung auf und wird deshalb im kantonalen Richtplan festgelegt. Bei einer Abstufung einzelner Bahnhöfe auf regionale Stufe würde die kantonale Gesamtsicht verloren gehen.

11 Präzisierung Gesamtverkehrscontrolling

Jemand beantragt, es sei der Richtplantext unter Pt. 4.1.3a wie folgt zu ergänzen: «Der Regierungsrat betreibt ein Gesamtverkehrscontrolling, indem er das Erreichen der Ziele in den fünf Wirkungsbereichen (...) sowie die Zielkonflikte jährlich bewertet und darauf basierende Handlungsschwerpunkte bestimmt (...).» Jemand beantragt ebenfalls eine Präzisierung des Gesamtverkehrscontrollings.

Mit einer jährlichen Berichterstattung zu Handlungsschwerpunkten ist eine umfassende Situationsanalyse mit fachübergreifend koordinierten Steuerungsmassnahmen nicht möglich. Dafür ist der Bearbeitungsrhythmus zu kurz. Das auf der Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich basierende Gesamtverkehrscontrolling ist im Aufbau. In Pt. 4.1.3a erfolgen dem Instrument des Richtplans entsprechende generell-abstrakte Handlungsanweisungen. Operative Detailangaben im Richtplantext sind hingegen nicht stufengerecht.

12 Kompetenzen der Regionen

Jemand beantragt, es sei den Regionen das verbindliche Recht zu geben, für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV dem Kanton durchführbare Vorgaben zu machen, bevor das übrige Strassenetz festgelegt wird.

Eine Veränderung der verfassungsmässig und gesetzlich klar geregelten Zuständigkeiten kann nicht mittels Richtplan erwirkt werden.

3. Strassenverkehr

1 Gliederung des Richtplantextes Pt. 4.2 «Strassenverkehr»

Jemand beantragt, es sei der Richtplantext Pt. 4.2 «Strassenverkehr» in die Abschnitte «Fussverkehr», «Veloverkehr», «strassengebundener ÖV» und «MIV» aufzuteilen.

Der Abstimmungsbedarf ergibt sich gerade aus den unterschiedlichen Nutzungen und Anforderungen, die an das Strassennetz gestellt werden (vgl. Tabelle unter Pt. 4.2.2). Dabei sind nicht nur die verschiedenen Verkehrsarten, sondern beispielsweise auch die Interessen der Bevölkerung in Bezug auf Querungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität im Strassenraum zu berücksichtigen. Mit einer Aufteilung des Kapitels Strassenverkehr nach Verkehrsmitteln würde diese Abstimmung nicht erleichtert, sondern eher erschwert.

2 Gegenstand der Vorlage

Mehrere Einwendende beantragen Tempobegrenzungen, Durchfahrtsbeschränkungen oder Fahrverbote an Gemeinde- oder Verbindungsstrassen. Weitere Einwendende beantragen Ausbauten bzw. Spurerweiterungen im Bereich von Knoten oder Autobahnausfahrten. Jemand beantragt, es sei auf die Bezeichnung einer Ausnahmetransportroute durch die Gemeinde Seuzach zu verzichten. Jemand beantragt, es sei zur Entlastung der Gemeinde Rapperswil-Jona ein ausserkantonales Strassenbauvorhaben in den Richtplan aufzunehmen.

Strassenraumgestaltung und Betrieb von Gemeindestrassen fallen in den Verantwortungsbereich der Gemeinden. Verbindungsstrassen werden mit den regionalen Richtplänen bezeichnet und sind ebenfalls nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Auch an Hauptverkehrsstrassen finden Betrieb und Strassenraumgestaltung in der Regel keinen Eingang in den kantonalen Richtplan. Ausnahmen sind Begleitmassnahmen im Zusammenhang mit einem Ausbauvorhaben am übergeordneten Strassennetz. Begleitmassnahmen beziehen sich in der Regel auf einen definierten Streckenabschnitt oder – im städtischen Gebiet – auf einen klar umrissenen Perimeter.

Die Festlegung des Ausbaustandards von Knoten und Autobahnausfahrten ist nicht Gegenstand des Richtplanverfahrens. Auch ausserkantonale Strassenbauvorhaben sind nicht Gegenstand des Zürcher Richtplans.

Für Durchgangsstrassen im Sinne der Durchgangsstrassenverordnung des Bundes sowie für Ausnahmetransportrouten gelten beson-

dere Anforderungen, denen im Rahmen der Projektierung Rechnung zu tragen ist. Sie weisen keine erheblichen räumlichen Auswirkungen auf und sind deshalb nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Nach Genehmigung des im kantonalen Richtplan festgelegten übergeordneten Strassennetzes durch den Bundesrat bedarf es jedoch der Überprüfung und allfälligen Anpassung der Routen gemäss Durchgangsstrassenverordnung.

3.1 Zielsetzungen

3 Optimierung des Strassennetzes

Mehrere Einwendende beantragen, bei der Optimierung des Strassennetzes seien die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs zu priorisieren. Jemand beantragt, die Optimierung des Strassenverkehrs sei an der «Vision Zero» auszurichten.

Auf Grund seines wichtigen Beitrags zur Verkehrsbewältigung wird der Fuss- und Veloverkehr – zusammen mit dem MIV und dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr – im Richtplantext unter Pt. 4.2.1 (Zielsetzungen zum Strassenverkehr) bereits im ersten Satz explizit aufgeführt. Die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs kommt zudem insbesondere auch in den Festlegungen unter Pt. 4.3a zum Ausdruck.

Dem Anliegen der Verkehrssicherheit wird Rechnung getragen, indem diese unter Pt. 4.2.1 Abs. 1 – neben der Siedlungs- und Landschaftsqualität, der Umweltvorsorge, der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Standortattraktivität sowie der reibungslosen Verkehrsabwicklung – ausdrücklich als massgeblicher Gesichtspunkt bei Erneuerung, Optimierung und Ergänzung des Strassennetzes genannt wird.

4 Erneuerung der bestehenden Infrastruktur

Jemand beantragt, die Erneuerung bestehender Infrastrukturen sei dem Bau neuer Strassen vorzuziehen. Mehrere Einwendende beantragen, vor der Erneuerung bestehender Infrastrukturen seien diese in Bezug auf ihre Umwelt- und Siedlungsverträglichkeit zu überprüfen. Dabei sei der Aufwertung vorbelasteter Gebiete Priorität einzuräumen.

Aus Kosten- und Zweckmässigkeitsüberlegungen ist der Erhalt der bestehenden Infrastruktur in den meisten Fällen einem Neubau vorzuziehen. Der langfristigen Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur ist daher bereits bei der Planung von künftigen Infrastrukturvorhaben Rechnung zu tragen (vgl. Richtplantext, Pt. 4.2.1 Abs. 3).

Der Umwelt- und Siedlungsverträglichkeit ist nicht nur bei Neuvorhaben, sondern auch bei der Erneuerung bestehender Strassenabschnitte Rechnung zu tragen (vgl. Pt. 4.2.1 Abs. 1).

5 Organisatorische Massnahmen und Verkehrslenkung

Jemand beantragt, es sei auf die Nennung organisatorischer Massnahmen zur Gewährleistung einer sicheren und umweltverträglichen Nutzung des Strassennetzes zu verzichten. Jemand beantragt, die Verkehrslenkung sei ausschliesslich auf das Ziel einer Verflüssigung des Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz auszurichten. Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine Verkehrsbeeinflussung auf Hochleistungsstrassen, insbesondere auch ausserhalb des inneren Agglomerationsraumes vorzusehen. Zwei Einwendende beantragen, es seien insbesondere die Bedingungen für den Velo- und Fussverkehr zu verbessern. Jemand beantragt, der strassengebundene öffentliche Verkehr sei generell zu bevorzugen.

In Übereinstimmung mit der kantonalen Gesamtverkehrsstrategie wird für den Strassenverkehr eine angebotsorientierte Verkehrspolitik verfolgt. Die Zielsetzungen, das Strassennetz in erster Linie mit organisatorischen Massnahmen zu optimieren und die heutigen und künftigen Verkehrsbedürfnisse grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz abzuwickeln, leisten einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Lebens- und Umweltqualität im Kanton Zürich sowie zum haushälterischen Umgang mit den knappen finanziellen Mitteln. Eine generelle Bevorzugung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs wäre jedoch nicht zielführend.

Unter Pt. 4.2.1 sind die allgemeinen Zielsetzungen bezüglich Verkehrssteuerung aufgeführt, während die entsprechende Handlungsanweisung unter Pt. 4.2.3a (Massnahmen zur Umsetzung) erfolgt. Detaillierte Angaben zu Massnahmen in einzelnen Teilgebieten wären im kantonalen Richtplan nicht stufengerecht.

6 Kriterien für Vorhaben zur Erweiterung des Strassennetzes

Mehrere Einwendende beantragen, es seien Kriterien für Neu- und Ausbauten des Strassennetzes im Richtplan festzulegen oder es seien Neu- und Ausbauten von Strassen nur dann vorzusehen, wenn keine Lösung mit dem ÖV möglich ist. Zwei Einwendende beantragen, Neu- und Ausbauten von Strassen hätten nicht nur zusammenhängende Naherholungsräume, sondern auch das Siedlungsgebiet zu schonen bzw.

hätten zusammenhängende Naherholungsräume nicht nur zu schonen, sondern diese zu erhalten.

Das Strassennetz hat eine Vielzahl von Funktionen zu erfüllen, entsprechend vielfältig sind die Kriterien für Neu- und Ausbauten. Die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Netzes ist insbesondere auch von Bedeutung, damit dieses seine Umfahrungsfunktion zur Entlastung von Siedlungsgebieten wirkungsvoll wahrnehmen kann. Dies schafft wiederum die Voraussetzung für die Verfolgung zahlreicher weiterer Ziele, wie die Steigerung der Siedlungsqualität und die Priorisierung von Fuss- und Veloverkehr sowie des öffentlichen Verkehrs im Siedlungsraum.

Die Verknüpfung der Festlegungen zum Strassennetz mit dem öffentlichen Verkehr wird durch die übergeordnete Zielsetzung hergestellt, wonach die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten ist (vgl. Pt. 1.2.2, Leitlinie 2).

3.2 Karteneinträge

7 Genereller Verzicht auf alle Aus- und Neubauten

Mehrere Einwendende beantragen, es sei Pt. 4.2 vollständig zu überarbeiten mit dem Ziel, die gefahrenen Fahrzeugkilometer beim MIV zu plafonieren oder zu reduzieren. Konsequenterweise sei auf alle Aus- und Neubauten beim Strassennetz zu verzichten, sofern diese nicht durch Rückbauten bestehender Strassen kompensiert werden.

Für eine Plafonierung des Strassenverkehrs fehlen die gesetzlichen Grundlagen. Bei einem generellen Verzicht auf leistungssteigernde Massnahmen am Strassennetz wären die Verkehrsqualität und die Erreichbarkeit zahlreicher Gebiete gefährdet. Gerade die inneren Agglomerationsräume, die gemäss der kantonalen Raumordnungsstrategie besonders gefördert werden sollen, wären von einer Verschlechterung der Erreichbarkeit durch den Wirtschaftsverkehr am meisten betroffen und würden damit an Attraktivität verlieren. Die Folge wäre eine Verlagerung der Siedlungsentwicklung an peripher gelegene, mit dem öffentlichen Verkehr nur schlecht erschliessbare Lagen, zum Teil auch in die Nachbarkantone.

Bei einer ungenügenden Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes käme es auch zu unerwünschten Rückverlagerungen des Durchgangsverkehrs in die Wohnquartiere. Zur Erhaltung der Lebensqualität in den städtischen Gebieten ist daher der geordnete Betrieb des übergeordneten Strassennetzes von grosser Bedeutung.

Die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes ist zwar in erster Linie mit organisatorischen Massnahmen zu gewährleisten (vgl. Pt. 4.2.1 Abs. 2). In zweiter Priorität sind aber auch leistungssteigernde Ausbauten des Strassennetzes vorzusehen. Mit einem gänzlichen Verzicht auf Erweiterungen des Strassennetzes würde der Kanton ein Instrument zur Entlastung von Wohngebieten, zur gezielten Erschliessung von Zentrumsgebieten und damit zur Lenkung der räumlichen Entwicklung aus der Hand geben.

8 Strategie Hochleistungsstrassen

Mehrere Einwendende beantragen, es sei auf einzelne – oder auf sämtliche – Erweiterungen des Hochleistungsstrassennetzes zu verzichten.

Die Ausbauvorhaben sind im Gesamtzusammenhang der Strategie Hochleistungsstrassen (HLS-Strategie; vgl. Grundlagenverzeichnis) zu sehen, welche ihrerseits auf den Zielen und Grundsätzen der Zürcher Gesamtverkehrskonzeption basiert. Hauptstossrichtungen der HLS-Strategie sind die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der HLS als Schlüsselinfrastruktur sowie die Sicherung der Entlastungswirkung im untergeordneten Strassennetz durch entsprechende Begleitmassnahmen. Es werden gezielt die dicht besiedelten Räume Zürich, Winterthur, Glattal und Limmattal entlastet, was die Bedingungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs verbessert und – flankierende Massnahmen vorausgesetzt – die Siedlungsqualität steigert.

Im Rahmen der HLS-Strategie wurden vier Streckenabschnitte bestimmt, die einen Ausbau bzw. Neubau erfordern: Nordumfahrung Zürich, Glattalautobahn, Zürcher Stadttunnel und Umfahrung Winterthur. Diese Streckenabschnitte wurden einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) unterzogen, bezüglich technischer Realisierbarkeit, Umweltaspekten und Kostenfolgen überprüft und in mehreren Schritten optimiert.

Einzelne Elemente dieser Strategie werden voraussichtlich nicht innerhalb des Richtplanhorizonts realisiert werden können. Dies gilt insbesondere für Achsen, welche weder innerhalb der zentralen und dynamischen Räume der regionalen Gesamtverkehrskonzepte liegen, noch Verbindungen zu wichtigen ausserkantonalen Zentren herstellen. In diesen Fällen dient der Richtplaneintrag der Trasseesicherung.

9 Rückbau und Rückgewinnung von Flächen

Zwei Einwendende beantragen, es seien im Richtplan explizit auch Rückbauten, Abklassierungen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorzusehen. Jemand beantragt, bei Abklassierungen sei zwingend ein Strassenrückbau vorzunehmen. Zwei weitere Einwendende beantragen, es seien alle Neubauten durch entsprechende Rückbauten zu kompensieren.

Zur Erreichung und dauerhaften Sicherung der Entlastungswirkung sowie zur Begrenzung negativer Auswirkungen sind Vorhaben zum Aus- oder Neubau von Strassen in der Regel mit Begleitmassnahmen verknüpft (vgl. Pt. 4.2.2 Abs. 3). Damit kann im Einzelfall differenziert entschieden werden, ob und welche Abklassierungen, Verkehrsberuhigungsmassnahmen und allenfalls Rückbauten zur Erreichung der Zielsetzungen erforderlich sind. Dabei wird auch die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs und seine entlastende Wirkung mit berücksichtigt. Neben baulichen Massnahmen kommen dabei insbesondere auch verkehrslenkende Massnahmen zum Einsatz, wobei die jeweiligen Massnahmenpakete in ihrer Gesamtwirkung beurteilt werden müssen.

Eine generelle Pflicht zum Rückbau wäre im Hinblick auf die unterschiedlichen Funktionen der Strassen zu undifferenziert und überdies in den meisten Fällen nicht umsetzbar.

10 Priorisierung und laufende Überprüfung der Zweckmässigkeit der Festlegungen

Jemand beantragt, es sei eine Prioritätenordnung für den Nationalstrassenbau im Kanton Zürich zu erstellen. Zudem sei die Prioritätenordnung Ortsumfahrungen im Zusammenhang mit Ausbauten des ÖV und des Strassennetzes sowie mit verkehrslenkenden Massnahmen (Elektronik, marktwirtschaftliche Mittel) dauernd zu überprüfen und es sei im Richtplan festzuhalten, dass Eintragungen für Strassenbauten keinen Bauzwang darstellen und einer dauernden Überprüfung unterstellt werden. Dabei soll insbesondere die Siedlungsplanung berücksichtigt werden.

Die Prioritäten des Kantons Zürich in Bezug auf den Bau von Bundesstrassen sind aus der Angabe zum Realisierungshorizont ersichtlich (vgl. Pt. 4.2.2, Liste zu Abb. 7). 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.

Zur vorsorglichen Trasseesicherung wurden insgesamt mehr Strassenbauvorhaben in den Richtplan aufgenommen, als innerhalb des Planungshorizonts von 25 Jahren realisiert werden können (Pt. 4.2.2 Abs. 2). Der Richtplan verpflichtet den Kanton zur Erarbeitung, Vervollständigung und laufenden Überprüfung der erforderlichen Grundlagen zur Beurteilung von Zweckmässigkeit und Dringlichkeit baulicher und betrieblicher Massnahmen; das übergeordnete Strassennetz ist gegebenenfalls den neuen Erkenntnissen anzupassen (Pt. 4.2.3a Abs. 1). Die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes ist in erster Linie mit organisatorischen Massnahmen zu gewährleisten (Pt. 4.2.1 Abs. 2). Der Kanton überwacht die laufende Entwicklung und den Stand der Zielerreichung im Rahmen des Gesamtverkehrscontrollings (Pt. 4.2.3a Abs. 2).

11 Hochleistungsstrassen im städtischen Gebiet

Jemand beantragt, es sei eine spezielle Kategorie für Hochleistungsstrassen im städtischen Gebiet zu schaffen.

Im Kanton Zürich verlaufen grosse Teile des Hochleistungsstrassennetzes im städtischen Gebiet, was bei Planung, Bau und Betrieb dieser Abschnitte besonders hohe Anforderungen stellt. Abschnitte von Hochleistungsstrassen, die direkt in oder durch das Stadtzentrum von Zürich führen, sind zudem in der Objektliste mit dem Zusatz «städtische Hochleistungsstrasse» entsprechend gekennzeichnet. Die Verkehrssteuerung wird in jedem Einzelfall auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse abgestimmt.

12 Festlegung von Hauptverkehrsstrassen parallel zu Hochleistungsstrassen

Mehrere Einwendende beantragen, es seien keine Hauptverkehrsstrassen parallel zu bestehenden oder geplanten Hochleistungsstrassen festzulegen bzw. es sei der Richtplantext dahingehend zu präzisieren, als parallel zu Hochleistungsstrassen verlaufende Hauptverkehrsstrassen in der Regel abzuklassieren seien.

Gemäss Richtplantext bilden Hauptverkehrsstrassen zusammen mit den Hochleistungsstrassen das übergeordnete Strassennetz. Das übergeordnete Strassennetz stellt die grossräumigen Verkehrsbeziehungen zwischen den Siedlungsschwerpunkten innerhalb und ausserhalb des Kantons Zürich sicher, wobei Achsen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen als Hochleistungsstrassen, Achsen mit geringerem

Verkehrsaufkommen als Hauptverkehrsstrassen ausgebildet sind. Staatsstrassen, welche der Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz dienen, gelten als Verbindungsstrassen. Da diesen eine überwiegend regionale Bedeutung zukommt, werden sie in den regionalen Richtplänen festgelegt (vgl. Pt. 4.2.2, Tabelle zur Strassenklassierung).

Achsen des übergeordneten Strassennetzes dienen neben der reibungslosen und effizienten Verkehrsbewältigung nicht zuletzt auch der Kanalisierung des Verkehrs und der Entlastung lärmempfindlicher Nutzungen vom Durchgangsverkehr. Da wirkungsvolle Massnahmen zum Lärmschutz mit hohen Kosten verbunden sind, wäre die Parallelführung zweier Achsen mit derselben Funktion in einem Korridor nicht zweckmässig. Das in der Karte festgelegte Hauptverkehrsstrassennetz trägt diesen Grundsätzen Rechnung.

13 Festlegung von Hauptverkehrsstrassen in Gebieten und auf Achsen mit guten ÖV-Verbindungen

Mehrere Einwendende beantragen, es seien auf Achsen mit einer bestehenden oder geplanten Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr keine Hauptverkehrsstrassen festzulegen. Mehrere Einwendende beantragen, Hauptverkehrsstrassen seien – zur Erreichung der Zielsetzungen – auch unabhängig von einem Neubauvorhaben abzuklassieren oder es sei generell auf die Bezeichnung von Hauptverkehrsstrassen zu verzichten.

Ein genereller Verzicht auf Hauptverkehrsstrassen in Gebieten und auf Achsen, welche gute Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr aufweisen, würde den differenzierten Zielsetzungen gemäss Pt. 4.2.1 nicht gerecht und würde die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems in Frage stellen. Die erwünschte Verdichtung an mit dem öffentlichen Verkehr besonders gut erschlossenen Siedlungsteilen führt – trotz überdurchschnittlich hohem Anteil des öffentlichen Verkehrs – auch zu einer gewissen Konzentration des motorisierten Individualverkehrs. Ein Verzicht auf eine adäquate strassenseitige Erschliessung würde die Qualität des Lebens- und Wirtschaftsraums beeinträchtigen und hätte eine Verlagerung von Nutzungen an periphere, mit dem öffentlichen Verkehr nur schlecht erreichbare Standorte sowie in die Nachbarkantone zur Folge. Das Verkehrsaufkommen auf der Strasse würde damit insgesamt nicht ab-, sondern zunehmen.

14 Gestaltungsmassnahmen an HVS im Siedlungsgebiet (Ortsdurchfahrten)

Jemand beantragt, es sei auf Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet generell zu verzichten oder diese seien zumindest mit Gestaltungsmassnahmen zur Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit zu kombinieren. Mehrere Einwendende beantragen, Ortsdurchfahrten seien explizit entsprechend den Bedürfnissen der Anwohner und der lokalen Verkehrsteilnehmer zu gestalten. Mehrere Einwendende beantragen Gestaltungsmassnahmen an bestimmten Strassenabschnitten.

Strassenzüge im Siedlungsgebiet wurden in der Regel nur dann als Hauptverkehrsstrasse bezeichnet, wenn sie Teil einer überregionalen Achse bilden und keine Umfahrungsmöglichkeit bzw. keine parallel verlaufende Hochleistungsstrasse zur Verfügung steht. Ausnahmen von dieser Regel betreffen wichtige Verbindungen in städtischen Verdichtungsgebieten mit überdurchschnittlich hohem Verkehrsaufkommen. Bei einem generellen Verzicht auf die Bezeichnung von Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet müsste das übergeordnete Strassennetz an zahlreichen Stellen unterbrochen werden, sodass der Durchgangsverkehr unkoordiniert durch die Quartiere abgewickelt würde.

Während Verbindungsstrassen grundsätzlich siedlungsorientiert gestaltet werden sollen, sind auch an Hauptverkehrsstrassen Gestaltungsmassnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität ausdrücklich vorgesehen (vgl. Pt. 4.2.2 Abs. 1 sowie Tabelle Strassenklassierung). Die konkrete Umsetzung hat sich nach den örtlichen Verhältnissen zu richten und ist nicht Gegenstand des Richtplans.

15 Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung an Verbindungsstrassen

Zwei Einwendende beantragen, es sei der Hinweis auf die siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung an Verbindungsstrassen ersatzlos zu streichen.

Strassen haben nicht nur eine Funktion zur Erschliessung und Verkehrsbewältigung, sie sind auch Teil des Lebensraums der Zürcher Wohn- und Arbeitsbevölkerung. Die Gewährleistung einer guten Lebens- und Siedlungsqualität ist eines der zentralen Ziele der kantonalen Raumordnungspolitik. Da Verbindungsstrassen vielfach durch dicht besiedeltes Gebiet führen, ist eine entsprechende Gestaltung unabdingbar für das Erhalten und Fördern eines wohnlichen Kantons Zürich.

3.3 Festlegung Hauptverkehrsstrassennetz

16 Region Stadt Zürich

Jemand beantragt den Verzicht auf die Festlegung als Hauptverkehrsstrasse für folgende Achsen in der Stadt Zürich: Frankentalstrasse–Europabrücke, Wehtalerstrasse, Birchstrasse (geplant)–Regensbergstrasse–Hofwiesenstrasse, Ueberlandstrasse–Aubruggstrasse–verlängerte Aubruggstrasse–verlängerte Glattalstrasse (geplant), Albisstrasse, Birmensdorferstrasse, Hermetschloobrücke–Badenerstrasse–Hohlstrasse sowie Bernerstrasse Nord und Süd. Mehrere Einwendende beantragen den Verzicht auf die Bezeichnung weiterer Hauptverkehrsstrassen, namentlich Hofwiesen-, Birch-, Binzmühle-, Dörfli-, Schaffhauser-, Tram-, Bülach- und Universitätstrasse.

Jemand beantragt die Bezeichnung zusätzlicher Hauptverkehrsstrassen auf folgenden Achsen: Badenerstrasse ab Stauffacher bis zur Stadtgrenze; Hohlstrasse; «neue Waldegg-Strasse» zwischen Triemli und Waldegg; verlängerte Birmensdorferstrasse bis zum Stauffacher; Gut- und Schweighofstrasse. Jemand beantragt die Bezeichnung der Hardturmstrasse als Hauptverkehrsstrasse.

Hauptverkehrsstrassen im dicht bebauten städtischen Gebiet haben vielfältigen Anforderungen gerecht zu werden. Sie dienen der Bewältigung des motorisierten Individualverkehrs, des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs, sie sind aber auch Teil des Lebensraums der Wohn- und Arbeitsbevölkerung. Es sind daher Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität an HVS ausdrücklich vorgesehen (vgl. Pt. 4.2.2, Tabelle Strassenklassierung). Trotz hohen Anteilen des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs verbleibt jedoch – in Übereinstimmung mit dem Grundsatz des wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes – ein bedeutender Verkehrsanteil, der mit dem Individualverkehr zu bewältigen ist. Die auf Gebiet der Stadt Zürich bezeichneten Hauptverkehrsstrassen verbinden dicht besiedelte Räume und tragen dazu bei, dass der motorisierte Individualverkehr nicht unkoordiniert eigene Wege durch empfindliche Gebiete sucht. Die nach einheitlichen Kriterien vorgenommene Abstufung zwischen Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen und kommunalen Strassen trägt damit den vielfältigen Anforderungen an das Strassennetz bestmöglich Rechnung.

Die Abklassierung der Hohlstrasse zwischen Stadion Letzigrund und Weststrasse ist Teil der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung Zürich und steht im Zusammenhang mit der Einrichtung des Gegenverkehrsregimes in der Seebahnstrasse (vgl. Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 1). Die Abklassierung der Förrlibuckstrasse zwischen Hardturm-

und Pfingstweidstrasse wird erst vorgenommen, wenn eine adäquate Verbindung Sihlquai–Nationalstrasse A1 via Pfingstweidstrasse in beiden Richtungen zur Verfügung steht (vgl. Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 6).

17 Region Limmattal

Jemand beantragt den Verzicht auf die Längsverbinding über die Achse Limmattalstrasse (Oetwil a. d. L. und Geroldswil) bzw. die Verlegung auf die Achse Silberstrasse (Dietikon). Jemand beantragt die Verlegung der über die Engstringerstrasse (Schlieren/Unterengstringen) führenden Querverbindung auf eine neu auszubauende Achse im Bereich der Niederholzstrasse (Weinigen). Jemand unterstützt die Festlegung der Achse Ueberland- und Bernstrasse in Schlieren. Mehrere Einwendende beantragen, es sei auf sämtliche Hauptverkehrsstrassen in der Region Limmattal zu verzichten.

Im Limmattal ist auf beiden Talseiten je eine Hauptverkehrsstrasse festgelegt. Eine weitere Hauptverkehrsstrasse stellt die Querverbindung auf Höhe Schlieren/Unterengstringen sicher. Ein Verzicht auf eine der Längsachsen würde zu einer Überlastung auf der anderen Talseite führen, wobei insbesondere die Silberstrasse und die angrenzenden Knoten keinen zusätzlichen Verkehr mehr aufnehmen können. Die Hauptverkehrsstrassen sind notwendig für die Erschliessung der dicht besiedelten Region Limmattal und Voraussetzung für die gewünschten Entlastungen auf dem regionalen/kommunalen Strassenetz.

Eine Aufhebung oder Verlegung der Engstringerstrasse in Schlieren würde den Bau einer neuen Umfahrungsstrasse erfordern. Ein solches Vorhaben müsste auf seine Zweckmässigkeit geprüft und im Vergleich mit verschiedenen anderen Begehren für Umfahrungsstrassen beurteilt werden. Entsprechende Untersuchungen wurden bisher nicht vorgenommen.

Massnahmen zur Verlagerung des Individualverkehrs von der Zürich-/Badenerstrasse auf die Bernstrasse/Ueberlandstrasse in Schlieren sind in Vorbereitung. Vorgesehen ist ein Spurabbau zu Gunsten von Busspuren (später als Eigentrasse Limmattalbahn, vgl. Pt. 4.3.2, Objekt Nr. 16) und eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung.

18 Region Knonaueramt

Mehrere Einwendende beantragen – im Zusammenhang mit dem Bau der A4 – die Abklassierung der Hauptverkehrsstrasse Birmensdorf-Ristet bis zur Kantongrenze bei Knonau.

Mit der Inbetriebnahme der A4 dient die Hauptverkehrsstrasse nicht mehr dem grossräumigen Durchgangsverkehr, sondern der Kanalisierung des regionalen Verkehrs und stellt die Verbindung zu den Autobahnanschlüssen her. Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der A4 werden flankierende Massnahmen mit dem Ziel der Verhinderung von Ausweichverkehr, der Reduktion der Geschwindigkeiten sowie der nachhaltigen Entlastung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten verwirklicht und weitere Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr realisiert.

19 Region Zimmerberg

Jemand beantragt, auf die Bezeichnung der Seestrasse und aller Autobahnzubringer als Hauptverkehrsstrasse sei zu verzichten. Mehrere Einwendende beantragen die Verlegung der Hauptverkehrsstrasse in Horgen von der Achse Waidlistrasse auf die Achsen Rietwiesstrasse (Horgen/Wädenswil) und Zugerstrasse (Horgen).

Auf die Festlegung einer Hauptverkehrsstrasse längs dem linken Seeufer sowie zu den Anschlüssen an die A3 kann nicht verzichtet werden. Sie weist eine überregionale Verbindungsfunktion auf. Ihre Leistungsfähigkeit muss gewährleistet bleiben, damit die regionalen und kommunalen Strassen wirkungsvoll entlastet und siedlungsverträglich gestaltet werden können.

Die Waidlistrasse ist die direkteste Verbindung vom Hirzel und vom Anschluss A3 Horgen zur Seestrasse und zur Fähre. Sie ist weniger dicht bebaut und vergleichsweise übersichtlich. Ein zusätzlicher Fussgängerschutz kann mittels Inseln und Gehwegen realisiert werden.

Die Zugerstrasse könnte weder den anfallenden Verkehr bewältigen, noch kann sie entsprechend ausgebaut werden. Sie führt durchs Zentrum und weist einen intensiven Fussgängerverkehr auf. Die Führung des Verkehrs über die Waidlistrasse ermöglicht eine Rückklassierung der Zugerstrasse zu einer Gemeindestrasse.

Die Rietwiesstrasse ist von regionaler Bedeutung. Es ist vorgesehen, diese in den nächsten Jahren zu erneuern und entsprechend den Bedürfnissen einer regionalen Strasse auszubauen.

20 Region Pfannenstil

Mehrere Einwendende beantragen nicht weiter ausgeführte Massnahmen zur Unterbindung des Ausweichverkehrs durch Wohnquartiere im Raum Küsnacht–Zollikon.

Die Unterbindung des lokalen Schleichverkehrs durch die Quartiere ist Sache der kommunalen, allenfalls der regionalen Planungen und ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

21 Regionen Glattal, Oberland und Unterland

Mehrere Einwendende beantragen den Verzicht auf die Bezeichnung der Achse Wangen–Brüttisellen / Dübendorf–Volketswil als Hauptverkehrsstrasse. Zudem sei die vorgesehene Abklassierung bei Volketswil zu erläutern. Je zwei Einwendende beantragen die Bezeichnung der Achse Fehraltorf–Gutenswil (Volketswil) sowie der Eigentalsstrasse (Oberembrach–Bassersdorf) als Hauptverkehrsstrasse.

Im Glattal hat das Strassennetz vielerorts seine Leistungsgrenze erreicht. Zur Sicherstellung der regionalen Verkehrsqualität kann auf die Bezeichnung der westlich und südlich des Flugplatzes Dübendorf verlaufenden Achsen nicht verzichtet werden. Das Strassenstück vom Flugplatz Dübendorf bis zum Anschluss Volketswil kann abklassiert werden, sobald eine direkte Anbindung an den Anschluss Hegnau zur Verfügung steht. Diese wird mit der geplanten Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach hergestellt (vgl. Richtplantext Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 26).

Die Querverbindung zwischen Fehraltorf und der Oberlandautobahn ist nicht von kantonalen Bedeutung, sie wurde daher als Verbindungsstrasse eingestuft. Die Eigentalsstrasse ist eine Gemeindestrasse und hat keinerlei übergeordnete Bedeutung. Zum Schutze des bedeutenden Naturschutzgebietes (und der Amphibien) ist der Durchgangs- und Schwerverkehr vielmehr mittels Verkehrsbeschränkungen auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken.

22 Region Winterthur und Umgebung

Zwei Einwendende beantragen, es sei die St. Gallerstrasse in Elsau bzw. die Verbindung Turbenthal–Bichelsee nicht als HVS zu bezeichnen.

Die Achse Winterthur–Elgg durch das Eulachtal ist von überregionaler Bedeutung. Der Ausbaustandard der St. Gallerstrasse entspricht bereits jenem einer Hauptverkehrsstrasse.

Die Achse Turbenthal–Bichelsee–Sirnach ist zwar für den Binnenverkehr im Kanton Zürich von untergeordneter Bedeutung, stellt aber eine Querverbindung zu Siedlungsgebieten des Kantons Thurgau her. Sie wurde mit der Umfahrung Neubrunn bereits entsprechend ausgebaut.

3.4 Festlegung geplanter Vorhaben (gemäss Vorlage 4222)

23 Im Bau befindliche Objekte

Jemand beantragt, es seien genehmigte und im Bau befindliche Objekte aus der Objektliste zu streichen.

Der kantonale Richtplan legt nicht nur beabsichtigte Vorhaben fest, sondern er ist auch ein wichtiges Informations- und Koordinationsinstrument für alle raumwirksam tätigen Stellen. Bei geplanten Vorhaben wird nicht nur die Lage des Objektes in den Richtplan aufgenommen, sondern auch deren Klassierung, Koordinationsanweisungen bezüglich anderer Interessen, Handlungsanweisungen zu begleitenden Massnahmen sowie der Realisierungshorizont, wenn möglich mit Angabe der voraussichtlichen Inbetriebnahme. Die entsprechenden Richtplanfestlegungen sind auch bei bereits im Bau befindlichen Objekten von Bedeutung, weshalb diese bis zu ihrer tatsächlichen Realisierung als «geplant» gelten und in der Objektliste verbleiben.

24 Klassierung als Bundesstrasse

Jemand beantragt, es seien die Folgen einer Klassierung als Bundesstrasse für die Gemeinden aufzuzeigen.

Die Aufnahme ins Bundesstrassennetz (als National- oder Hauptstrasse) bildet die Voraussetzung für die Ausrichtung von Bundesbeiträgen (vgl. Pt. 4.2.2, Tabelle Strassenklassierung). Die Bezeichnung «als Bundesstrasse vorzusehen» entspricht dem Antrag des Kantons Zürich, eine bestehende oder geplante Autobahn oder Autostrasse im Sachplan Verkehr dem Grundnetz zuzuweisen. Die übrigen «als Bundesstrasse vorzusehenden» Vorhaben sollen im Sachplan Verkehr dem Ergänzungsnetz zugeordnet und damit ins Hauptstrassennetz des Bundes aufgenommen werden. Der Einbezug betroffener Gemeinden in die Projektierung erfolgt nach den gesetzlichen Bestimmungen.

25 Angaben zur Priorisierung von Vorhaben

Zwei Einwendende beantragen, es sei bezüglich der Strassenbauvorhaben eine Priorisierung vorzunehmen und die Vorhaben seien mit einem genauen Realisierungsplan zu versehen.

Bei Vorhaben, die kurz vor der Realisierung stehen, ist das Jahr der voraussichtlichen Inbetriebnahme festgehalten. Bei den übrigen Vorhaben wird durch das Festlegen des voraussichtlichen Realisierungshorizonts die Reihenfolge der zu realisierenden Vorhaben kundgetan. Der exakte Realisierungszeitpunkt muss offen bleiben, da er von verschiedenen externen Faktoren, insbesondere der Verfügbarkeit von Finanzmitteln, abhängt, welche nicht mit dem Richtplan festgelegt werden können. Detaillierte Angaben zur Verwendung der finanziellen Mittel erfolgen mit dem jährlich aktualisierten kantonalen Strassenbauprogramm.

26 Angaben zu Begleitmassnahmen und Abklassierungen

Mehrere Einwendende beantragen, es seien präzisere Angaben zu den mit den jeweiligen Vorhaben verbundenen Begleitmassnahmen und zu deren Finanzierung in die Objektliste aufzunehmen.

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 (vgl. Pt. 4.2.2, letzter Absatz).

Für viele Objekte, deren Realisierung nicht unmittelbar bevorsteht, müssen die Planungen noch konkretisiert werden. Daher können auch die Begleitmassnahmen erst in einer späteren Planungsphase im Detail benannt werden. Über Art und Umfang der Begleitmassnahmen wird im Einzelfall auf Grund verkehrlicher Wirkungsanalysen entschieden. Neben baulichen Massnahmen kommen dabei oft auch verkehrslenkende Massnahmen zum Einsatz. Begleitmassnahmen sind im Rahmen eines Gesamtkonzepts auf das jeweilige Bauvorhaben abgestimmt und können nicht von diesem losgelöst werden.

27 A3, Üetlibergtunnel/Umfahrung Birmensdorf

Mehrere Einwendende beantragen zusätzliche Begleitmassnahmen zur Sicherung der mit der Westumfahrung erreichten Entlastungswirkung, namentlich einen Rückbau der Westtangente sowie eine Abklas-

sierung der Birmensdorferstrasse in der Stadt Zürich. Jemand beantragt eine Überwachung der Luftqualität im Bereich des Wettswiler Dreiecks sowie erforderlichenfalls betriebliche Massnahmen zur Begrenzung der Kapazität.

Die für die Sicherung der Entlastungswirkung durch die Westumfahrung Zürich erforderlichen Begleitmassnahmen sind im Konzept «FlaMa West» zusammengefasst (vgl. www.westumfahrung.zh.ch). In der Stadt Zürich zählen dazu insbesondere die im kantonalen Richtplan 1995 vorgesehenen Abklassierungen von Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse (mit Führung des Verkehrs im Gegenverkehr über die Seebahnstrasse), eine Fahrstreifenreduktion auf der Bullingerstrasse (mit Gegenrichtungverkehr auf der Herdernstrasse), die Einrichtung von reservierten Busspuren und Radstreifen auf der Birmensdorferstrasse (zwischen Triemli und Waldegg) sowie Massnahmen zur Entlastung des Entwicklungsgebietes Manegg in Zürich-Brunau. Mit umfangreichen Anpassungen an der Verkehrssteuerung wird die Leistungsfähigkeit der Westtangente reduziert, wovon nicht zuletzt auch der Fuss- und Veloverkehr in den betroffenen Quartieren profitiert. Die Verkehrsentslastung an der Birmensdorferstrasse wird ebenfalls mit Hilfe der Verkehrssteuerung gesichert.

In den übrigen Stadtgebieten ist die Entlastungswirkung der Westumfahrung zu gering, als dass der Verkehr spürbar abnehmen würde. Eine Abklassierung der Rosengartenstrasse ist jedoch im Zusammenhang mit der Realisierung des Waidhaldetunnels vorgesehen (vgl. Richtplantext Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 7a/b).

Eine laufende Überwachung der Luftqualität im Bereich der Westumfahrung sowie betriebliche Optimierungen im Fall übermässiger Immissionen wurden mit der Projektgenehmigung und im Rahmen des Luft-Programms (vgl. Grundlagenverzeichnis) beschlossen.

28 Stadttunnel Zürich (Funktion des Bauwerks und Anschlüsse an das städtische Strassennetz)

Mehrere Einwendende beantragen, es seien der Stadttunnel sowie die Ersatzvariante Seetunnel aus dem Richtplan zu streichen. Mehrere Einwendende beantragen, es sei beim Bau des Stadttunnels auf den geplanten Anschluss Sihlquai bzw. generell auf alle innerstädtischen Anschlüsse zu verzichten. Jemand beantragt, der Bau des Stadttunnels sei mit einem Rückbau der Hardbrücke zu verbinden.

Der Stadttunnel (bzw. die Ersatzvariante Seetunnel) dient nicht allein der Umfahrung der Stadt Zürich, sondern in hohem Masse auch der Entlastung von Quartieren vom städtischen Ziel- und Quellver-

kehr. Insgesamt wird das städtische Strassennetz mit dem Stadttunnel grossflächig von Verkehr und Lärm entlastet. Die umfangreichen Zweckmässigkeitsuntersuchungen der einzelnen Elemente der Strategie Hochleistungsstrassen haben ergeben, dass ein Bau des Stadttunnels die Möglichkeit bietet, massgebliche Verbesserungen zu Gunsten der Lebensqualität zu schaffen. Durch die Tieflegung der Sihl-Hochstrasse unter die Sihl wird der gesamte Sihlraum massiv aufgewertet, was neue Möglichkeiten zur Freiraumgestaltung in diesem Gebiet ermöglicht. Analoges gilt mit der Tieflegung des Sihlquais für die Aufwertung des Limmatraums vom Landesmuseum bis nach Zürich-West (vgl. Objekt Nr. 6).

Die heute bestehenden leistungsfähigen Zufahrten ins Stadtzentrum enden im nahen Umfeld der Innenstadt und dabei teils auch in den neuen Entwicklungsgebieten Zürichs. Von da aus ergiesst sich der Verkehr auf das Lokalnetz. Die Verkehrsmodellierung des Stadttunnels zeigt, dass mit diesem Bauwerk die Innenstadt und grossflächig weitere Stadtteile entlastet werden. Der Stadttunnel schafft damit Spielräume auf dem städtischen Netz, die für Verbesserungen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Velo- und Fussverkehrs sowie zur siedlungsverträglicheren Strassenraumgestaltung genutzt werden können.

Die vorgesehenen Anschlüsse des Stadttunnels an das Stadtnetz sind die Voraussetzung für die Realisierung dieser Entlastungswirkung. Sie konnten im Zuge der durchgeführten Untersuchungen wesentlich optimiert werden und liegen nun weitgehend ausserhalb sensibler Bereiche. Beim Hauptbahnhof ist keine Ausfahrt in das oberirdische Strassennetz vorgesehen, sondern ausschliesslich der unterirdische Anschluss an den Westast. Die Anbindung des Westastes ist Voraussetzung für die Verkehrsentlastung im Aussersihl und für eine Tieflegung des Sihlquais mit ihren grossen Vorteilen für den Kreis 5. Dessen Ausfahrt führt zum Escher-Wyss-Platz und dient der quartierverträglichen Anbindung von Zürich-West. Die Option für den Anschluss des geplanten Parkhauses Kasernenareal an den Stadttunnel ist offen und hängt u. a. von den Nutzungszielen für dieses Areal und dessen Umgebung ab (vgl. Pt. 4.4.2).

29 Stadttunnel Zürich (Realisierungshorizont und Abhängigkeiten mit der Glattalautobahn)

Mehrere Einwendende beantragen, es seien der Stadttunnel, der Adlisbergtunnel und der Wehrenbachtobelstunnel zu einem Vorhaben mit Realisierungshorizont 2015 zusammenzufassen. Jemand beantragt, der Stadttunnel sei nach der Glattalautobahn zu terminieren.

Die zeitliche Staffelung von Stadttunnel, Adlisbergtunnel und Wehrenbachtobelstunnel ist mit der unterschiedlichen Dringlichkeit der Vorhaben begründet, ergibt sich aber auch aus den begrenzten finanziellen und planerischen Kapazitäten des Kantons und des Bundes (vgl. auch Beantwortung zu Objekt Nrn. 3 und 4). Mit der vorgenommenen Etappierung wird die frühestmögliche Inbetriebnahme des Stadttunnels sichergestellt.

Stadttunnel und Glattalautobahn sind im Rahmen der HLS-Strategie aufeinander abgestimmt und ergänzen sich gegenseitig. Die Glattalautobahn dient zur Entlastung der A1 im Abschnitt Baltenswil–Seebach sowie dem Zusammenschluss von A53, A1, A51 und A20 und wird in Zusammenarbeit mit dem Bund ebenfalls mit hoher Priorität vorangetrieben (vgl. Richtplantext Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 27).

30 Seetunnel Zürich

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die Ersatzvariante Seetunnel aus dem Richtplan zu streichen. Zwei Einwendende beantragen, der Seetunnel sei gegenüber dem Stadttunnel zu favorisieren. Jemand beantragt, es sei auf den Hinweis «als Bundesstrasse vorzusehen» zu verzichten.

Die im Rahmen der Strategie Hochleistungsstrassen vorgenommene Zweckmässigkeitsbeurteilung hat ergeben, dass der Stadttunnel (Objekt Nr. 2a) im Vergleich zum Seetunnel einen wesentlich grösseren Nutzen bei geringeren Kosten aufweist. In Kombination mit dem Adlisbergtunnel (Objekt Nr. 3) ist der Stadttunnel zudem ein vollwertiger Ersatz für den Seetunnel.

Der Seetunnel verbleibt daher lediglich als Rückfallposition im Richtplan, für den Fall, dass sich der Stadttunnel im Zuge der weiteren Planungen wider Erwarten als nicht realisierbar erweisen sollte. Im Hinblick auf eine solche Eventualität ist auch der Hinweis «als Bundesstrasse vorzusehen» gerechtfertigt.

31 Adlisbergtunnel

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Adlisbergtunnel aus dem Richtplan zu streichen. Mehrere Einwendende beantragen, als Realisierungshorizont sei das Jahr 2015 vorzusehen. Jemand beantragt, es sei auf den Hinweis «als Bundesstrasse vorzusehen» zu verzichten. Zwei Einwendende beantragen, der auf die Stadt zuströmende Verkehr sei auf Höhe Küsnacht/Zollikon abzufangen und ins Glattal zu leiten.

Der Adlisbergtunnel bildet zusammen mit dem Wehrenbachtobel-tunnel (Objekt Nr. 4) den Ostast des Stadttunnels und dient der direkten Anbindung der Region Pfannenstil, insbesondere der rechtsufrigen Zürichseegemeinden, an das Nationalstrassennetz. Damit können die Wohnquartiere der Stadt Zürich wirkungsvoll vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dem Nutzen dieser Netzer-gänzungen stehen allerdings hohe Kosten und mögliche Probleme in den Anschlussbereichen gegenüber, was Gegenstand weiterer Untersuchungen bildet. Gemäss bisherigen Erkenntnissen aus den Zweckmäs-sigkeitsbeurteilungen handelt es sich bei diesem abgestimmten, in Etappen zu erstellenden Tunnelsystem jedoch um die bestmögliche Lösung.

Die zeitliche Staffelung von Stadttunnel, Adlisbergtunnel und Wehrenbachtobel-tunnel ist mit der unterschiedlichen Dringlichkeit der Vorhaben begründet, ergibt sich aber auch aus den begrenzten finanziellen und planerischen Kapazitäten des Kantons und des Bundes. Eine weitere Beschleunigung ist aus verfahrenstechnischen und baulichen Gründen ausgeschlossen.

Der Adlisbergtunnel dient der Anbindung der rechtsufrigen See-strasse, welche als Hauptstrasse des Bundes klassiert ist, an das Nationalstrassennetz. Am Hinweis «als Bundesstrasse vorzusehen» wird daher festgehalten, zumal der Nachweis erbracht wurde, dass keine kostengünstigere Lösung zur Schliessung dieser Lücke im Bundesstrassennetz zur Verfügung steht.

32 Wehrenbachtobel-tunnel

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Wehrenbachtobel-tunnel aus dem Richtplan zu streichen. Mehrere Einwendende beantragen, es sei jedenfalls der Anschluss Burgwies aus dem Richtplan zu streichen. Jemand beantragt die Abklassierung der Forch-, Kreuzbühl-, Kreuz- und Falkenstrasse in Zürich. Jemand beantragt die Aufnahme der Forchautostrasse in das Bundesstrassennetz.

Der Wehrenbachtobel-tunnel dient der direkten Anbindung der Forchautostrasse an das Nationalstrassennetz, sodass die Wohnquartiere der Stadt Zürich wirkungsvoll vom Durchgangsverkehr entlastet werden können. Dabei kommt dem Anschluss Burgwies eine Schlüsselrolle zu: Er soll zwar den Lokalverkehr aus dem Quartier aufnehmen und in das Tunnelsystem leiten, nicht aber den über die Forchautostrasse via Wehrenbachtobel-tunnel einströmenden Verkehr an das städtische Strassennetz abgeben. Zur Beurteilung dieser Frage sind weitere Untersuchungen erforderlich. Gemäss den bisherigen Er-

kenntnissen aus den Zweckmässigkeitsbeurteilungen handelt es sich bei dem Wehrenbachtobelunnel gemäss Richtplaneintrag jedoch um die bestmögliche Lösung.

Nachdem die A53 (Oberlandautobahn) vom Bund voraussichtlich als Bundesstrasse eingestuft wird, ist davon auszugehen, dass die parallel verlaufende A52 (Forchautostrasse) nicht ebenfalls im Bundesinteresse liegt. Konsequenterweise kann auch deren Fortsetzung in Form des Wehrenbachtunnels nicht als Bundesstrasse betrachtet werden.

33 Lärmsanierung Grünau

Mehrere Einwendende beantragen, es sei das Vorhaben Lärmsanierung Grünau mit der Anbringung von Lärmschutzwällen oder -wänden im Bereich der Erholungsgebiete zu erweitern oder es sei eine Überdeckung der Autobahn zwischen den Quartierteilen Alistetten und Grünau vorzusehen. Mehrere Einwendende beantragen, es sei die A1 im Bereich Grünau zu einer Nationalstrasse 3. Klasse bzw. zu einer Hauptverkehrsstrasse abzuklassieren oder es sei mit Temporeduktionen und zusätzlichen Querungsmöglichkeiten die Trennwirkung dieses Strassenstücks so weit zu reduzieren, dass auf Lärmschutzwände verzichtet werden kann.

Die Lärmschutzmassnahmen entlang der A1 (Wandanlagen) vom Limmattaler Kreuz bis zur Stadt Zürich sind fertig gestellt. Die Massnahmen wurden im Jahr 2002 öffentlich aufgelegt, sie erfüllen die Anforderungen des Umweltschutzgesetzes (USG) und der Lärmschutzverordnung (LSV) des Bundes. Weiter gehende Massnahmen wären gemäss LSV nicht durch den Betreiber der Nationalstrasse zu finanzieren.

Auf Stadtgebiet, entlang des Grünau-Quartiers, liegt ein von Stadt und Kanton gemeinsam erarbeitetes Lärmschutz- und Gestaltungsprojekt vor. Dessen Realisierung ist in den Jahren 2008 bis 2009 geplant. Mit der Eröffnung der Westumfahrung Zürich im Herbst 2008 ist zudem eine Verkehrsentlastung der A1 Limmattalautobahn von 15 bis 20% zu erwarten. Die Lärmschutzpflicht gemäss LSV ist damit erfüllt. Eine Überdeckung der 6-spurigen Autobahn (sowie der parallel verlaufenden Fahrspuren der Bernstrasse) wäre unverhältnismässig und auf Grund der geltenden Standards im Nationalstrassenbau kaum finanzierbar.

Das von Kanton und Stadt gemeinsam ausgearbeitete Projekt (Lärmschutz und Gestaltung der A1 entlang dem Wohngebiet Grünau mit Geschwindigkeitsreduktion) kann voraussichtlich ohne Abklassie-

nung umgesetzt werden. Die Geschwindigkeit auf der A1 entlang dem Siedlungsgebiet in der Grünau bis zum Hardturmstadion ist mit Tempo 60 und ab der Pfingstweidstrasse (SN 1.4.1) mit Tempo 50 vorgesehen. Entlang der Wohnsiedlung Grünau sind trotzdem niedrige Lärmschutzanlagen (gemäss städtebaulichem Konzept) erforderlich. Der gesamte Strassenraum wird durch Begrünung und Bepflanzung als Hauptverkehrsstrasse (d. h. nicht mehr als Hochleistungsstrasse) gestaltet. Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung der A1 von rund 60 000 Fahrzeugen/Tag können jedoch keine ebenerdigen Fussgängerübergänge angelegt werden. Zur Verminderung der Trennwirkung ist daher im Bereich Bändliweg eine zusätzliche Fussgängerüberführung vorgesehen.

34 Westast Zürich

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Westast Zürich aus dem Richtplan zu streichen bzw. es seien die Pfingstweidstrasse, die Hardbrücke und der Sihlquai nicht auszubauen bzw. diese seien zurückzubauen. Insbesondere sei keinesfalls eine Lösung im Sinne des früher einmal geplanten Expressstrassen-Ypsilon vorzusehen. Zwei Einwendende beantragen die Abklassierung der Hardturmstrasse bzw. den Verzicht auf eine Einfahrt im Bereich Sihlquai. Mehrere Einwendende beantragen, die Verbindung zwischen Stadttunnel und Hardturm sei zur Erhaltung der Lebensqualität im neuen Quartier Zürich-West vollständig unterirdisch zu führen.

Der Westast dient nicht dem Transitverkehr, sondern ermöglicht in Kombination mit dem Stadttunnel eine Entlastung des Stadtkreises 5 vom Verkehr zwischen den grossen Entwicklungsgebieten Zürich-West und Zürich-Süd, also von innerstädtischem Binnen- sowie Ziel- und Quellverkehr. Mit den früheren Planungen für ein Expressstrassen-Ypsilon kann die heutige Lösung somit kaum verglichen werden.

Mit der Tieflegung des Sihlquais wird der Zugang des Berufsschulquartiers zur Limmat geöffnet und der Limmatraum als Erholungsraum aufgewertet. Dank der Einfahrt im Bereich Hauptbahnhof nimmt der tiefgelegte Sihlquai zudem auch den innerstädtischen Verkehr zwischen Zürich-West und dem Stadtzentrum auf.

Der Halbanschluss des Westastes an den Stadttunnel bringt zwar der Pfingstweidstrasse nochmals Mehrverkehr, ermöglicht damit aber eine Entlastung des Stadtkreises 4 vom Verkehr zwischen Zürich-West und Zürich-Süd. Im Bereich der Pfingstweidstrasse zwischen Toni-Knoten und Duttweilerbrücke wird mit der Kombination von Stadttunnel, Westast und Waidhaldetunnel sogar weniger Autoverkehr

zirkulieren als heute. Mit der Realisierung des Westastes wird die Hardturmstrasse auch im letzten Teilstück vollständig zu einer Verbindungsstrasse abklassiert.

Gemäss Planungsstand 2006 soll der West-Ost-Verkehr in beiden Richtungen durch die Pfingstweidstrasse und über die Hardbrücke geführt werden. Ein Abbruch der Hardbrücke wäre jedoch auch aus anderen Gründen nicht zweckmässig. Denn mit dem Verkehrsaufkommen im sich rasch entwickelnden Zürich-West und Letzi würde die Verflechtung des Privatverkehrs in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung auf dem Escher-Wyss-Platz bedeuten, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf der Westtangente und in der Stadtzufahrt empfindlich gestört wird. Lärm und die Probleme der Fussgängerquerung würden eine Aufwertung der Hardstrasse zur Kulturmeile verunmöglichen. Die Hardbrücke ist zudem als wichtige Achse des öffentlichen Verkehrs beizubehalten.

Eine durchgehend unterirdische Führung des Westastes mit Unterquerung des Escher-Wyss-Platzes oder mittels einer Querverbindung zur Pfingstweidstrasse ist vertieft zu prüfen (vgl. Richtplantext Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 6).

35 Waidhaldetunnel Zürich

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Waidhaldetunnel aus dem Richtplan zu streichen oder es sei ein genereller Verzicht auf eine oberirdische Querung der Limmat festzuschreiben. Mehrere Einwendende beantragen, der Waidhaldetunnel sei in einer anderen Variante oder in Kombination mit einer unterirdischen Querung der Limmat vorzusehen.

Der Bedarf für das Tunnelprojekt ergibt sich nicht als Folge des Transitverkehrs zwischen dem Glattal und Zürich-Süd (der Transitverkehr wird auf die Westumfahrung verwiesen), sondern als Folge des innerstädtischen Verkehrs zwischen den rasch wachsenden Entwicklungsgebieten Zürich-Nord, Zürich-West und Letzi. Die prognostizierte Zunahme des Autoverkehrs in Zürich-West ist primär auf dessen eigene Entwicklung zurückzuführen, wobei die Verkehrsprognosen sich auf die den Bauherrenschaften zugebilligten Fahrtenkontingente abstützen.

Die Sanierungs- und Umfahrungsmöglichkeiten für die stark belastete Rosengartenstrasse wurden einem breiten Variantenvergleich unterzogen. Dabei hat sich die Führung des Verkehrs in einem Waidhaldetunnel (vgl. Richtplantext Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 7a und 7b) als zweckmässigste Lösung erwiesen. Sie bewirkt eine massive Entlastung der Rosengartenstrasse und erlaubt, diesen Teil der Westtangente zu

einer Quartierstrasse zurückzubauen, und schafft freie Kapazitäten auf der Hardbrücke, welche dringend für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs benötigt werden.

Die Variante «Waidhaldetunnel lang» quert Zürich-West in einer geschlossenen Röhre, welche in den bestehenden Hardturm-Viadukt der SBB integriert wird. Die ebenerdige Zirkulation des Quartierverkehrs bleibt damit vollumfänglich gewährleistet (Objekt Nr. 7a). Diese Lösung ist städtebaulich anspruchsvoll, lässt sich aber visuell ansprechend, lärmarm und damit auch für die benachbarte Überbauung Limmatwest verträglich lösen. Im gleichen Zug wird die Überbauung am Högger Hang vom Bahnlärm abgeschirmt. Das Gefahrenpotenzial im Zusammenhang mit Gütertransporten ist deutlich weniger gross, als es in der Rosengartenstrasse wäre.

Die Variante «Waidhaldetunnel mittel» sieht demgegenüber eine unterirdische Querung der Limmat vor. Allerdings muss in diesem Fall das Teilstück ab Förllibuckstrasse bis zum Toni-Knoten mit Rücksicht auf den bedeutenden Grundwasserstrom oberirdisch durch das Quartier geführt werden (Objekt Nr. 7b). Die Wahl der letztlich zu realisierenden Variante des Waidhaldetunnels ist Gegenstand weiterer Untersuchungen.

Ein vierspuriger Bau des Waidhaldetunnels ist aus Kapazitätsgründen nicht nötig. Eine Abklassierung der Rosengartenstrasse ohne Ersatz durch einen Waidhaldetunnel würde zu massivem Ausweichverkehr in die angrenzenden Quartiere führen.

36 Einhausung Schwamendingen

Zwei Einwendende beantragen eine Ausdehnung der Überdeckung sowie als Sofortmassnahme die Abklassierung zu einer städtischen Strasse mit Geschwindigkeitsreduktion.

Die verkehrliche Belastung der städtischen Hochleistungsstrasse SN 1.4.4 beträgt heute rund 110 000 Fahrzeuge pro Tag. Auf Grund der örtlichen Situation reichen Lärmschutzwände nicht aus, um die gesetzlichen Lärmgrenzwerte einzuhalten. Der Bund als Betreiber der Anlage wird sich deshalb an den Kosten einer Autobahnüberdeckung in Schwamendingen beteiligen. Die Realisierung der Einhausung Schwamendingen ist in den Jahren 2009 bis 2012 vorgesehen.

Die Tempolimiten auf dem Nationalstrassenabschnitt sind bereits heute auf 60 km/h stadteinwärts und 80 km/h stadtauswärts festgelegt. Eine weitere Geschwindigkeitsreduktion würde die auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens bestehende Gefahr der Staubildung verschärfen und kann deshalb nicht vorgenommen werden.

37 Verlängerung Aubruggstrasse, Opfikon

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die Verlängerung der Aubruggstrasse aus dem Richtplan zu streichen oder es sei jedenfalls keine Verbindung mit der Glattalstrasse herzustellen.

Die Verlängerung der Aubruggstrasse von der Hagenholzstrasse bis zur Thurgauerstrasse dient sowohl dem Trassee der Glattalbahn (Pt. 4.3.2, Objekt Nr. 11) als auch zur strassenseitigen Erschliessung des Entwicklungsgebiets Oberhauserriet. Sie ist Bestandteil der 2003 in einer Volksabstimmung angenommenen Vorlage zum Bau der Glattalbahn und befindet sich bereits im Bau.

Eine mögliche Fortsetzung ab Thurgauerstrasse bis zur Schaffhauserstrasse ist Gegenstand eines separaten Vorhabens (Verlängerung Glattalstrasse; Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 10).

38 Verlängerung Glattalstrasse, Zürich

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die Verlängerung der Glattalstrasse aus dem Richtplan zu streichen. Jemand beantragt, das Vorhaben sei jedenfalls mit einem langfristigen Realisierungshorizont zu versehen und nur als Rückfallposition zu betrachten für den Fall, dass der geplante Anschluss Oberhauserriet nicht realisiert werden kann.

Die geplante Verlängerung der Glattalstrasse schliesst eine Lücke im Hauptverkehrsstrassennetz. In Kombination mit der bereits im Bau befindlichen verlängerten Aubruggstrasse (Objekt Nr. 9) stellt sie die Erschliessung der Entwicklungsgebiete in Zürich-Nord sicher, ermöglicht eine direkte Anbindung des Oberhauserriets an den Autobahnanschluss Seebach und entlastet die Schaffhauserstrasse vom motorisierten Individualverkehr. In Kombination mit der neuen Flughafenstrasse (Objekt Nr. 29) übernimmt sie den Verkehr aus Zürich-Nord und Oberhauserriet in Richtung Flughafen und ermöglicht damit die Abklassierung der durch dicht besiedeltes Gebiet führenden Schaffhauserstrasse in Zürich-Seebach und Opfikon.

Die Machbarkeit eines Vollanschlusses Opfikon zur direkten Anbindung des Oberhauserriets an das Hochleistungsstrassennetz wird im Rahmen der Planungsarbeiten an der Glattalautobahn geprüft (vgl. Objekt Nr. 27).

39 Verlängerung Birchstrasse

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die Verlängerung der Birchstrasse in Zürich-Seebach aus dem Richtplan zu streichen.

Die unterirdische Verlängerung der Birchstrasse dient der stadtgerechten Entlastung von Oerlikon und Seebach und stellt die direkte Anbindung des in Entwicklung befindlichen Wohn- und Arbeitsgebiets Neu-Oerlikon an die Nordumfahrung sicher. Sie entlastet das städtische Strassennetz wirksam vom motorisierten Individualverkehr und ermöglicht die Abklassierung der Binzmühle- und der Schaffhauserstrasse in Zürich-Oerlikon, ohne neue Wohngebiete zu belasten. Der befürchteten Verkehrszunahme auf Grund der verbesserten Erreichbarkeit kann im Rahmen der Begleitmassnahmen entgegengewirkt werden.

40 Nordumfahrung Zürich (Zweckmässigkeit)

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Ausbau der Nordumfahrung Zürich bzw. des Gubristtunnels aus dem Richtplan zu streichen. Jemand beantragt, es sei statt dem Ausbau der Nordumfahrung Zürich eine kurzfristig zu realisierende äussere Nordumfahrung Wettingen–Bülach–Winterthur vorzusehen.

Die Nordumfahrung Zürich ist heute in den Spitzenstunden stark ausgelastet. Ein Ausbau dieser Achse trägt dazu bei, dass der Strassenverkehr auch in Zukunft auf das Hochleistungsstrassennetz konzentriert, das untergeordnete Strassennetz im Limmattal und Furttal entlastet und die Lebens- und Umweltqualität im Siedlungsgebiet erhöht werden können. Der Ausbau der Nordumfahrung ist auch nicht als Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr, sondern als Beitrag zum Gesamtsystem Verkehr im Raum Limmattal–Zürich–Nord–Glattal zu verstehen.

Das Ausbauvorhaben umfasst zahlreiche Massnahmen, die eine Verminderung bestehender Umweltbelastungen ermöglichen, die seinerzeit durch den Bau der Nordumfahrung entstanden sind. Dazu zählen insbesondere Überdeckungen in siedlungsnahen Bereichen sowie umweltbezogene Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (vgl. Richtplantext Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 12). Mittels verkehrlicher Begleitmassnahmen soll zudem die angestrebte Entlastung des untergeordneten Verkehrsnetzes dauerhaft sichergestellt werden.

Eine äussere Nordumfahrung auf der Achse Wettingen–Bülach–Winterthur würde die Nordumfahrung Zürich kaum entlasten und eignet sich daher nicht als Ersatz. Sie wäre auch nicht schnell genug realisierbar und würde zudem wesentlich höhere Kosten verursachen.

41 Nordumfahrung Zürich (Ausgestaltung)

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Ausbau der Nordumfahrung Zürich bis 2012 abzuschliessen. Mehrere Einwendende beantragen eine Verschiebung des Halbanschlusses Weiningen, eine Verlegung der 110-kV-Leitung der NOK in den Tunnel, zusätzliche Massnahmen zum Lärmschutz sowie eine Präzisierung und Erweiterung der mit dem Vorhaben verbundenen Begleitmassnahmen.

Die Inbetriebnahme der dritten Gubrist-Tunnelröhre ist für 2012 geplant, wobei Verzögerungen infolge Sparmassnahmen oder verfahrensrechtliche Verzögerungen nicht ausgeschlossen werden können. Das Ausbauvorhaben untersteht der Nationalstrassengesetzgebung. Die daraus abzuleitenden Verfahrensschritte und Fristen lassen eine frühere Realisierung nicht zu. Seitens des Kantons Zürich wird diesem Vorhaben jedoch hohe Priorität zugemessen. Im Rahmen der Projektsteuerung und -optimierung werden Massnahmen zur Beschleunigung der Abläufe erarbeitet und geprüft. Der voraussichtliche Endtermin für die ausgebaute Nordumfahrung Zürich ist 2013 und umfasst auch die Instandsetzung der beiden bestehenden Gubrist-Tunnelröhren.

Das im Nachgang zur öffentlichen Mitwirkung ergänzte Generelle Projekt beinhaltet eine Optimierung der Einschnittsgestaltung im Bereich des Portals Weiningen, mit einer Überdeckung und einer Verschiebung des Anschlusses. Bestandteil des Projektes sind zudem eine 600 m bzw. 780 m lange Überdeckung zwischen Katzenseestrasse und Horensteinstrasse sowie eine Überdeckung zur ökologischen und erholungsbezogenen Vernetzung im Bereich der wiederherzustellenden Landschaftsverbinding Chöschenrüti (vgl. Richtplandtext Pt. 3.7a.2, Nr. 3).

Weiter gehende Massnahmen zum Schutz des Siedlungsgebiets vor Lärm werden im Rahmen des lärmakustischen Projekts geprüft. Eine mögliche Verlegung der 110-kV-Leitung in den Tunnel ist Gegenstand von Abklärungen mit den NOK.

Bestandteil des Projekts ist ausserdem ein Paket an verkehrlichen Begleitmassnahmen, welche dazu dienen, die bestehenden Strassen vom Verkehr zu entlasten und sicherzustellen, dass der Verkehr von den Autobahnanschlüssen im nötigen Umfang abgeführt werden kann. Die weitere Bearbeitung dieser Massnahmen erfolgt in den nächsten Projektstufen und unter Einbezug der betroffenen Gemeinden. Eine detaillierte Ausformulierung dieser Massnahmen im Richtplan wäre nicht stufengerecht.

42 Ausbau A1, Limmattal

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Ausbau der A1 im Limmattal aus dem Richtplan zu streichen bzw. es sei auf den Ausbau des Limmattaler Kreuzes zu verzichten. Zwei Einwendende beantragen, es sei statt dem Ausbau der A1 im Limmattal eine äussere Nordumfahrung Wettingen–Bülach–Winterthur vorzusehen. Jemand beantragt, der Ausbau sei mit dem Kanton Aargau zu koordinieren. Mehrere Einwendende beantragen einen Ausbau des Anschlusses Dietikon sowie ergänzende Massnahmen zum Lärmschutz.

Die Anbindung der Region Limmattal an die A1 wird in den kommenden Jahren durch den neuen Halbanschluss Spreitenbach verbessert. Mit dem Ausbau der Nordumfahrung Zürich (Objekt Nr. 12) und der dazugehörigen verkehrlichen Begleitmassnahmen wird zudem eine Rückverlagerung von Durchgangsverkehr auf die Autobahn und damit die Entlastung des untergeordneten Strassennetzes ermöglicht. Die 2004 eingeführten Sofortmassnahmen im Limmattal und an der Nordumfahrung können damit wieder aufgehoben werden. Ein Ausbau des Anschlusses Dietikon ist vorderhand nicht erforderlich.

Das aktuelle Sanierungsprogramm erfüllt bereits die Anforderungen gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) des Bundes. Die weiter gehenden Sanierungsmassnahmen, namentlich die Überdeckungen im Bereich der Wohngebiete, sind gleichzeitig mit dem künftigen Ausbau der A1 umzusetzen und werden dannzumal mit dem Kanton Aargau zu koordinieren sein.

43 Umfahrung Uitikon-Waldegg

Jemand beantragt, es sei die Umfahrung Uitikon-Waldegg im Richtplan zu belassen.

Die Umfahrung Uitikon-Waldegg weist eine schlechte Kostenwirksamkeit auf. Sie käme unmittelbar an den westlichen Rand des Quartiers Leuen und teilweise innerhalb der Bauzone zu liegen. Vor allem aber wären mit der Umfahrung mehr neue Anstösser betroffen als mit der bestehenden Strassenführung.

44 A4, Knonaeramt

Zwei Einwendende beantragen, es sei die A4 im Knonaeramt vorerst nur 2-streifig zu erstellen bzw. es sei im Bereich der Kantonsgrenze ein zusätzlicher Halbanschluss vorzusehen. Mehrere Einwendende be-

antragen eine Abklassierung der Hauptverkehrsstrasse zwischen Birmensdorf und Mettmenstetten, einen Rückbau der Sihlthalstrasse sowie zusätzliche Begleitmassnahmen zur Eindämmung des Schleichverkehrs. Jemand beantragt, es sei die Abklassierung der Sihlthalstrasse mit dem Kanton Zug zu koordinieren. Jemand beantragt, es sei die Luftqualität im Gebiet der A4 zu überwachen.

Die A4 im Knonaueramt ist im Bau, die Eröffnung ist für 2010 geplant. Eine vorzeitige Eröffnung als 2-streifige Strasse könnte nicht wesentlich früher erfolgen, würde aber wegen der Überlagerung von Bau und Betrieb einen erheblichen Mehraufwand verursachen.

Die Gemeinden des südlichen Knonaueramtes werden durch die Anschlüsse Cham, Zug und Affoltern a. A. an das Autobahnnetz angeschlossen. Ein zusätzlicher Autobahnanschluss im ländlichen Gebiet bei Knonau stünde im Widerspruch zu den Festlegungen des Siedlungs- und Landschaftsrichtplans.

Die verkehrlichen Begleitmassnahmen zur A4 sind im Konzept «Netzstrategie Knonaueramt» zusammengefasst und wurden 2001 vom Regierungsrat genehmigt. Die Projektierungsarbeiten für die Ortsdurchfahrten und Ortsverbindungsstrassen Mettmenstetten, Affoltern, Hedingen, Bonstetten, Stallikon und Wettswil sind bereits im Gang. Die Realisierung ist mit der geplanten Eröffnung der A4 im Jahr 2010 vorgesehen.

Das Verkehrsaufkommen auf der Hauptverkehrsstrasse zwischen Birmensdorf und Mettmenstetten beträgt heute etwa 20 000 Fahrzeuge pro Tag und wird nach der Eröffnung der A4 auf rund die Hälfte zurückgehen. Diese Belastung ist immer noch hoch, sodass auf eine Abklassierung der parallel zur Autobahn verlaufenden Hauptverkehrsstrasse verzichtet wurde.

Die Sihlthalstrasse wird mit der Eröffnung der A4 im Knonaueramt eine erhebliche Entlastung erfahren. Sie wird durch eine Abklassierung und Anpassung des Strassenquerschnitts der Minderbelastung angepasst. Damit kann auch die Verkehrssicherheit erheblich erhöht werden. Die Sihlthalstrasse bleibt aber durchgehend befahrbar. Ein Rückbau im oberen Abschnitt zwischen Langnau und Sihlbrugg ist erst im Zusammenhang mit dem Bau des Hirzeltunnels (Objekt Nr. 21) vorgesehen.

Nach der Eröffnung der A4 im Knonaueramt ist mit einer Zunahme der Luftschadstoffe zu rechnen. Eine laufende Überwachung der Luftqualität sowie betriebliche Optimierungen im Fall übermässiger Immissionen wurden mit der Projektgenehmigung und im Rahmen des Luft-Programms (vgl. Grundlagenverzeichnis) beschlossen.

45 Umfahrungen Bickwil und Ottenbach

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die Umfahrung Bickwil aus dem Richtplan zu streichen, es seien Alternativen zu suchen oder es sei eine unterirdische Linienführung vorzusehen. Zwei Einwendende beantragen, die Umfahrungen Ottenbach und Obfelden seien im kantonalen Richtplan zu belassen und zeitgleich mit der Inbetriebnahme der A4 fertig zu stellen.

Die Umfahrungen von Bickwil (Objekt Nr. 17) und Ottenbach (Objekt Nr. 18) sind Bestandteil der Netzstrategie Knonaueramt. Sie wurden mit dem Kanton Aargau abgestimmt und dienen dazu, den Verkehr aus dem Freiamt AG möglichst siedlungsverträglich zum Anschluss Affoltern der A4 zu führen.

Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der A4 ist auf dieser Achse mit einer Verkehrszunahme von über 100% (von 3000 auf 7000 Fahrzeugen pro Tag) und einer Zunahme des Schwerverkehrsanteils von 3% auf 8–10% zu rechnen. Die Ortsdurchfahrt Bickwil ist nicht geeignet, diesen Mehrverkehr zu bewältigen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts wird zudem der Knoten Lunnern im Westen von Obfelden umgestaltet, womit der Verkehr aus Richtung Merenschwand AG ebenfalls auf die Umfahrung geführt wird. Damit kann auch die Ortsdurchfahrt Ottenbach entlastet und die Dorfstrasse siedlungsverträglich gestaltet werden.

Die technische Machbarkeit der Umfahrungen von Bickwil und Ottenbach gemäss Karteneintrag wurde untersucht. Noch nicht zufriedenstellend geklärt ist die Verträglichkeit bezüglich Moorschutz und Landschaftsschutz, welche weiterer Abklärungen bedarf. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten wird ein Variantenvergleich mit einem Ausbau der Ortsdurchfahrten sowie möglichen Tunnellösungen durchgeführt (vgl. Pt. 4.2.2, Objekt Nrn. 17 und 18).

46 Nordumfahrung Adliswil

Zwei Einwendende beantragen, es sei die Nordumfahrung Adliswil aus dem Richtplan zu streichen.

Die geplante Nordumfahrung Adliswil stellt die Verbindung vom Sihltal zum Anschluss Wollishofen der A3 her und entlastet sowohl das Zentrum von Adliswil wie auch die Soodstrasse im Zürcher Stadtquartier Leimbach. Sie ist als 2-streifiger Tunnel geplant. Im Rahmen der nach einheitlichen Kriterien durchgeführten Prioritätenreihung aller Ortsumfahrungen wurde ihr eine gute Kostenwirksamkeit und eine zusätzliche Bedeutung aus kantonaler Sicht attestiert. Sie wird noch

einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) unterzogen, in deren Rahmen verschiedene Lösungsmöglichkeiten geprüft und einander gegenübergestellt werden.

47 Lärmsanierung A3, Zürich-Wollishofen–Anschluss Thalwil

Jemand beantragt, es sei die Lärmsanierung an der A3 als dringlich einzustufen.

Eine gleichzeitige Realisierung aller Sanierungs- und Neubauvorhaben würde die planerischen und finanziellen Kapazitäten von Bund und Kanton überfordern, weshalb der Richtplan eine zeitliche Staffellung vorsieht. Erste Priorität kommt dabei den Vorhaben mit besonderer Dringlichkeit und überdurchschnittlicher Kostenwirksamkeit zu.

48 Hirzeltunnel

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Hirzeltunnel aus dem Richtplan zu streichen. Mehrere Einwendende beantragen, die Linienführung des Hirzeltunnels sei zu überprüfen und in Koordination mit dem Kanton Zug festzulegen.

Der Hirzeltunnel ist einerseits zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Hirzel, andererseits zur Verknüpfung der Hochleistungsstrassen am oberen Zürichsee und in der Zentralschweiz vorgesehen. Vor der Aufnahme konkreter Planungs- und Projektierungsarbeiten wird das Vorhaben einer Zweckmässigkeitsbeurteilung unterzogen, in deren Rahmen die verschiedenen Varianten bezüglich Linienführung und Ausbaugrad untersucht werden. Der Koordinationsbedarf mit dem Kanton Zug ist im Text erwähnt; entsprechende Gespräche wurden bereits aufgenommen.

49 A52, Lärmsanierung Forchautostrasse, Zumikon–Egg

Jemand beantragt, es sei der Realisierungshorizont des Vorhabens gemäss aktuellen Planungen anzupassen.

Im Rahmen von kurzfristig vorzunehmenden Instandsetzungsarbeiten an der Forchautostrasse wird ein Sanierungsprogramm realisiert, womit die Anforderungen gemäss Lärmschutzverordnung des Bundes erfüllt sein werden. Mit einem mittel- bis langfristigen Realisierungshorizont vorgesehen sind weiter gehende Massnahmen zum zusätzlichen Schutz von Wohn- und Erholungsgebieten (vgl. Richtplantext Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 22).

50 Umfahrung Binz, Maur

Jemand beantragt, es sei die geplante Umfahrung Binz aus dem Richtplan zu streichen. Jemand beantragt, es sei der Realisierungshorizont des Vorhabens als «mittelfristig» festzulegen.

Die geplante Umfahrung Binz liegt – wie auch die Westtangente Fällanden (Objekt Nr. 25) und die Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach (Objekt Nr. 26) – an der zum übergeordneten Strassennetz zählenden Querverbindung zwischen Glattal und Forchautostrasse. Sie wird frühestens im Zusammenhang mit dem geplanten Wehrenbachobeltunnel (Objekt Nr. 4) benötigt, der Richtplaneintrag dient daher vorwiegend der Trasseesicherung.

51 Westtangente Fällanden

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die geplante Westtangente Fällanden aus dem Richtplan zu streichen oder es seien zweckmässiger Alternativen aufzuzeigen.

Die geplante Westtangente Fällanden dient einerseits der Entlastung des Ortszentrums von Fällanden und ist andererseits Bestandteil der langfristig geplanten Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach (Objekt Nr. 26).

Im Ortszentrum von Fällanden kreuzen sich mehrere Verkehrsbeziehungen auf engem Raum, was zu einer Überlastung des Strassennetzes und zu einer deutlichen Verschlechterung der Wohnqualität geführt hat. Der Knoten Sternen in Fällanden wird insbesondere durch Fahrten von Dübendorf und von Binz belastet. Mit der geplanten Westtangente Fällanden kann der Knoten von dieser Verkehrsbeziehung entlastet werden, womit sich auch die übrigen Zufahrtsverhältnisse wesentlich verbessern.

52 Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die geplante Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach aus dem Richtplan zu streichen oder es sei eine andere Linienführung zu suchen. Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Realisierungshorizont des Vorhabens als «mittelfristig» oder «kurz- bis mittelfristig» festzulegen.

Die geplante Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach liegt an der zum übergeordneten Strassennetz zählenden Querverbindung zwischen Glattal und Forchautostrasse und dient einer Sanierung der pre-

kären Verkehrsverhältnisse auf Gebiet der Gemeinden Volketswil und Schwerzenbach. Die genaue Linienführung und die Verknüpfungen mit dem untergeordneten Strassennetz werden im Rahmen einer ZMB zu überprüfen sein. Der Richtplaneintrag dient vorwiegend der Trasseesicherung.

53 Glattalautobahn

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die geplante Glattalautobahn aus dem Richtplan zu streichen bzw. es sei an ihrer Stelle die A1 zu erweitern oder es sei eine vollständig unterirdische Linienführung vorzusehen. Mehrere Einwendende beantragen eine Verschiebung der östlichen Verzweigung mit der A1 aus dem Raum Baltenswil in den Raum Hürlistein. Jemand beantragt, es sei auf den Hinweis «als Bundesstrasse vorzusehen» zu verzichten.

Die Glattalautobahn ist notwendig, um die Funktionsfähigkeit und Betriebssicherheit des übergeordneten Strassennetzes, insbesondere der A1 zwischen Zürich-Nord und Brüttsellerkreuz, wieder herzustellen und langfristig zu sichern. Im direkten Vergleich mit einem allfälligen weiteren Ausbau der bestehenden A1 im mittleren Glattal hat sie sich als die insgesamt zweckmässigste und kostenwirksamste Lösung erwiesen, weshalb eine Aufnahme in das Bundesstrassennetz gerechtfertigt ist.

Die Glattalautobahn ist aus einem umfassenden Variantenvergleich und einer anschliessenden Projektstudie hervorgegangen. Dabei hat sich u. a. gezeigt, dass die bisherige, als K10 bekannte Linienführung wegen Konflikten mit dem Grundwasserschutz nicht wie vorgesehen realisiert werden kann.

Die Glattalautobahn entlastet zudem die bestehende A1 von einem Teil des Durchgangsverkehrs und schafft damit die notwendigen Kapazitäten zur Behebung der Verkehrsengpässe im mittleren Glattal. Die Linienführung ist weitgehend unterirdisch vorgesehen, lediglich der Anschlussbereich Baltenswil kann aus Grundwasserschutzgründen nicht unterirdisch geführt werden. Mit dem Anschluss im Grindel werden Bassersdorf und Klotten direkt an die Glattalautobahn angebunden, womit die Ortsdurchfahrten entlastet und abklassiert werden können. Den Anforderungen des Landschaftsschutzes wird bei der Projektierung Rechnung getragen.

Die Machbarkeit eines Anschlusses im Bereich Flughafen-Werft ist vertieft zu prüfen. Ein neuer Anschluss Dietlikon sowie die Aufwertung des Halbanchlusses Opfikon zu einem Vollanschluss sind Bestandteil des Richtplaneintrages. Beide Anschlüsse setzen die Entlas-

tungswirkung der Glattalautobahn voraus. Die Machbarkeit und die genaue Ausgestaltung dieser Anschlüsse werden im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten untersucht (vgl. Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 27).

54 Nordumfahrung Kloten

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die geplante Nordumfahrung Kloten aus dem Richtplan zu streichen oder es sei eine vollständig unterirdische Linienführung vorzusehen. Mehrere Einwendende beantragen einen früheren Realisierungshorizont bzw. eine gleichzeitige Realisierung mit der Glattalautobahn.

Die geplante Nordumfahrung Kloten wird als Hauptverkehrsstrasse ausgebildet und dient dazu, die Ortsdurchfahrt Kloten vom regionalen Durchgangsverkehr zu entlasten. Sie ist nicht als nationale Transitstrecke konzipiert. Der Transitverkehr wird auch in Zukunft über das Hochleistungsstrassennetz, d. h. über die bestehenden Abschnitte der A1/A20 und A51 abgewickelt.

Die im Richtplan eingetragene Linienführung gilt als Nachweis für die grundsätzliche Machbarkeit und entspricht dem heutigen Stand der Erkenntnisse. Die definitive Linienführung sowie die Länge des Tunnelabschnitts werden im Rahmen der Projektierung und unter Berücksichtigung des Lärmschutzes und der weiteren Schutzziele überprüft. Das Gleiche gilt für die Ausgestaltung der Verknüpfung mit der geplanten Glattalautobahn und für die zur Sicherung der Entlastungswirkung gemäss Zielsetzungen erforderlichen Begleitmassnahmen.

Die zeitliche Staffelung von Glattalautobahn und Nordumfahrung Kloten ist mit der unterschiedlichen Dringlichkeit der Vorhaben begründet, ergibt sich aber auch aus den begrenzten finanziellen und planerischen Kapazitäten des Kantons und des Bundes. Eine weitere Beschleunigung ist aus verfahrenstechnischen und baulichen Gründen nicht möglich.

55 Neue Flughafenstrasse, Opfikon

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die geplante neue Flughafenstrasse aus dem Richtplan zu streichen oder es seien die Hauptverkehrsstrassen in Zürich-Nord so auszugestalten, dass keine direkte Verbindung zwischen dem Flughafen und der Stadt Zürich hergestellt wird.

Die neue Flughafenstrasse ist Bestandteil der 2003 in einer Volksabstimmung angenommenen Vorlage zum Bau der Glattalbahn und befindet sich bereits im Bau. Sie übernimmt in Zukunft den motori-

sierten Individualverkehr und ermöglicht damit die Führung der geplanten Glattalbahn (vgl. Pt. 4.3.2, Objekt Nr. 11) in der bestehenden, parallel verlaufenden alten Flughofstrasse.

Der grossräumige Durchgangsverkehr wird auch in Zukunft grösstenteils über die Hochleistungsstrassen abgewickelt. Die bestehenden und geplanten Hauptverkehrsstrassen in Zürich-Nord dienen dazu, den regionalen Verkehr auf Achsen mit genügender Leistungsfähigkeit zu bündeln und die Wohngebiete vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

56 Oberlandautobahn, Oberuster–Betzholz

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die geplante Oberlandautobahn (Oberuster–Betzholz) aus dem Richtplan zu streichen. Mehrere Einwendende beantragen, die Strasse sei nur zweistreifig oder mit anderer Linienführung anzulegen oder es seien zweckmässigere Lösungen zur Entlastung von Wetzikon aufzuzeigen. Jemand beantragt, es sei der Nachweis über die Zweckmässigkeit aus gesamtverkehrlicher und raumplanerischer Sicht zu erbringen.

Die Oberlandautobahn im Abschnitt Anschluss Oberuster–Kreisel Betzholz schliesst eine Lücke im Zürcher Hochleistungsstrassennetz, entlastet mehrere Oberländer Gemeinden von überregionalen Verkehrsbelastungen und verbessert die Erreichbarkeit der Zentrumsgebiete von Uster und Wetzikon (vgl. Pt. 2.3.2). Die Achse der Oberlandautobahn ist zur Aufnahme in das Grundnetz des Sachplans Verkehr des Bundes vorgesehen. Der Kanton Zürich begrüsst diesen Entscheid und unterstützt ein rasches Vorgehen.

Dem Richtplaneintrag 1995 lag ein umfassender Variantenvergleich zu Grunde. Dabei wurden auch eine mögliche Variante Nord und eine direkte Verbindung zur Forchautostrasse geprüft. Seither wurde das Projekt im Hinblick auf eine Minimierung der Landschaftsbelastung und zur Gewährleistung des Moorschutzes weiter optimiert. Zur Begrenzung der Auswirkungen bezüglich Lärm, Boden-, Natur- und Landschaftsbeanspruchung verläuft die Oberlandautobahn auf rund 53% der Gesamtstreckenlänge unterirdisch. Mit ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen – insbesondere auch im Bereich Feuchtbiootope und Moorregeneration – wird ein wesentlicher Beitrag zur Umweltsituation geleistet. Gemäss dem nun vorliegenden Ausführungsprojekt mit UVB kann die geplante Oberlandautobahn umweltverträglich gebaut und betrieben werden.

Mit einer Untertunnelung von Wetzikon – bei gleichzeitigem Verzicht auf die Oberlandautobahn – könnten zwar die Verkehrsprobleme

in Wetzikon gelöst, nicht aber der überregionale Durchgangsverkehr bewältigt werden. Auch könnte mit einer lediglich zweistreifigen Strasse die voraussichtliche Verkehrsnachfrage von 38 000 bis 54 000 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2025 nicht bewältigt werden. Der mit dem Bau der Oberlandautobahn zu erwartende regionale Mehrverkehr wird im Rahmen der zum Vorhaben gehörenden verkehrlichen Begleitmassnahmen über den Kreisel Betzholz auf die dafür vorgesehenen Achsen des übergeordneten Strassennetzes gelenkt, womit Wetzikon wirkungsvoll vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann.

Der vorgesehene Viadukt im Aathal nimmt in seiner Linienführung und Ausgestaltung so weit wie möglich Rücksicht auf die Anliegen des Landschaftsschutzes. Der Eingriff wird mit geeigneten Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen gemildert. Das südliche Tunnelende bei Hellberg wird im Rahmen des Ausführungsprojekts weiter nach Süden verschoben und der Tunnel wird zur besseren Schonung der Landschaft um etwa 150 m verlängert.

57 Ortsdurchfahrt Pfäffikon

Zwei Einwendende beantragen, es sei die geplante Ortsdurchfahrt Pfäffikon aus dem Richtplan zu streichen. Jemand beantragt, die Hittnauerstrasse sei mit der Hochstrasse / Äusseren Zelglistrasse zu verbinden.

Die Hauptverkehrsstrasse durch das Kempttal ist Teil des übergeordneten Strassennetzes und verbindet die A1 (Anschluss Kemptthal) mit dem Kreisel Betzholz. Sie wird auch mit der durchgehenden Oberlandautobahn ihre kantonale Bedeutung beibehalten und noch verstärkt den regionalen Verkehr des Kempttals und des Tösstals aufnehmen und den Anschluss an das Autobahnnetz gewährleisten müssen.

Die heutige Ortsdurchfahrt durch Pfäffikon ist eng und erlaubt keine weiteren Kapazitätserweiterungen. Die geplante Entlastungsstrasse verläuft nordöstlich der Bahnlinie, sodass diese für das Befahren der Achse Wetzikon–Fehraltorf nicht mehr gequert werden muss.

Die Einmündung der Hittnauerstrasse kann mit einem Kreisel an der Äusseren Zelglistrasse und einer besseren Einmündung in die Hochstrasse gelöst werden. Die Ausgestaltung dieses Knotens ist jedoch nicht Gegenstand des Richtplanverfahrens.

58 Westtangente Pfäffikon

Zwei Einwendende beantragen, es sei die geplante Westtangente Pfäffikon aus dem Richtplan zu streichen.

Die Hauptverkehrsstrasse Pfäffikon–Uster verbindet das Kemptal mit dem Glattal und stellt die Verbindung zur Oberlandautobahn her. Der geplante Abschnitt der Westtangente Pfäffikon ersetzt einen kurzen Abschnitt, der gegenwärtig auf einer provisorischen Verbindung durch das Industriegebiet führt. Dieser Abschnitt wurde von der Gemeinde als Erschliessungsstrasse erstellt und kann mit der Realisierung der Westtangente wieder abklassiert werden. Die Linienführung der Westtangente Pfäffikon ist mit dem Perimeter der Moorlandschaft von nationaler Bedeutung (vgl. Pt. 3.6.2) vereinbar.

59 Moosackerstrasse Uster

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die geplante Moosackerstrasse aus dem Richtplan zu streichen. Jemand beantragt, es sei darauf zu achten, dass die Verkehrsbeziehungen im Zentrum von Uster durch die geplanten Abklassierungen nicht behindert werden.

Die geplante Moosackerstrasse in Uster liegt an der als Hauptverkehrsstrasse klassierten Querverbindung zwischen Pfannenstil und Glattal. Sie dient dazu, den Durchgangsverkehr unter Umfahrung des Stadtkerns direkt auf die Oberlandautobahn zu führen, und ermöglicht die Abklassierung der Riediker-, Talacker-, Zentral- und Zürichstrasse. Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums von Uster mit dem motorisierten Individualverkehr bleibt gewährleistet.

Im Rahmen der nach einheitlichen Kriterien vorgenommenen Prioritätenreihung aller im Kanton Zürich diskutierten Umfahrungsstrassen wurde diesem Vorhaben eine gute Kostenwirksamkeit bescheinigt.

60 Uster West

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die geplante Strassenverbindung Uster West aus dem Richtplan zu streichen bzw. es sei die heutige Verkehrsführung über die Winterthurerstrasse beizubehalten. Jemand beantragt, es sei dem Grundwasserhaushalt Rechnung zu tragen, es sei auf eine nachträgliche Kapazitätserweiterung der Werrikerstrasse zu verzichten und es sei die angestrebte Verkehrsentlastung durch bauliche Massnahmen zu sichern. Zwei weitere Einwendende beantragen,

es seien die Verkehrsbeziehungen für den Einkaufsverkehr aufrechtzuerhalten bzw. es sei der Realisierungshorizont als «kurzfristig» festzulegen.

Die geplante Strassenverbindung Uster West verbindet die Winterthurerstrasse mit der Zürichstrasse und ermöglicht die Aufhebung von zwei stark frequentierten Niveauübergängen. Sie stellt eine leistungsfähige Anbindung an die Oberlandautobahn sicher und entlastet das Zentrum von Uster vom Durchgangsverkehr.

Im Rahmen der nach einheitlichen Kriterien vorgenommenen Prioritätenreihung wurden diesem Vorhaben eine gute Kostenwirksamkeit sowie eine zusätzliche Bedeutung aus kantonaler Sicht bescheinigt. In einer 2004 durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung wurden die Auswirkungen verschiedener Varianten auf Verkehr, Landschaft und Ökologie untersucht. Die Variante Uster West hat sich dabei als die beste Lösung erwiesen. Im Rahmen der laufenden Projektierung erfolgt eine intensive Begleitplanung bezüglich Ökologie, Hydrologie und Moorschutz. Die Werrikerstrasse wird nicht ausgebaut und wird auch nicht mit zusätzlichem Verkehr belastet.

Die Winterthurerstrasse wird mit der Inbetriebnahme der Strasse West zur Gemeindestrasse zurückklassiert. Die zum Schutz der Wohngebiete erforderlichen verkehrlichen Begleitmassnahmen werden in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Uster erarbeitet.

61 Südostumfahrung Winterthur bzw. Ausbauten der A1 im Raum Winterthur

Mehrere Einwendende beantragen, es seien sowohl die geplante Südostumfahrung Winterthur wie auch der Ausbau der bestehenden Umfahrung Winterthur aus dem Richtplan zu streichen. Zwei Einwendende beantragen, an Stelle der geplanten Südostumfahrung sei die bestehende Umfahrung auszubauen und mit der Entlastungsstrasse Oberwinterthur bzw. einem Heiligbergtunnel zu kombinieren. Zwei Einwendende beantragen, es seien die Linienführung der Südostumfahrung Winterthur im Raum Rossberg und die Ausgestaltung des Anschlusses Grüze zu überprüfen bzw. es sei ein zusätzlicher Anschluss für das Tösstal vorzusehen. Zwei weitere Einwendende beantragen, es sei die A1 bis zur geplanten Verzweigung Baltenswil auszubauen bzw. es sei eine stadtf fernere Linienführung zur Umfahrung von Winterthur zu finden. Mehrere Einwendende beantragen eine beschleunigte Realisierung der Südostumfahrung. Jemand beantragt, es sei auf den Hinweis «als Bundesstrasse vorzusehen» zu verzichten.

Die A1 im Raum Winterthur gehört zu den am stärksten belasteten Abschnitten des Hochleistungsstrassennetzes. Auf längere Sicht ist eine Entlastung oder ein Ausbau dieses Abschnitts unumgänglich, um ein Ausweichen des Verkehrs in die Wohngebiete und eine Überlastung des städtischen und regionalen Strassennetzes zu vermeiden.

Die Untersuchungen im Rahmen der Zweckmässigkeitsuntersuchungen der einzelnen Elemente der Strategie Hochleistungsstrassen haben ergeben, dass sowohl die Südostumfahrung Winterthur (Objekt Nr. 38a) als auch ein Ausbau der bestehenden A1 (Objekt Nr. 38b) in der Lage sind, die Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes im Raum Winterthur langfristig sicherzustellen. Die Südostumfahrung Winterthur bietet zudem die Möglichkeit, die Erreichbarkeit des Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze (vgl. Pt. 2.3.2, Nr. 7) mit dem MIV massgeblich zu verbessern. Eine zusätzliche Verbesserung der Erreichbarkeit des Tössstals ist hingegen nicht vorgesehen und wäre auf Grund der Vorgaben des Siedlungsrichtplans auch nicht erwünscht. Für den Fall eines Ausbaus der bestehenden A1 stellt die Entlastungsstrasse Oberwinterthur (Objekt Nr. 41) eine notwendige Ergänzung dar.

Bei einer Verschiebung der Verzweigung Rossberg in Richtung Anschluss Töss könnte der minimale Abstand von zwei aufeinander folgenden Anschlüssen nicht eingehalten werden, zudem entsteht ein Konflikt mit dem Grundwasserträger bei der Töss. Der Anschluss Oberwinterthur/Grüze dient der Verknüpfung des HLS-Netzes mit dem HVS-Netz und kommt in ein wenig empfindliches Industriegebiet zu liegen. Die genaue Lage dieses Anschlusses wird im Rahmen des Generellen Projekts festgelegt.

Eine beschleunigte Realisierung der Südostumfahrung Winterthur ist sowohl aus technischen als auch aus finanziellen Gründen nicht möglich. Für die kurz- und mittelfristige Kapazitätserhöhung bis zur Realisierung einer der beiden Massnahmen ist auf der A1 eine Standstreifenbewirtschaftung vorgesehen. Ein Ausbau der A1 bis zur geplanten Verzweigung Baltenswil ist auch auf lange Sicht nicht erforderlich. Der Hinweis «als Bundesstrasse vorzusehen» bei der Variante Südostumfahrung (Objekt Nr. 38a) ist gerechtfertigt, da diese den Bundesinteressen ebenso gut entspricht wie die Variante eines Ausbaus der bestehenden A1 (Objekt Nr. 38b).

62 Tieflegung Untere Vogelsangstrasse

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die geplante Tieflegung der Unteren Vogelsangstrasse aus dem Richtplan zu streichen. Zwei Einwendende beantragen eine kurzfristige Realisierung des Vorhabens.

Die geplante Tieflegung der Unteren Vogelsangstrasse dient der leistungsfähigen Erschliessung der Stadtmitte von Winterthur und der Entlastung der Zürcherstrasse. Sie leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs auf der Zürcherstrasse und dient indirekt auch der verbesserten Erschliessung des Zentrumsgebiets Winterthur-Zentrum (vgl. Pt. 2.3.2, Nr. 6).

Der grossräumige Durchgangsverkehr soll nicht über das Stadtzentrum abgewickelt, sondern durch die geplante Südostumfahrung oder die ausgebaute A1 aufgenommen werden (Objekt Nrn. 38a bzw. 38b). Damit kann auf den früher geplanten Breitetunnel verzichtet werden.

Die Realisierung der tiefgelegten Unteren Vogelsangstrasse ist kurz- bis mittelfristig vorgesehen. Der genaue Realisierungszeitpunkt wird durch die Finanzplanung von Stadt und Kanton bestimmt.

63 Entlastungsstrasse Oberwinterthur

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die geplante Entlastungsstrasse Oberwinterthur aus dem Richtplan zu streichen oder es sei der Richtplaneintrag an noch ausstehende Erkenntnisse aus dem regionalen Gesamtverkehrskonzept anzupassen. Mehrere Einwendende beantragen die Verknüpfung der Entlastungsstrasse Oberwinterthur mit einem Rückbau der Frauenfelderstrasse.

Die geplante Entlastungsstrasse Oberwinterthur dient der leistungsfähigen Erschliessung des Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze (vgl. Pt. 2.3.2, Nr. 7) und ermöglicht eine Abklassierung und wesentliche Entlastung der Frauenfelderstrasse. Sie ist von kantonaler Bedeutung und wird durch die Erkenntnisse aus dem regionalen Gesamtverkehrskonzept nicht in Frage gestellt. Sie wird jedoch nur gebaut, falls die geplante Südostumfahrung Winterthur (Objekt Nr. 38a) nicht rechtzeitig realisiert werden kann.

64 Taggenbergtunnel, Untertunnelung Pfungen und Umfahrung Embrach

Zwei Einwendende beantragen, es seien der geplante Taggenbergtunnel, die Untertunnelung Pfungen sowie die Umfahrung Embrach aus dem Richtplan zu streichen. Jemand beantragt, die Vorhaben seien nur dann im Richtplan zu belassen, wenn sie als Bundesstrassen klassiert werden. Jemand beantragt eine beschleunigte Teilrealisierung der Untertunnelung von Pfungen im Gebiet Chrützacher.

Die Verbindung von Winterthur über Embrach nach Glattfelden bzw. über den geplanten Dettenbergtunnel (Objekt Nr. 51) nach Bülach ist von kantionaler Bedeutung und wurde beim Bund zur Aufnahme in das Ergänzungsnetz des Sachplans Verkehr beantragt.

Der geplante Taggenbergtunnel, die Untertunnelung Pfungen und die Umfahrung Embrach bilden Ersatzvarianten für die primär weiter zu verfolgende Äussere Nordumfahrung (vgl. Richtplantext Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 42). Im Rahmen der Prioritätenreihung Ortsumfahrungen wurde dem Taggenbergtunnel eine mittlere, der Untertunnelung Pfungen und der Umfahrung Embrach eine schlechte bzw. negative Kostenwirksamkeit attestiert. Die Vorhaben wurden daher mit einem langfristigen Realisierungshorizont in den Richtplan aufgenommen. Die Überbaubarkeit des Gebiets Chrüzacher in Pfungen wurde im Quartierplanverfahren geklärt und ist durch den Richtplaneintrag nicht in Frage gestellt.

65 A4, Weinland, Verzweigung Winterthur-Nord–Anschluss Kleinandelfingen

Zwei Einwendende beantragen, es sei der geplante Ausbau der A4 im Weinland (südlicher Abschnitt) aus dem Richtplan zu streichen. Mehrere Einwendende beantragen eine beschleunigte Realisierung des Vorhabens bzw. eine Angleichung des Realisierungshorizonts an denjenigen des nördlichen Abschnitts. Jemand beantragt die Aufnahme eines zusätzlichen Vollanschlusses im Bereich Hettlingen/Aesch.

Der geplante Ausbau der A4 im Weinland dient primär der Erhöhung der Verkehrssicherheit, da die Verkehrsbelastung auf der bestehenden Autostrasse bereits sehr hoch ist. Der Ausbau des südlichen Abschnitts (Verzweigung Winterthur-Nord–Anschluss Kleinandelfingen) ist mittel- bis langfristig vorgesehen, wobei der tatsächliche Realisierungszeitpunkt vom Bauprogramm des Bundes abhängt.

Der Bau eines zusätzlichen Vollanschlusses im Bereich Hettlingen/Aesch würde den Durchgangsverkehr in der Region Winterthur durch Ortszentren und Wohngebiete lenken und somit die mit dem Bau der A4 angestrebte Entlastungswirkung zunichte machen.

66 A4, Weinland, Anschluss Kleinandelfingen–Anschluss Flurlingen

Zwei Einwendende beantragen, es sei der geplante Ausbau der A4 im Weinland (nördlicher Abschnitt) aus dem Richtplan zu streichen. Jemand beantragt die Festlegung des Realisierungshorizonts als «lang-

fristig». Jemand beantragt, es sei der auszubauende Abschnitt bis zur Kantonsgrenze zu verlängern. Zwei Einwendende beantragen, es sei an Stelle bzw. zusätzlich zum Ausbau der A4 eine direkte Verbindung zur deutschen A98 bzw. A81 herzustellen. Zwei weitere Einwendende beantragen, es sei der bestehende Anschluss Trüllikon aufzuheben bzw. auf einen Halbanschluss (nur Richtung Schaffhausen) zu reduzieren.

Mit dem geplanten Ausbau der A4 im Weinland zu einer richtungsgetrenten Autobahn kann insbesondere die Zahl der schweren Verkehrsunfälle reduziert werden. Im Zuge dieses Ausbaus werden zudem Landschaftsverbindungen wiederhergestellt, welche durch den Autobahnbau unterbrochen worden waren und welche der ökologischen und erholungsbezogenen Vernetzung dienen (vgl. Pt. 3.7a.2, Nrn. 42 und 45). Der vorgesehene Baubeginn zum Ausbau des nördlichen Abschnitts (Anschluss Kleinandelfingen–Anschluss Flurlingen) ist 2006 vorgesehen, der tatsächliche Zeitpunkt ist jedoch abhängig vom Bauprogramm des Bundes.

Der Verkehr von und nach Deutschland wird über das durch den Bund festgelegte Hochleistungsstrassennetz abgewickelt. Zusätzliche Verbindungen über Zürcher Gebiet sind dafür nicht erforderlich.

Der bestehende Anschluss Trüllikon dient dem lokalen und regionalen Verkehr. Der Durchgangsverkehr wird entsprechend den Zielsetzungen (vgl. Pt. 4.2.1 Abs. 2) auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt.

67 Umfahrung Ossingen

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die geplante Umfahrung Ossingen aus dem Richtplan zu streichen. Zwei Einwendende beantragen, diese sei zur Trasseesicherung mit einem langfristigen Realisierungshorizont im Richtplan zu belassen, es seien aber kurzfristige Massnahmen zur Verbesserung der Ortsdurchfahrt zu treffen. Mehrere Einwendende beantragen eine kurzfristige Realisierung des Vorhabens.

Die geplante Umfahrung Ossingen dient der Entlastung des Ortskerns vom Durchgangsverkehr. Die engen räumlichen Verhältnisse im schutzwürdigen Ortsbild von Ossingen (vgl. Pt. 2.4.2, Nr. 24) erschweren eine für alle Verkehrsteilnehmer verträgliche Strassenraumgestaltung im Innerortsbereich.

Im Rahmen der Prioritätenreihung Ortsumfahrungen wurde der Umfahrung Ossingen eine negative Kostenwirksamkeit attestiert. Das Vorhaben wurde auf Grund seiner kantonalen Bedeutung mit einem langfristigen Realisierungshorizont in den Richtplan aufgenommen.

Im Fall einer Realisierung sind die Linienführung und eine mögliche Tunnelvariante zu prüfen.

Massnahmen zur Strassenraumgestaltung werden im Einzelfall geprüft und umgesetzt. Sie sind nicht Gegenstand des Richtplans.

68 Umfahrung Embrach–Lufingen

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die geplante Umfahrung Embrach–Lufingen aus dem Richtplan zu streichen. Zwei Einwendende beantragen, es sei stattdessen eine beschleunigte Realisierung des Dettenbergtunnels vorzusehen. Zwei weitere Einwendende beantragen, die Umfahrung Embrach–Lufingen sei unterirdisch zu führen.

Die geplante Umfahrung Embrach–Lufingen dient der Entlastung der Ortsdurchfahrten und dem Schutz der Wohngebiete vor Durchgangsverkehr. Im Rahmen der Prioritätenreihung Ortsumfahrungen wurde dem Vorhaben eine gute Kostenwirksamkeit attestiert, die Umfahrung wurde daher mit einem mittel- bis langfristigen Realisierungshorizont in den Richtplan aufgenommen. Bei einer unterirdischen Linienführung wäre mit deutlich höheren Erststellungs- und Betriebskosten zu rechnen, womit sich die Realisierungschancen entsprechend vermindern würden.

Der Dettenbergtunnel (Objekt Nr. 51) weist auf Grund seiner hohen Kosten einen langfristigen Realisierungshorizont auf und kann die Umfahrung Embrach–Lufingen daher nicht ersetzen.

69 Dettenbergtunnel

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der geplante Dettenbergtunnel aus dem Richtplan zu streichen. Zwei Einwendende beantragen eine Verschiebung der am westlichen Tunnelende vorgesehenen Verknüpfung mit der A51 sowie den Verzicht auf eine Abklassierung der Weiacherstrasse. Mehrere Einwendende beantragen eine Vorverschiebung des Realisierungshorizonts.

Der Dettenbergtunnel bildet eine Ersatzvariante zur primär weiter zu verfolgenden Äusseren Nordumfahrung (vgl. Richtplantext Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 42).

Mit dem geplanten Dettenbergtunnel werden sowohl die Weiacherstrasse durch Rorbas als auch die mitten durch Bülach führende Bergstrecke über Eschenmosen wirkungsvoll vom Durchgangs- und Schwerverkehr entlastet. Er ist zudem Bestandteil der zum übergeordneten Strassennetz gehörenden Verbindung Winterthur–Embrach–

Bülach bzw. Glattfelden. Dem Bund wurde beantragt, die Strecke Embrach–Bülach via Dettenbergtunnel in das Ergänzungsnetz des Sachplans Verkehr aufzunehmen.

Im Rahmen der Prioritätenreihung Ortsumfahrungen wurde dem Dettenbergtunnel eine schlechte Kostenwirksamkeit, aber eine zusätzliche Bedeutung aus kantonaler Sicht attestiert. Das Vorhaben weist daher einen langfristigen Realisierungshorizont auf. Das westliche Ende des Dettenbergtunnels führt direkt zum Anschluss Bülach-Süd an der A51 und kommt in das Trasse der Grenzstrasse Bülach/Bachenbülach zu liegen. Die Erschliessung des dortigen Industriegebiets wird dadurch nicht behindert. Bei einem Verzicht auf die geplante Abklassierung der Weiacherstrasse könnten die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele nicht erreicht werden.

70 A51, Lärmsanierung Bülach

Mehrere Einwendende beantragen, die geplante Lärmsanierung Bülach sei kurzfristig zu realisieren.

Eine den Anforderungen der Lärmschutzverordnung des Bundes gerecht werdende Lärmsanierung der A51 im Raum Bülach wird kurzfristig mit dem bereits eingeleiteten Sanierungsprogramm realisiert. Im Rahmen der mittelfristig umzusetzenden zusätzlichen Massnahmen ist namentlich eine Überdeckung im Bereich der Wohngebiete vorgesehen.

71 A50/A51, Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der geplante Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden aus dem Richtplan zu streichen. Mehrere Einwendende beantragen zudem die Abklassierung und den Rückbau des westlich anschliessenden Abschnitts Glattfelden–Zweidlen zu einer Hauptverkehrsstrasse. Mehrere Einwendende beantragen eine vorgezogene Realisierung des Abschnitts vom heutigen Autobahnende bei Bülach-Nord bis zum Knoten Chrützstrasse.

Der geplante Ausbau im Abschnitt Bülach–Glattfelden dient dem Zusammenschluss der bestehenden Autobahnen A50 und A51 und stellt die Verbindung in den Raum Waldshut sowie den Anschluss an die deutsche A98 her. Es handelt sich um ein Vorhaben mit mittelfristigem Realisierungshorizont.

Ein Rückbau des bestehenden Autobahnabschnitts Glattfelden–Zweidlen würde diesen Absichten widersprechen und hätte hohe Kosten ohne ersichtlichen Nutzen zur Folge.

72 Umfahrung Eglisau

Zwei Einwendende beantragen, es sei die geplante Umfahrung Eglisau aus dem Richtplan zu streichen.

Die Hauptverkehrsstrasse Bülach–Eglisau–Schaffhausen ist von kantonaler Bedeutung und wird vom Bund voraussichtlich in das Ergänzungsnetz des Sachplans Verkehr aufgenommen. Die Umfahrung Eglisau ermöglicht eine massgebliche Entlastung des Stadtkerns und der alten Rheinbrücke vom Durchgangs- und vom Schwerverkehr.

Im Rahmen der Prioritätenreihung Ortsumfahrungen wurde der Umfahrung Eglisau eine zusätzliche Bedeutung aus kantonaler Sicht attestiert. Das Vorhaben weist daher einen kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont auf. Die aus dem Kiestransport resultierenden Belastungen des Strassennetzes sind durch eine konsequentere Nutzung des Bahntransports zu minimieren (vgl. Pte. 4.5.1b und 5.3.2).

Die Umfahrung Eglisau umfasst den Bau eines Tunnels sowie einer neuen Rheinbrücke. Die Auswirkungen dieses Bauwerks auf die Landschaft werden im Zuge der weiteren Planungen beurteilt und bestmöglich minimiert.

73 Umfahrung Dielsdorf–Sünikon

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die geplante Umfahrung Dielsdorf–Sünikon aus dem Richtplan zu streichen. Zwei Einwendende beantragen, es sei zumindest auf den westlichen Abschnitt im Bereich von Sünikon zu verzichten bzw. es sei der Schutz des Moorgebiets sicherzustellen.

Die geplante Umfahrungsstrasse entlastet Dielsdorf und Sünikon sowie die Achse Riedt–Steinmaur vom Durchgangsverkehr. Sie ermöglicht damit eine siedlungsverträglichere Strassenraumgestaltung im Innerortsbereich und bildet die Voraussetzung für die Gewährleistung eines fahrplangerechten öffentlichen Busbetriebs während der Verkehrsspitzenzeiten. Der Schutz der Moorlandschaft Neeracherried ist gewährleistet (Landschaftsschutzgebiet Neeracherried, vgl. Pt. 3.6.2, Nr. 23); den Anforderungen des Naturschutzes ist im Rahmen der Projektierung Rechnung zu tragen.

3.5 Festlegung weiterer Vorhaben

74 Äussere Nordumfahrung

Mehrere Einwendende beantragen, es sei auf die Aufnahme einer äusseren Nordumfahrung zu verzichten.

Die äussere Nordumfahrung dient der grossräumigen Umfahrung der Agglomeration Zürich und ersetzt zudem zahlreiche Ausbauten am Hauptverkehrsstrassennetz. Der östliche Teil der äusseren Nordumfahrung verläuft von Winterthur bis Bülach und soll mittelfristig realisiert werden. Der westliche Teil bildet die Fortsetzung ab Bülach bis zur Kantonsgrenze bei Otelfingen/Würenlos und ist zur langfristigen Realisierung vorgesehen (vgl. Richtplantext Pt. 4.2.2, Objekte Nrn. 42 und 43). Da der genaue Verlauf des Trassees zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend bestimmt werden kann, wurde die äussere Nordumfahrung mit der Signatur «zu prüfende Linienführung» in die Richtplankarte aufgenommen.

75 Zusätzliche HLS-Verbindungen nach Deutschland

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Verkehr von der deutschen A98 (im Westen) sowie von der A81 (im Osten) über noch zu findende Achsen über Zürcher Gebiet abzunehmen. Mehrere Einwendende beantragen demgegenüber, es seien jedenfalls keine neuen Hochleistungsstrassen durch das Zürcher Weinland anzulegen.

Die grossen Verkehrsströme sind auf das Wirtschaftszentrum Zürich hin ausgerichtet. Für zusätzliche, zu diesen Verkehrsströmen quer verlaufende Hochleistungsstrassen besteht aus Sicht des Kantons Zürich kein Bedarf.

Eine 2005 gemeinsam durchgeführte Strategieplanung der Kantone Schaffhausen, Zürich und Thurgau zeigt Lösungsmöglichkeiten für die verschiedenen Verkehrsbeziehungen im Grenzraum rund um Schaffhausen auf. Danach ist der innerdeutsche West-Ost-Verkehr zwischen Waldshut und Singen durch das Wutachtal nördlich von Schaffhausen zu führen. Der nach Zürich ausgerichtete Verkehr kann von der A98 über die bestehende zweistreifige Hauptstrasse Nr. 7 bei Waldshut zur geplanten Autobahnverbindung A50–A51 geleitet werden (vgl. Richtplantext Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 53). Ein zusätzlicher Richtplaneintrag ist dafür nicht erforderlich. Noch offen ist die langfristige Führung des Verkehrs A4–Staddurchfahrt Schaffhausen–A81 in Richtung Singen. Eine allfällige Südostumfahrung von Schaffhausen (Uhwiesen–Bietingen) müsste auf dem Gebiet des Kantons Zürich

jedenfalls in einem Tunnel verlaufen. Eine Vereinbarung mit Deutschland über die Planung einer solchen Verbindung wäre durch den Bund abzuschliessen.

76 Zusätzliche Lärmschutzmassnahmen an HLS

Mehrere Einwendende beantragen zusätzliche Lärmschutzmassnahmen an Hochleistungsstrassen, namentlich an der A1 und im Bereich der Westumfahrung Zürich im Limmattal, an der A1 und A53 im mittleren Glattal sowie an der A1 im Bereich der Raststätte Kempptthal.

Kurzfristige Lärmsanierungen mit Wänden oder Dämmen erfolgen im Rahmen der Sanierungspflicht gemäss Lärmschutzverordnung an allen Stellen des Hochleistungsstrassennetzes, an denen die geltenden Grenzwerte überschritten werden. Diese Sanierungsprogramme werden durch den Eigentümer der Anlage finanziert und müssen bis 2015 bzw. 2018 abgeschlossen sein. Sie sind nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

In den Richtplan aufgenommen werden zusätzliche und weiter gehende Massnahmen zur Lärmsanierung, namentlich Galerien und Überdeckungen an ausgewählten Streckenabschnitten. Neben den Lärmschutzmassnahmen im Limmattal (vgl. Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 13) betreffen folgende fünf Richtplanvorhaben ausschliesslich die Lärmsanierung: Objekt Nr. 5, Grünau; Objekt Nr. 8, Einhausung Schwamendingen; Objekt Nr. 20, A3 Wollishofen–Thalwil; Objekt Nr. 22, Forchautostrasse; Objekt Nr. 52, A51 bei Bülach. Weitere Massnahmen von kantonalen Bedeutung sind im Zeithorizont des kantonalen Richtplans nicht vordringlich.

77 Zusätzliche Vorhaben an HVS (Ortsumfahrungen)

Mehrere Einwendende beantragen, es seien die im Richtplan 1995 enthaltenen Umfahrungsstrassen Mettmenstetten und Höri–Niederglatt–Oberglatt (Westumfahrung Flughafen) wieder aufzunehmen.

Im kantonalen Richtplan 1995 und den regionalen Verkehrsrichtplänen sind fast 60 noch nicht erstellte Ortsumfahrungen und weitere Strasseninfrastrukturvorhaben des Staatsstrassennetzes aufgeführt. Angesichts der knappen finanziellen Mittel ist das Setzen von Prioritäten unumgänglich. Im Jahr 2001 wurden die zahlreichen Begehren der Gemeinden daher gesamthaft mit einer einheitlichen Methode bezüglich Kosten und Entlastungswirkung geprüft und einer Prioritätenreihung unterzogen. Rund 20 Vorhaben wurden dem Handlungsfeld

«keine Priorität» zugeteilt, darunter auch die Umfahrungen Mettmensetten und Höri–Niederglatt–Oberglatt (Westumfahrung Flughafen).

Auf Grund ihrer negativen Kostenwirksamkeit sind diese Objekte nicht weiterzuverfolgen, weshalb sie konsequenterweise nicht mehr im Richtplan enthalten sind. Eine Verbesserung der zugegebenermassen teilweise unbefriedigenden Situation ist hier – wie auch in zahlreichen weiteren, ähnlich gelagerten Fällen – in einer Optimierung der Ortsdurchfahrt und in organisatorischen Massnahmen zu suchen.

Im Fall der Gemeinde Höri wurde der frühere Richtplaneintrag durch eine neue Lösung unter Einbezug der südlichen Umfahrung des Neeracherrieds ersetzt (vgl. Richtplantext Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 55).

78 Weitere Begehren zum Ausbau von HVS

Mehrere Einwendende beantragen, es seien weitere Vorhaben für den Ausbau oder die Verlegung von Hauptverkehrsstrassen in den Gemeinden Schlieren und Fehraltorf in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.

Im Rahmen der Prioritätenreihung wurden alle bekannten Begehren nach Ortsumfahrungen in Bezug auf ihre Zweckmässigkeit und Dringlichkeit überprüft. In vielen Fällen erwies sich der Bau einer Umfahrungsstrasse nicht als zweckmässig oder als nicht genügend kostenwirksam. In diesen Fällen sind organisatorische Verbesserungen und Massnahmen zur besseren Gestaltung der Ortsdurchfahrt zu treffen. Weitere Begehren für den Bau zusätzlicher Umfahrungsstrassen sind an denselben Kriterien zu messen. Bauliche Massnahmen sind zudem nicht isoliert zu betrachten, sondern im Rahmen eines abgestimmten Gesamtkonzeptes zu beurteilen. In Einzelfällen ist eine Aufnahme in den Richtplan nach Vorliegen der erforderlichen Grundlagen erneut zu prüfen.

79 Begehren zum Ausbau von Verbindungsstrassen

Mehrere Einwendende beantragen, es seien Vorhaben an Verbindungsstrassen in den Gemeinden Dietlikon, Flaach, Greifensee, Niederhasli, Oberstammheim, Richterswil, Trüllikon, Volketswil und Weiningen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.

Im kantonalen Richtplan wird das übergeordnete Strassennetz festgelegt. Dieses umfasst das Netz der Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen und gewährleistet die Kanalisierung und die möglichst sichere und siedlungsverträgliche Bewältigung des Verkehrs. Verbin-

dungsstrassen dienen demgegenüber der Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz. Sie werden in den regionalen Richtplänen bezeichnet. Gemäss ihrer Zweckbestimmung sind Verbindungsstrassen siedlungsorientiert auszugestalten. Dementsprechend sind auch keine Umfahrungen von Verbindungsstrassen vorgesehen. Allenfalls erforderliche Sanierungen sind vielmehr durch organisatorische Massnahmen und mittels Gestaltungsmassnahmen an Ortsdurchfahrten usw. vorzunehmen. Diese sind jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Dies betrifft u. a. Ausbauwünsche in den Gemeinden Dietlikon, Flaach, Greifensee, Niederhasli, Oberstammheim, Richterswil, Trüllikon und Volketswil.

Der Ausbau der Niederholzstrasse in Weiningen wurde als Begleitmassnahme zum Ausbau der Nordumfahrung Zürich aufgenommen (vgl. Richtplantext Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 12).

3.6 Massnahmen zur Umsetzung

80 Finanzierung von Strassenbauvorhaben

Jemand beantragt, es seien Vorstellungen und Handlungsansätze zur Finanzierung von Strassenbauvorhaben in den Richtplan aufzunehmen.

Mit dem kantonalen Richtplan erfolgen richtungsweisende Festlegungen und objektbezogene Anordnungen sowie Anweisungen für das weitere Vorgehen unter Respektierung weiterer in der Rechtsordnung festgelegter Instrumente, Verfahrensabläufe und Zuständigkeiten. Die auf den Kanton entfallenden Kosten für den Bau und Unterhalt von Strassen werden mit den Mitteln des Strassenfonds gedeckt (vgl. § 28 Strassengesetz). Die Finanzierung der Bundesstrassen wird im Rahmen des Neuen Finanzausgleichs (NFA) geregelt.

81 Verkehrsmanagement und Massnahmen zur optimierten Nutzung des Strassennetzes

Mehrere Einwendende beantragen, die unter Pt. 4.2.3 genannten Massnahmen zur Optimierung der Verkehrsflüsse und zum Schutz der Wohnquartiere vor Durchgangsverkehr seien detaillierter auszuführen bzw. es seien konkrete Massnahmen in den Richtplan aufzunehmen. Mehrere Einwendende beantragen, es sei im Rahmen des Verkehrsmanagements auf eine Diskriminierung des Einkaufsverkehrs zu verzich-

ten. Jemand beantragt, es sei der Begriff der intermodalen Gesamtleistung zu präzisieren. Mehrere Einwendende beantragen die Aufnahme des Grundsatzes einer Steuerung der Mobilität über den Preis bzw. den Auftrag zur Erarbeitung von Grundlagen zur Einführung von Fahrleistungs- und Road-Pricing-Modellen.

Zur optimierten Nutzung des Strassennetzes realisiert und betreibt der Kanton ein integriertes Verkehrsmanagement mit den Elementen Verkehrsbeeinflussung auf Hochleistungsstrassen, regionale Verkehrssteuerung und Parkraummanagement. Priorität kommt dabei 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 (Pt. 4.2.3a Abs. 2). Diese betrieblichen Massnahmen sind im Einzelfall der tatsächlichen Situation anzupassen und können daher nicht im Richtplan festgeschrieben werden. Eine Differenzierung der Verkehrslenkungs-massnahmen nach einzelnen Benutzergruppen ist nicht vorgesehen und wäre auch gar nicht möglich.

Auf Achsen und in Gebieten mit Kapazitätsengpässen ist die intermodale Gesamtleistung durch eine angemessene Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs zu steigern (Pt. 4.2.3a Abs. 4). Die intermodale Gesamtleistung bemisst sich nach der Anzahl transportierter Personen pro Zeiteinheit (vgl. Pt. 4.1.1).

Road-Pricing und ähnliche Systeme zur Verkehrsbeeinflussung über finanzielle Anreize werden im Ausland mit unterschiedlichem Erfolg bereits eingesetzt. In der Schweiz fehlen dazu noch die rechtlichen Grundlagen.

82 Betriebliche Massnahmen an Hochleistungsstrassen

Zwei Einwendende beantragen, der Betrieb von Hochleistungsstrassen sei darauf auszurichten, dass diese einen grossen Teil des Agglomerationsverkehrs aufnehmen können. Zwei Einwendende beantragen, beim Betrieb der Hochleistungsstrassen sei der Bewältigung des MIV Priorität zuzumessen. Zwei weitere Einwendende beantragen Temporeduktionen an Hochleistungsstrassen bzw. den Verzicht auf die so genannte Rampenbewirtschaftung zur Zuflusssteuerung an Hochleistungsstrassen.

Die Hochleistungsstrassen in den Agglomerationsräumen Zürich, Limmattal, Glattal und Winterthur weisen einen geringen Anteil an Fernverkehr auf. Sie dienen damit schon heute vorwiegend dem Agglomerationsverkehr. Die Bestrebungen des Verkehrsmanagements

gehen dahin, den Verkehrsfluss auf den Hochleistungsstrassen aufrechtzuerhalten, damit ihre Entlastungswirkung zu Gunsten der dicht besiedelten Räume gewährleistet bleibt (vgl. Pt. 4.2.3a Abs. 2). Zur Erreichung der Zielsetzungen werden im Rahmen des integrierten Verkehrsmanagements verschiedene, räumlich und zeitlich differenzierte Massnahmen eingesetzt, unter anderem auch die Verkehrsbeeinflussung durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und mit Hilfe der regionalen Verkehrssteuerung. Diese Massnahmen werden flexibel der tatsächlichen Verkehrssituation angepasst, um bei unerwünschten Entwicklungen sofort handeln zu können.

83 Massnahmen der Regionen und Gemeinden

Zwei Einwendende beantragen, es sei Pt. 4.2.3b Abs. 2 ersatzlos zu streichen. Jemand beantragt, es seien unter anderem auch Begleitmassnahmen an Hauptverkehrsstrassen in den regionalen Richtplänen festzulegen. Jemand beantragt, die Gemeinden seien zur Eigeninitiative bei der Bewältigung ihrer Verkehrsprobleme aufzufordern.

Mit dem Instrument des kantonalen Richtplans ist festzulegen, von wem welche Aufgaben zu erfüllen sind (vgl. Art. 8 Bst. b RPG). Gemäss § 13 Abs. 1 PBG erarbeiten die regionalen Planungsverbände die Grundlagen zur räumlichen Entwicklung ihres Gebiets. Die Mitwirkung der Regionen und Gemeinden ist daher auch bei der Erarbeitung von regionalen Gesamtverkehrskonzepten und insbesondere bei der Planung von Begleitmassnahmen an Hauptverkehrsstrassen zu gewährleisten (Pt. 4.2.3b Abs. 2).

4. Öffentlicher Personenverkehr

1 Raumordnungskonzept als Grundlage für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in ein räumliches Konzept einzubetten. Dabei habe die Entwicklung des Verkehrsnetzes in den Stadtlandschaften und in anderen stark urban geprägten Gebieten im Vordergrund zu stehen.

Die Teilrevision des Bereichs Verkehr stellt – gemäss dem Genehmigungsvorbehalt des Bundesrates zum Richtplan 1995 – die Festlegungen des Siedlungs- und Landschaftsrichtplanes als verpflichtenden Rahmen voran. Für den öffentlichen Verkehr sind dabei insbesondere die Festlegungen zu den Siedlungsgebieten wie auch zu den kantonalen Zentrumsgebieten von Bedeutung. Im Limmattal, in der Stadt Zürich sowie im Glattal werden mit den Einträgen zu Stadtbahnen und Erweiterungen des Tramnetzes sowie mit den geplanten Ausbauten des Schienennetzes (Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, Kloten–Winterthur) die Schlüsselemente zur Weiterentwicklung eines urbanen Verkehrsnetzes behördenverbindlich festgelegt. Auf weitere derartige Festlegungen in anderen Gebieten wird bewusst verzichtet. Entsprechende Projektideen weisen ungünstige Kosten-Nutzen-Verhältnisse auf, sind von untergeordneter verkehrlicher Bedeutung für den Kanton oder sind mit den nachgelagerten Planungsinstrumenten festzulegen.

4.1 Zielsetzungen

2 Gesamtentwicklung des öffentlichen Personenverkehrs

Mehrere Einwendende beantragen, es sei Pt. 4.3.1 dahingehend zu ergänzen, dass der öffentliche Verkehr in Abstimmung mit den anderen Verkehrsträgern und den spezifischen Stärken entsprechend gefördert wird. Zudem sei auf regulative oder andere Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zu verzichten.

Die Ausgestaltung des Verkehrssystems im Kanton Zürich beruht auf dem Grundsatz des sachgerechten Einsatzes aller Verkehrsmittel. Auf Grund seiner spezifischen Vorteile ist die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs insbesondere in den Stadtlandschaften und zwischen Zentren zu fördern. Die Festlegungen im kantonalen Richtplan tragen diesen Umständen bereits Rechnung. Zum Erreichen der Ziele, die sowohl wirtschaftliche Aspekte wie auch die Lebensraum-

qualität umfassen, sind Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl gezielt in Betracht zu ziehen. Das Festlegen solcher Massnahmen im kantonalen Richtplan wäre weder sach- noch stufengerecht.

3 Grösseres Entwicklungspotenzial für gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossene Gemeinden

Jemand beantragt, es sei den gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Gemeinden ein grösseres Entwicklungspotenzial zuzugestehen. Jemand beantragt, es sei in einem Plan die Erschliessungsqualität der Siedlungsgebiete mit dem öffentlichen wie auch mit dem Fuss- und Veloverkehr aufzuzeigen.

Die Teilrevision Bereich Verkehr vervollständigt den kantonalen Richtplan gemäss dem Festsetzungsbeschluss vom 31. Januar 1995 sowie dem Genehmigungsvorbehalt des Bundesrates. Der Siedlungsrichtplan ist deshalb als Ausgangslage für diese Teilrevision zu betrachten, d. h., das Festlegen von Kriterien – im Sinne von Konkretisierungen der Leitlinie 2 – zur Erweiterung des Siedlungsgebiets ist nicht Gegenstand dieser auf den Verkehr beschränkten Teilrevision. Die kartografische Darstellung der Erschliessungsqualität der Siedlungsgebiete wäre bei jedem Fahrplanwechsel Änderungen unterworfen. Eine entsprechende Richtplanfestlegung ist somit weder zweckmässig noch erforderlich.

4 Stärkung der Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Luftverkehr

Jemand beantragt, es sei Pt. 4.3.1 dahingehend anzupassen, dass der öffentliche Verkehr auch Luftverkehr umfasst und die Festlegung, wonach die Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Luftverkehr zu stärken sei, hinfällig wird.

Die Richtplansystematik unterscheidet explizit zwischen öffentlichem Personenverkehr im engeren Sinne und Luftverkehr. Im Sinne des wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes sind bei der Entwicklung des Gesamtverkehrssystems die Stärken der einzelnen Verkehrsträger zu berücksichtigen. In Anlehnung an diesen Grundsatz ist eine Stärkung der Wettbewerbsposition des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Luftverkehr nur auf Kurz- und Mittelstrecken möglich und zweckmässig.

5 Auftrag des Zürcher Verkehrsverbunds

Jemand beantragt, es sei der Auftrag des Zürcher Verkehrsverbunds dahingehend zu umschreiben, dass er seine Tätigkeit nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und nicht (nur) an wirtschaftlichen Grundsätzen orientiert.

Ein auf wirtschaftliche Grundsätze ausgerichtetes Angebot steht nicht im Widerspruch zu den Bedürfnissen der Bevölkerung. Die Grundsätze der Angebotsausgestaltung sind – so weit Gegenstand des kantonalen Richtplans – in Pt. 4.1 und Pt. 4.3.1 Abs. 1 ausreichend beschrieben. Das Anliegen ist daher sinngemäss bereits erfüllt.

6 Anbindung grösserer Gemeinden und Stadtbahnhöfen ans Fernverkehrsnetz

Jemand beantragt, es seien die Zielsetzungen in Pt. 4.3.1a zur Einbindung ins nationale Schienennetz zu streichen und stattdessen das Ziel von verbesserten Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und Fernverkehr festzulegen.

Im Sinne einer Zielsetzung sind die wesentlichen Elemente der Einbindung in das nationale Schienennetz aus Sicht des Kantons Zürich im kantonalen Richtplan festzuhalten. Das Anliegen betreffend verbesserte Umsteigebeziehungen ist implizit in Pt. 4.3.1 enthalten und bedarf deshalb keiner separaten Festlegung.

7 Einzugsbereich der Mittel- und Feinverteiler

Mehrere Einwendende beantragen, es sei auf die Festlegung der Einzugsbereiche von Mittel- und Feinverteiler im kantonalen Richtplan zu verzichten. Jemand beantragt, es sei der Einzugsbereich im ländlichen Raum zu vergrössern. Jemand beantragt, es sei im kantonalen Richtplan festzulegen, dass zur langfristigen Konsolidierung der Erschliessungsgüte in urbanen Gebieten oder bei frequenzstarken Linien ein Einzugsbereich von 300 m gilt.

Die Anforderungen an die Erschliessungsqualität sind im kantonalen Richtplan im Sinne von strategischen Stossrichtungen so weit zu konkretisieren, als dies für die nachgeordneten Planungen und die Umsetzung der übergeordneten Zielsetzungen notwendig ist. Die in Pt. 4.3 erfolgten Festlegungen enthalten die für die zielgerichtete räumliche Entwicklung nötigen Grundsätze der Netzgestaltung des öffentlichen Verkehrs. Sie stützen sich auf die entsprechenden Festlegungen in der kantonalen Angebotsverordnung (GS 740.3).

8 Detaillierung der Zielsetzungen zum Angebot des öffentlichen Verkehrs

Mehrere Einwendende beantragen, es seien im kantonalen Richtplan die Zielsetzungen zur Taktfrequenz des öffentlichen Verkehrs zu präzisieren.

Abgeleitet von den raumplanerischen Zielen und Grundsätzen werden im kantonalen Richtplan die Zielsetzungen zum Angebot des öffentlichen Verkehrs festgelegt. Eine weiter gehende Detaillierung sowohl zur Taktfrequenz wie auch zu Betriebszeiten wäre nicht sachgerecht. Das Verfahren für die Fahrplangestaltung ist im Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (GS 740.1) und der Fahrplanverordnung (GS 740.3) abschliessend geregelt.

9 Festlegungen zum Angebot des öffentlichen Verkehrs

Mehrere Einwendende beantragen, es sei das Angebot auf einzelnen Linien des öffentlichen Verkehrs festzulegen.

Für eine sachgerechte Abstimmung von Siedlung und Verkehr werden im kantonalen Richtplan neben Infrastrukturvorhaben auch Zielsetzungen mit entsprechenden Grundsätzen zur Angebotsausgestaltung des öffentlichen Verkehrs festgelegt. Obwohl die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr massgeblich von dessen Angebot bestimmt wird, ist es nicht zweckmässig, im kantonalen Richtplan detaillierte Angaben zur Fahrplangestaltung festzulegen.

10 Festlegung des Halbstundentakts

Zwei Einwendende beantragen, es sei Pt. 4.3.1b dahingehend zu ergänzen, dass auf allen S-Bahn-Strecken ein Halbstundentakt angestrebt wird. Jemand beantragt, es sei das Ziel eines Halbstundentakts für die Tösstalinie festzulegen. Jemand beantragt, es sei das Ziel eines Halbstundentakts generell für die ländlichen Gebiete festzulegen.

Die Zielsetzung zum Angebotstakt stützt sich auf die kantonale Angebotsverordnung (GS 740.3) und beschränkt sich bewusst auf dicht besiedelte und ländliche Räume. In dicht besiedelten Räumen hat der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr spezifische Vorteile, die es mit einem attraktiven Angebot auszuschöpfen gilt. Zudem können damit auch die nötigen Impulse für die gewünschte Siedlungsentwicklung nach innen gegeben werden. Mit der flächendeckenden Erschliessung, d. h. auch der ländlichen Räume,

kann die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, insbesondere auch für Erholungssuchende, erheblich gesteigert werden. Weitere Differenzierungen im kantonalen Richtplan wären nicht sachgerecht.

4.2 Karteneinträge

11 Luftseilbahn Stettbach–Zoo

Jemand beantragt, es sei keine Luftseilbahn vom Bahnhof Stettbach zum Zoo Zürich festzulegen.

Die geplante Luftseilbahn von Stettbach zum Zoo Zürich hat erhebliche räumliche Auswirkungen und ist somit von kantonalen Bedeutung.

Der Zoo Zürich hat über 1,5 Mio. Besucher pro Jahr und ist sowohl touristischer Attraktionspunkt wie auch als Element für Bildung und Erziehung wichtig. Das erwartete weitere Wachstum der Besucherzahlen erfordert eine Optimierung des Verkehrssystems. Eine weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs würde auf den Zufahrtsstrassen die Wohnqualität weiter verschlechtern und insbesondere zu Hauptverkehrszeiten an Werktagen sowie an Samstagen das Strassenetz noch mehr belasten. Der absehbare Mehrverkehr ist deshalb mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzuwickeln. Mit der Anbindung der Luftseilbahn an den Bahnhof Stettbach kann eine optimale Verknüpfung mit dem S-Bahn-Netz und der geplanten Glattalbahn erreicht werden, was eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Anreise zum Zoo Zürich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Folge hat.

Die geplante Luftseilbahn verläuft durch ein naturnahes, viel besuchtes Naherholungsgebiet. Die landschaftliche Einheit am nordöstlichen Abhang des Zürichbergs wird bis anhin nicht oder nur geringfügig durch Bauten und Anlagen beeinträchtigt. Der Eingliederung in die Landschaft des Objekts ist daher – im Sinne der Leitlinie 3 – höchste Priorität einzuräumen, und Möglichkeiten für eine alternative direkte ÖV-Verbindung sind zu prüfen.

12 Weitere Stadtbahnen

Mehrere Einwendende beantragen, es seien in verschiedenen Regionen, insbesondere in der Stadt Zürich, im Raum Winterthur, im Limmattal und im Glattal, zusätzliche Stadtbahnen im kantonalen Richtplan festzulegen. Jemand beantragt, es sei eine Prioritätenabschätzung der Stadtbahnvorhaben im Limmattal, Glattal und in Winterthur vorzunehmen. Jemand beantragt, es sei der Begriff Stadtbahn zu präzisieren.

Stadtbahnen sind leistungsfähige, schienengebundene, öffentliche Transportsysteme, deren Betrieb sich nur in dicht bebauten Gebieten rechtfertigen lässt. Ansonsten ist der Einsatz von Bussen zweckmäßiger und günstiger. Im Kanton Zürich erfüllen derzeit nur die Stadt Zürich und Teile des Glattals die Voraussetzungen bezüglich Siedlungsdichte und -struktur für den Betrieb von Stadtbahnen. Angesichts der derzeit noch fehlenden Fahrgastpotenziale sind Teile der geplanten Limmattalbahn, der Ringbahn Hardwald und der Flughafen-Westbahn mit langfristigem Realisierungshorizont vorgesehen. In einigen Abschnitten lässt sich allerdings bereits heute ein Busvorlaufbetrieb rechtfertigen.

Es liegen keine Grundlagen vor, welche den Bedarf oder die Zweckmässigkeit eines Stadtbahnsystems in Winterthur darlegen würden. Vielmehr konnte im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Winterthur festgestellt werden, dass auch langfristig ein Bussystem die Nachfrage zu befriedigen vermag und kein Wechsel auf ein Stadtbahnsystem gerechtfertigt ist. Es ist daher nahe liegend, dass in weniger dicht genutzten Gebieten auch langfristig ein wirtschaftlicher Betrieb von weiteren Stadtbahnen wenig realistisch ist und entsprechende Trasseesicherungen unzweckmässig sind.

13 Ergänzungen Tramnetz Zürich

Mehrere Einwendende beantragen, es seien in der Stadt Zürich bestehende Tramlinien zu verlängern bzw. neue Linienführungen im kantonalen Richtplan festzulegen.

Tramverlängerungen oder neue Tramlinien sind nur dann Gegenstand des kantonalen Richtplans, wenn sie wesentlich zur Erreichung der übergeordneten Ziele in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Verkehrsbewältigung beitragen – insbesondere für eine bessere Erschliessung von Zentrumsgebieten – oder eine enge räumliche Abstimmung mit anderweitigen Festlegungen des kantonalen Richtplans bzw. eine überregionale Abstimmung erforderlich ist. Diese Kriterien erfüllen nur einzelne Vorhaben in der Stadt Zürich und im Glattal. Die beantragten Netzerweiterungen sind allenfalls im regionalen Richtplan festzulegen.

14 Erschliessung ETH Höggerberg mit dem öffentlichen Verkehr

Jemand beantragt, es sei die Erschliessung der ETH Höggerberg mit dem öffentlichen Verkehr zu prüfen.

Die ETH Zürich ist für den Forschungsplatz Schweiz eine äusserst wichtige Institution. Damit sie weiterhin im internationalen Wettbewerb bestehen und den Ansprüchen von Wirtschaft und Politik genügen kann, wird ein weiterer Ausbau der ETH Hönggerberg geplant (Science City). In diesem Zusammenhang ist jedoch auch mit einem erheblichen Verkehrszuwachs zu rechnen. Der optimalen Verkehrsabwicklung ist in einer frühen Planungsphase Beachtung zu schenken. Auf Grund der grossen Bedeutung des Vorhabens für den Kanton Zürich sowie des erforderlichen Abstimmungsbedarfs ist die Erschliessung dieses national bedeutsamen Standorts im kantonalen Richtplan festzulegen.

Das Qualitätsniveau der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist mit dem Weiterbetrieb der heutigen Systeme gefährdet. Zur Verbesserung des Verkehrssystems gilt nach heutigen Kenntnissen ein schienengebundenes System vom Bucheggplatz via Waidspital–Hönggerberg–Glaubtenstrasse nach Oerlikon als realistisch und zweckmässig.

15 Neubau von S-Bahn-Haltestellen im Gebiet Hard, Zürich

Mehrere Einwendende beantragen, es sei auf dem Viadukt Altstetten–Oerlikon eine S-Bahn-Haltestelle festzulegen. Weitere Einwendende beantragen, es sei der Bahnhof Hardbrücke auszubauen.

Im Gebiet Zürich-West ist mit einer weiteren Intensivierung der Nutzung und damit des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Für eine optimierte Verkehrsabwicklung sind dazu Ausbauten des öffentlichen Verkehrs – insbesondere des Tramnetzes – geplant. Der Bau einer weiteren Haltestelle lässt sich aus Gründen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht rechtfertigen und wäre unzweckmässig, da damit das S-Bahn-System verlangsamt würde. Zudem kann das Gebiet via Bahnhof Hardbrücke an das S-Bahn-Netz angeschlossen werden.

Ein Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke ist nicht notwendig und wäre auf Grund der baulichen Gegebenheiten sehr teuer. Das erwartete zusätzliche Verkehrsaufkommen kann mit der geplanten Durchmesselinie bewältigt werden.

16 Tangentialverbindung Zürich-Altstetten–Wiedikon

Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine neue Verbindung Zürich-Altstetten–Wiedikon mit Station in der Nähe des Hardplatzes im kantonalen Richtplan festzulegen.

Bei der Planung der Durchmesserlinie wurde die Verbindung Zürich-Altstetten–Wiedikon geprüft. Einerseits wären hohe Investitionskosten zu erwarten, andererseits ist auch langfristig auf dieser Verbindung mit einem relativ geringen Passagieraufkommen zu rechnen. Das Festlegen einer neuen Strecke und einer neuen Haltstelle ist aus wirtschaftlichen wie auch aus verkehrlichen und betrieblichen Überlegungen nicht zweckmässig.

17 Bahnverbindung Limmattal–Furttal

Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine neue Bahnlinie zwischen dem Limmattal und dem Furttal im kantonalen Richtplan festzulegen.

Eine neue Bahnlinie zwischen dem Limmattal und dem Furttal weist auf Grund des relativ geringen Fahrgastpotenzials ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Auch langfristig lässt sich kein Bedarf ableiten. Eine Festlegung im kantonalen Richtplan rechtfertigt sich daher nicht. Zur Verbesserung der Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr sind vielmehr erweiterte Busangebote zu prüfen.

18 Tangentialverbindung Limmattal–Glattal

Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine neue Tangentialverbindung Limmattal–Glattal im kantonalen Richtplan festzulegen.

Eine schnelle Verbindung zwischen den beiden Stadtlandschaften Limmattal und Glattal ist aus Sicht der gesamträumlichen Entwicklung des Kantons ein berechtigtes Anliegen. Das Angebot kann derzeit infolge der Kapazitätsengpässe im Raum Zürich-Oerlikon nicht ausgebaut werden. Mit der Realisierung der Durchmesserlinie werden jedoch Handlungsspielräume geschaffen, um diese Verkehrsbeziehungen auf dem Schienennetz weiterentwickeln zu können. Das Anliegen ist damit bereits erfüllt.

19 Üetliberg-Bahntunnel

Zwei Einwendende beantragen, es sei ein Üetliberg-Bahntunnel im kantonalen Richtplan festzulegen.

Diese Verbindung wurde als Alternative zum Zimmerberg-Basis-tunnel erwogen, jedoch verworfen. Eine Quasi-Parallelführung zur Zimmerberglinie ist unwirtschaftlich und hätte verkehrlich nur eine untergeordnete Bedeutung.

20 Bahnverbindung Oberland–Unterland

Mehrere Einwendende beantragen, es sei für eine direkte Bahnverbindung Oberland–Flughafen–Unterland ein entsprechendes Vorhaben im kantonalen Richtplan festzulegen.

Eine neue direkte Bahnlinie vom Raum Oberland ins Unterland wurde bereits mehrfach geprüft. Die Abschätzung der potenziellen Nachfrage hat gezeigt, dass sich sowohl zum heutigen Zeitpunkt wie auch unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklung ein schienengebundenes Verkehrsmittel nicht rechtfertigen lässt. Auf Grund der bereits heute komplexen Verflechtungen der verschiedenen Bahn-Achsen im Raum Oerlikon–Bassersdorf wäre mit erheblichen Investitionskosten und einem stark defizitären Betrieb zu rechnen. Mit der S5 besteht zudem bereits eine direkte Bahnverbindung vom Raum Bülach ins Oberland. Zusammen mit der Realisierung der Glattalbahn und den bestehenden Angeboten kann ein grosser Teil der Verkehrsbedürfnisse auf der Achse Bülach–Flughafen–Oberland abgedeckt werden. Das ungünstige Kosten-Nutzen-Verhältnis und die untergeordnete Bedeutung für das gesamte Verkehrssystem lassen die Festlegung einer neuen Bahnlinie im kantonalen Richtplan nicht rechtfertigen.

21 Bahnverbindung Rüti–Schmerikon

Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine neue Bahnlinie für eine mögliche Direktverbindung Rüti–Schmerikon im kantonalen Richtplan festzulegen.

Eine Bahnverbindung vom Oberland Richtung Südostschweiz ist nur dann attraktiv, wenn regelmässige und schnelle Verbindungen angeboten werden können. Dazu sind die Möglichkeiten von Direktverbindungen wie auch von guten Umsteigebeziehungen zu betrachten. Mit der derzeitigen Ausgestaltung der Knoten Rapperswil und Pfäffikon SZ können vom Raum Oberland bereits attraktive Umsteigebeziehungen in Richtung Chur und Toggenburg angeboten werden.

Bei einer Tunnelverbindung Rüti–Schmerikon würde der Raum Rapperswil umfahren, was weder im Interesse des Kantons Zürich noch des Kantons St. Gallen liegen kann. Zudem weist ein solches Vorhaben auf Grund des nur geringen Fahrgastpotenzials und der hohen Investitionskosten ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Anderweitige Möglichkeiten für eine Direktverbindung Oberland–Südostschweiz beziehen sich auf Linienführungen ausserhalb des Kantons Zürich. Zudem ist zu beachten, dass bereits mit der Realisierung der

Durchmesserlinie die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Direktverbindung Flughafen–Chur geschaffen werden. Inwieweit ein solches Angebot zum Tragen kommt, richtet sich nach der effektiven Nachfrage.

22 Bahnverbindung Illnau–Kempththal

Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine direkte Bahnverbindung zwischen Illnau und Kempththal im kantonalen Richtplan festzulegen.

Die strategische Entwicklung des öffentlichen Verkehrs ist weiterhin auf dessen spezifische Stärken auszurichten. Dies bedeutet, dass der öffentliche Verkehr vor allem in starken, gebündelten Verkehrsströmen und für die Erschliessung dichter Siedlungsräume weiter gestärkt werden soll. Die vorgeschlagene Massnahme ist nicht von strategischer Bedeutung, indem sie im Wesentlichen auf Angebotsverbesserungen in untergeordneten Tangentialbeziehungen abzielt. Untersuchungen haben gezeigt, dass für den wirtschaftlichen Betrieb einer derartigen schienengebundenen Verbindung eine zu geringe Nachfrage besteht.

23 Verknüpfung der Bahnlinien im Weinland

Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine neue Bahnverbindung Andelfingen–Ossingen festzulegen. Jemand beantragt, es sei eine neue Bahnlinie Seuzach–Hettlingen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.

Die Anliegen wurden vom Regierungsrat Anfang der 1990er-Jahre eingehend untersucht (vgl. RRB Nr. 3147 vom 27. Februar 1991). Ziel der neuen Linienführungen wäre die Bündelung der Verkehrsströme. Der dazu jedenfalls notwendige Doppelspurausbau der Linie Winterthur–Schaffhausen ist im Sinne einer Trasseesicherung im kantonalen Richtplan festgelegt, wobei damit vordergründig Angebotssteigerungen zwischen Winterthur und Schaffhausen sowie der langfristig geplante HGV-Anschluss ermöglicht werden sollen (vgl. Pt. 4.3.2, Objekt Nr. 41 und Abb. 8). Unabhängig von diesem Doppelspurausbau haben die im Rahmen des genannten Regierungsratsbeschlusses gemachten Untersuchungen gezeigt, dass aus verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen die beantragten Neubaustrecken nicht zweckmässig sind. Die Investitionskosten für die neuen Strecken Andelfingen–Ossingen und Seuzach–Hettlingen würden sich gemäss ers-

ten Schätzungen auf über 25 Mio. bzw. 65 Mio. Franken belaufen. Da sich die Verhältnisse im Betrachtungsraum nicht wesentlich geändert haben, sind die Ergebnisse auch heute noch gültig. Unter Berücksichtigung der gewünschten und zu erwartenden baulichen und verkehrlichen Entwicklung im Weinland sind auch langfristig keine Neubaustrecken erforderlich. Die bei einer erheblichen Angebotssteigerung nötigen Ausbauten der Bahnlinie Winterthur–Schaffhausen sind im kantonalen Richtplan festgelegt.

24 Neue Bahnlinien Tösstal–Oberland

Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine neue Bahnlinie Hinwil–Wald im kantonalen Richtplan festzulegen. Weitere Einwendende beantragen, es sei die Linie Hinwil–Bauma ins S-Bahn-System zu integrieren. Jemand beantragt, es sei eine neue Bahnverbindung Saland–Pfäffikon im kantonalen Richtplan festzulegen.

Die Verkehrsströme auf diesen Verbindungen sind zu gering, als dass sich eine Richtplanfestlegung für den Bau und Betrieb eines schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmittels rechtfertigen würde. Mit den bestehenden Bahn- und Buslinien kann die Nachfrage besser und effizienter befriedigt werden. Zudem liegt es nicht im Interesse der angestrebten Siedlungsentwicklung, die bauliche Tätigkeit in diesen eher ländlich gelegenen Räumen mit einem erheblichen Ausbau der Verkehrssysteme aktiv zu fördern.

25 Weitere neue Bahnlinien

Mehrere Einwendende beantragen, es seien weitere neue Bahnlinien im kantonalen Richtplan festzulegen: Bülach–Baden, Niederweningen–Lengwil, Bubikon–Hombrechtikon, Stettbach–Maur–Rüti.

Richtplanfestlegungen für den Bau und Betrieb von schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln auf diesen Strecken wären unzweckmässig, da relativ dünn besiedelte Gebiete hochwertig erschlossen würden, was unwirtschaftlich ist und einen unerwünschten Siedlungsdruck auslösen könnte. Auch wenn auf Teilstrecken die Schieneninfrastruktur bereits erstellt ist, bedürfte es für einen kundenfreundlichen Betrieb dennoch erheblicher weiterer Investitionen. Mit Buslinien können das Verkehrsaufkommen auf diesen Strecken effizienter und bedürfnisgerecht bewältigt sowie die Anschlüsse an die leistungsfähige S-Bahn-Linien gewährleistet werden.

26 Ausbau der Bahntunnels Stettbach–Zürich

Mehrere Einwendende beantragen, es sei ein Ausbau der Tunnels auf der Bahnstrecke Stettbach–Stadelhofen–Zürich HB im kantonalen Richtplan festzulegen.

Um eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Linie Stettbach–Zürich HB erreichen zu können, bedürfte es in erster Linie Ausbauten der beiden Bahnhöfe Zürich HB und Stadelhofen. Ein Spurausbau auf den Zufahrtsstrecken ist daher nicht sinnvoll. Mit der geplanten Durchmesserlinie (vgl. Pt. 4.3.2, Objekt Nr. 1) wird die Kapazität im Knoten Zürich auf der Süd-Nord/Ost- sowie der West-Nord/Ost-Achse erheblich erweitert. Eine Richtplanfestlegung für ein paralleles Vorhaben wäre derzeit nicht gerechtfertigt.

27 Erweiterungen Bahnhofzufahrten

Jemand beantragt, es sei im Bereich des Bahnhofs Wipkingen der Bau zusätzlicher Gleise festzulegen. Jemand beantragt, es sei im Bereich des Bahnhofs Thalwil der Bau zusätzlicher Gleise festzulegen.

Die derzeit bestehenden Engpässe in den Bereichen der Bahnhöfe Wipkingen und Thalwil werden mit der geplanten Durchmesserlinie bzw. dem geplanten Zimmerbergbasistunnel aufgehoben. Die beantragten Festlegungen für Ausbauten würden zu unzweckmässigen Parallelinvestitionen führen.

28 Lärmsanierung an Bahnstrecken

Zwei Einwendende beantragen, es sei ein weiteres Objekt für die Lärmsanierung der Bahnstrecke Feuerthalen–Langwiesen festzulegen. Jemand beantragt, es sei entlang des Bahnviadukts Hardbrücke–Oerlikon der Lärmschutz zu verbessern.

Im kantonalen Richtplan werden Lärmschutzmassnahmen als Objekte aufgenommen, wenn dafür ein grosser Koordinationsbedarf gegeben ist oder dadurch erhebliche räumliche Auswirkungen zu erwarten sind. Die Sanierung der Bahnstrecken ist Sache des Bundes, welcher bereits verschiedene Massnahmen erarbeitet und umgesetzt hat. Diese sind nicht nur an Streckenabschnitte gebunden, sondern betreffen auch Verbesserungen des Rollmaterials.

29 Neue Haltestelle Auslikon

Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine neue S-Bahn-Haltestelle Auslikon, Gemeinde Pfäffikon, im kantonalen Richtplan festzulegen.

Die Haltestelle Auslikon würde ein sehr geringes neues Potenzial erschliessen und wäre daher unwirtschaftlich. Zudem käme sie in ein landschaftlich empfindliches Gebiet zu liegen. Um den Besuchern der Erholungsgebiete um den Pfäffikersee dennoch eine umweltfreundliche Anreise zu ermöglichen, wäre die Einführung einer entsprechenden Buslinie zu prüfen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

30 Verdichtung des S-Bahn-Haltestellen-Netzes

Mehrere Einwendende beantragen, es seien weitere S-Bahn-Haltestellen zur verbesserten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr im kantonalen Richtplan festzulegen.

Die S-Bahn-Zürich ermöglicht ein schnelles Reisen und stellt die Groberschliessung sicher, wobei die Feinerschliessung über lokale und regionale Bus- oder Tramsysteme zu gewährleisten ist. Neue Haltestellen sind im Allgemeinen erst für Siedlungsschwerpunkte mit mehr als 4000 Einwohnern zweckmässig. Zudem verlangsamten zu viele Haltestellen das System. Unter diesem Aspekt wurden bereits zahlreiche weitere mögliche Haltestellen-Standorte eingehend geprüft (vgl. KR-Nrn. 3952/2002 und 4061/2003). Die auf Grund der zu erwartenden Entwicklung zweckmässigen neuen Haltestellen sind im kantonalen Richtplan festgelegt. Das Festlegen weiterer Haltestellen ist aus betrieblichen und verkehrsplanerischen sowie aus wirtschaftlichen Gründen nicht zweckmässig und würde zudem den Zielsetzungen der S-Bahn als schnelles Transportsystem widersprechen.

31 Durchmesserlinie, Realisierungshorizont

Jemand beantragt, es sei die Durchmesserlinie bis 2012 zu realisieren. Jemand beantragt, es sei dem Objekt allererste Priorität einzuräumen. Jemand beantragt, es sei der Realisierungshorizont als «frühestens 2013» festzulegen.

Die Durchmesserlinie hat für das öffentliche Verkehrssystem des Kantons Zürich oberste Priorität. Die Angebotsplanungen gehen derzeit von einer Eröffnung im Jahr 2012 aus. Eine frühere Inbetrieb-

nahme ist aus bautechnischen Gründen nicht möglich; eine Verzögerung der Inbetriebnahme hätte jedoch schwer wiegende Auswirkungen auf die Entwicklung des Zürcher Verkehrssystems und liegt nicht im Interesse des Kantons Zürich und der benachbarten Kantone.

32 Durchmesserlinie, Linienführung

Jemand beantragt, es seien die Durchmesserlinie mit der Zürichberglinie zu verknüpfen, das Nordportal zwischen Oerlikon und Glattbrugg zu erstellen sowie weitere unterirdische Haltestellen vorzusehen.

Die vorgeschlagenen Anpassungen wurden im Rahmen der Projektierung im Detail geprüft. Dabei hat sich die im kantonalen Richtplan festgelegte Lösung als Bestvariante erwiesen. Für eine Verknüpfung der Durchmesserlinie mit der Zürichberglinie besteht keine verkehrliche Notwendigkeit. Sie würde mit einer kreuzungsfreien Führung im Berg zu erheblichen Mehrkosten und mit einer Linienführung mit Kreuzung zu erheblichen Kapazitätseinbussen führen. Eine Einführung der Durchmesserlinie zwischen dem Bahnhof Oerlikon und Glattbrugg ist auf Grund der deutlich höheren Kosten sowie der reduzierten Funktionalität unzuweckmässig. Ebenso würden weitere Haltestellen auf dieser Verbindung zu erheblichen Mehrkosten bei geringem Mehrertrag führen und die Kapazität der Linie erheblich beeinträchtigen.

33 Tram Zürich-West

Mehrere Einwendende beantragen, es sei das geplante Tram Zürich-West aus dem kantonalen Richtplan zu streichen oder eine bessere Anknüpfung zum Bahnhof Hardbrücke zu prüfen. Mehrere Einwendende beantragen zudem eine Verlängerung der Tramlinie bis nach Oerlikon.

Im Gebiet Zürich-Hard/Altstetten ist im kantonalen Richtplan ein Zentrumsgebiet festgelegt. Für eine attraktive Erschliessung des intensiv genutzten Gebiets ist ein schienengebundenes Verkehrsmittel erforderlich. Zudem eröffnet sich im Zusammenhang mit der Eröffnung der Westumfahrung im Jahr 2008 die Chance, das Verkehrsregime in Zürich-West anzupassen. Nur mit einer frühzeitigen Trasseesicherung und Abstimmung mit anderen Verkehrsvorhaben können die verschiedenen Verkehrsträger optimal in die Siedlungsstruktur eingebettet werden. Insbesondere ist die Koordination mit dem geplanten Westast (vgl. Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 6) zu gewährleisten. Die gewählte Linienführung erlaubt eine ausserordentlich grosse Netzflexibilität, indem u. a.

aus der Pfingstweidstrasse eine Verknüpfung mit der geplanten Verbindung Escher-Wyss-Platz–Hardplatz über die Hardbrücke auf die gegenüberliegende Gleisseite möglich wird. Der Zugang zum Bahnhof Hardbrücke ist gewährleistet und weist eine vergleichbare Gehdistanz zur sehr häufig begangenen Verbindung Bellevue–Bahnhof Stadelhofen auf.

Mit der Festlegung der Linienführung im kantonalen Richtplan wird eine Weiterführung der Tramlinien im Rahmen des regionalen Richtplans nicht ausgeschlossen.

34 Tram Zürich-West, Abstimmung mit Westast

Jemand beantragt, es sei der Bau des Trams Zürich-West nicht von der Realisierung des Westastes abhängig zu machen.

Das Tram Zürich-West und der Umbau der Pfingstweidstrasse (als Teil des Westastes ohne Rampen auf die Hardbrücke; vgl. Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 6) sind unmittelbar miteinander verknüpft und werden deshalb auch gleichzeitig und gemeinsam planerisch vorangetrieben. Die beiden Projekte beanspruchen denselben Strassenraum. Das Tram Zürich-West kann aber völlig unabhängig von einer allfälligen Weiterführung des Westastes über die Hardbrücke und durch das Sihlquai zum Anschluss des Stadttunnels realisiert werden.

35 Verzweigung Hard-Altstetten

Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine Überwerfung des Viadukts Hard-Altstetten im kantonalen Richtplan festzulegen. Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Realisierungshorizont als «kurzfristig» festzulegen. Jemand beantragt zudem, es sei beim Doppelspurausbau die Landinanspruchnahme möglichst gering zu halten.

Mit dem Bau der Durchmesserlinie wird eine weitere Direktverbindung Oerlikon–Altstetten geschaffen. Ein Ausbau der Verzweigung Hard-Altstetten ist daher zum heutigen Zeitpunkt nicht notwendig. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die verkehrliche Entwicklung einen Ausbau nötig macht, weshalb im kantonalen Richtplan eine Trasseesicherung festgelegt ist. Auf Grund des langfristigen Horizonts liegen über die Gestaltung und Anordnung des Bauwerks noch keine detaillierten Grundlagen vor.

36 Station Friesenberg, Binz–Triemli

Zwei Einwendende beantragen, es sei an Stelle einer Verlegung der S-Bahn-Haltestelle Friesenberg eine neue (weitere) Haltestelle im kantonalen Richtplan festzulegen. Zwei Einwendende beantragen, es sei der Realisierungshorizont des geplanten Doppelspurausbaus als «kurzfristig» bzw. als «kurz- bis mittelfristig» festzulegen.

Die Erschliessungsqualität der Siedlungen im Bereich Friesenberg–Borrweg würde mit einer zusätzlichen Haltestelle nicht wesentlich verbessert. Zudem würde beim Bau einer weiteren Haltestelle mit Haltestellenabständen von 300 bis 400 m die S-Bahn-Linie für Durchfahrende unattraktiv verlangsamt. Für einen kurzfristigen Doppelspurausbau besteht aus verkehrlicher und betrieblicher Sicht kein Bedarf.

37 Giesshübel–Saalsporthalle

Jemand beantragt, es sei der Realisierungshorizont des Doppelspurausbaus Giesshübel–Langnau als «mittelfristig» festzulegen.

Gemäss den heutigen Kenntnissen besteht für einen vollständigen Doppelspurausbau Giesshübel–Langnau mittelfristig sowohl aus verkehrlicher wie aus betrieblicher Sicht kein Bedarf. Mit einer Trasseesicherung werden die Handlungsspielräume jedoch offen gehalten.

38 Glattalbahn, Anbindung Baltenswil

Zwei Einwendende beantragen, es sei die Linienführung der geplanten Ringbahn Hardwald bis zum Siedlungsrand von Baltenswil, Gemeinde Bassersdorf, weiterzuführen.

Die Anbindung des von Landwirtschaftsgebiet umgebenen Ortschafts Baltenswil an die geplante Ringbahn Hardwald würde für ein Stadtbahnssystem ungeeignetes ländliches Gebiet erschliessen, einen unerwünschten Siedlungsdruck auslösen wie auch eine unzweckmässig lange Umwegfahrt ergeben, was sich nicht nur in unverhältnismässig höheren Infrastruktur- und Betriebskosten, sondern auch einem deutlich weniger attraktiven Angebot (auf Grund der längeren Reisezeit) äussern würde.

39 Glattalbahn, Realisierung der ersten Etappen

Mehrere Einwendende beantragen, es seien die ersten Etappen bis 2010 zu realisieren und die Realisierung der Ringbahn Hardwald bzw. des Busvorlaufbetriebs auf die Entwicklungsabsichten der einzelnen Gebiete abzustimmen. Jemand beantragt, es sei die Glattalbahn als doppelspurige Bahnlinie darzustellen.

Die Realisierung der ersten drei Etappen der Glattalbahn ist bis 2010 vorgesehen. Die Freigabe der entsprechenden finanziellen Mittel erfolgt durch den Regierungsrat. Auf Grund der vorhandenen Fahrgastpotenziale ist kurz- bis mittelfristig keine rasche Realisierung der Ringbahn Hardwald vorgesehen. Jedoch kann ein Busvorlaufbetrieb zweckmässig sein, um den Verkehr in Entwicklungsgebieten effizient zu bewältigen. Zur Sicherstellung der Lesbarkeit – auch im Internet – wird für einspurige und mehrspurige Schmalspurbahnen generell dasselbe Symbol verwendet.

40 Glattalbahn, Linienführung Ringbahn Hardwald

Zwei Einwendende beantragen, es sei die Linienführung der Ringbahn Hardwald im Bereich Riedmühle, Dietlikon, auf die südöstliche Seite des Bahndamms zu verlegen.

Die Linienführung der Ringbahn Hardwald wurde auf der Grundlage von den durch die Anrainergemeinden veranlassten Studien im kantonalen Richtplan festgelegt. Für eine weiter gehende detaillierte Bearbeitung sind jedoch weitere Abklärungen nötig. Dabei sind in einzelnen Abschnitten angepasste Linienführungen nicht auszuschliessen, wobei durch die generalisierte Darstellung für die Detailplanung ein gewisser Anordnungsspielraum besteht.

41 Glattalbahn, Erweiterungen

Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine Erweiterung der Glattalbahn Richtung Flughafen West–Rümlang im kantonalen Richtplan festzulegen. Mehrere Einwendende beantragen, es sei zwischen Bülach und dem Flughafen eine leistungsfähige Verbindung – analog zur Glattalbahn – mit dem öffentlichen Verkehr festzulegen. Zwei Einwendende beantragen, es sei eine Verlängerung der Glattalbahn zum Hauptbahnhof Zürich bzw. ins Limmattal zu prüfen. Zwei Einwendende beantragen, es sei die Glattalbahn Richtung Volketswil–Pfäffikon ZH bzw. Volketswil–Uster zu verlängern. Jemand beantragt, es sei zwi-

schen dem Flugplatz Dübendorf und dem Flughafen Kloten ein Trasse für ein Shuttle-System festzulegen. Jemand beantragt, es sei nur die erste Etappe der Glattalbahn zu realisieren und stattdessen das S-Bahn-Haltestellennetz im Glattal zu verdichten.

Voraussetzung für einen attraktiven und wirtschaftlichen Betrieb einer Stadtbahn bzw. einer Tramlinie ist eine dichte Besiedlung mit grossem Publikumsverkehr. In weniger dicht besiedelten Gebieten kann den Bedürfnissen für die Feinverteilung mit einem Busangebot besser Rechnung getragen werden. Selbst im dicht genutzten Glattal ist auf Grund der heutigen Siedlungsstruktur nur im Bereich Dübendorf–Oerlikon–Flughafen eine Stadtbahn gerechtfertigt; die Erweiterung zu einer Ringbahn Hardwald und der Bau der Flughafen-Westbahn hängt von den Entwicklungen insbesondere beim Flugplatz Dübendorf bzw. im Bereich Rümlang und Regensdorf ab. In Richtung Pfäffikon/Uster ist langfristig nicht mit einer Entwicklung zu rechnen, und gemäss Siedlungsrichtplan auch nicht erwünscht, die ein Stadtbahnssystem rechtfertigen würde. Für die Verbindung über grössere Distanzen mittels Grobverteiler steht ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz zur Verfügung.

Zwischen Bülach und dem Flughafen Zürich besteht bereits ein direktes und leistungsfähiges Busangebot, welches weiter verdichtet werden könnte. Die Zweckmässigkeit eines möglichen schienengebundenen Transportsystems wurde bereits geprüft. Die Abschätzung der potenziellen Nachfrage hat jedoch gezeigt, dass sich ein schienengebundenes Verkehrsmittel nicht rechtfertigt. Zudem wäre bei einem entsprechenden Ausbau des S-Bahn-Netzes auf Grund der bereits heute komplexen Verflechtungen der verschiedenen Bahn-Achsen in diesem Raum mit erheblichen Investitionskosten zu rechnen.

Mit der geplanten Durchmesserlinie (vgl. Pt. 4.3.2, Objekt Nr. 1) wird die Verbindung zwischen Glattal und Limmattal wesentlich verbessert. Die Glattalbahn wird in Oerlikon mit dem Tramnetz der Stadt Zürich verknüpft, sodass Durchbindungen vom Zürich HB ins Glattal möglich werden. Das Anliegen einer direkten Verbindung Flugplatz Dübendorf–Flughafen Zürich wird mit den Festlegungen zur Ringbahn Hardwald bereits erfüllt.

42 Tramnetz Zürich–Glattal

Jemand beantragt, es sei die geplante Tramlinie Schwamendingen–Altried–Dietlikon aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Zwei Einwendende beantragen, es sei die geplante Tramlinie Seebach–Opfikon aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Jemand beantragt, es

seien Verlängerungen der Tramlinien 14 nach Glattbrugg und 9 bis zum Glattzentrum oder zum Bahnhof Wallisellen festzulegen.

Auf Grund der Erkenntnisse aus dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Glattal ist die Realisierung der Tramverlängerung Schwamendingen–Altried–Dietlikon früher in Betracht zu ziehen. Die zu erwartende Siedlungsentwicklung entlang dieser Achse rechtfertigt aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Überlegungen ein schienengebundenes Transportsystem. Auch wenn infolge der Realisierung der Glattalbahn der Trammerschliessung Seebach–Opfikon nicht mehr die gleiche Bedeutung zugeordnet werden muss und die Verbindung auch in Zukunft durch die S-Bahn sichergestellt ist, bleibt die langfristige Trasseesicherung für einen weiteren Ausbau der Tramlinie gerechtfertigt. Bereits heute besteht im Raum Seebach ein grosses Fahrgastpotenzial, welches mit der weiteren Siedlungsentwicklung in Richtung Opfikon in Zukunft weiter steigen wird. Die Anbindungen von Glattbrugg, des Glattzentrums und des Bahnhofs Wallisellen werden mit der Glattalbahn und dem Tramnetz Zürich–Glattal bereits sichergestellt.

43 Seebach–Glattbrugg/Opfikon

Jemand beantragt, es sei der Realisierungshorizont des Doppelspurausbaus Seebach–Glattbrugg/Opfikon als «mittelfristig» festzulegen. Jemand beantragt, es sei zu prüfen, ob diese Verbindung in Zukunft noch benötigt wird.

Es besteht derzeit kein Bedarf, den Abschnitt Seebach–Glattbrugg/Opfikon möglichst bald auszubauen. Um die künftigen Handlungsspielräume zu bewahren, ist das Trassee jedoch zu sichern. Die Verbindung ist für den Güterverkehr – insbesondere für den Transport von Mineralölprodukten und Kies – auch langfristig von grosser Bedeutung.

44 Seebach–Oerlikon

Jemand beantragt, es sei der Realisierungshorizont des Doppelspurausbaus Seebach–Oerlikon als «mittelfristig» festzulegen.

Auf Grund der heutigen Kenntnisse und der vorliegenden Angebotskonzepte besteht kein Bedarf für den Ausbau der Strecke. Zur Sicherung der künftigen Handlungsspielräume wird der Ausbau im Sinne einer Trasseesicherung festgelegt.

45 Altstetten–Killwangen–Spreitenbach

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die Richtplanfestlegung zum Doppelspurausbau Altstetten–Killwangen–Spreitenbach dahingehend zu ergänzen, dass das Vorhaben unterirdisch zu führen sei. Zwei weitere Einwendende beantragen, es sei auf den Doppelspurausbau zu verzichten.

Die Bahnlinien im Limmattal sind an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Um die nötigen Angebotsausbauten auf der West-Ost-Achse zu ermöglichen, sind Infrastrukturausbauten zur Kapazitätssteigerung unumgänglich. Eine oberirdische Linienführung von zusätzlichen Bahngleisen im Limmattal hat den Vorteil der Etappierbarkeit und der besseren Verflechtung mit den bestehenden Gleisen. Eine unterirdische Linienführung wäre sehr teuer und zudem voraussichtlich nicht vereinbar mit dem wichtigen Grundwasserstrom im Limmattal.

46 Limmattalbahn

Jemand beantragt, es sei die geplante Limmattalbahn aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Jemand beantragt, es sei der Realisierungshorizont des Abschnitts Altstetten–Schlieren als «kurz- bis mittelfristig» festzulegen. Jemand beantragt, es sei der Realisierungshorizont des Abschnitts Schlieren–Dietikon als «mittelfristig» festzulegen.

Mehrere weitere Einwendende beantragen, es sei in Dietikon eine Linienführung via Schöneggstrasse–Poststrasse und südlich am Gebiet Niederfeld vorbei festzulegen. Weitere Einwendende beantragen, es sei das Busangebot auf die Limmattalbahn abzustimmen, ein Busvorlaufbetrieb vorzusehen, eine Verlängerung ins Areal Zürich-West sowie eine Linienführung am rechten Limmatufer zu prüfen.

Auf Grund des bereits heute hohen Verkehrsaufkommens und der durch die gewünschte Siedlungsentwicklung erwarteten Verkehrszunahme ist der Bedarf für eine Stadtbahn im Limmattal ausgewiesen. In einzelnen Gebieten ist bei der Ansiedlung weiterer Arbeitsplätze, Wohnungen oder publikumsbezogener Nutzungen eine Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel Voraussetzung für eine sachgerechte Verkehrsabwicklung.

Für die Evaluation der Linienführung wurden umfangreiche Untersuchungen im Rahmen von System-, Korridor- und Trasseestudien sowie über mögliche Betriebskonzepte durchgeführt. Im Zusammenhang mit den Planungen zur Zentrumsentwicklung Schlieren wurden vertiefte Abklärungen für eine optimierte Verkehrsführung vorgenommen.

Mit der Führung der Stadtbahn Limmattal zum Farbhof ist sichergestellt, dass sowohl eine Verknüpfung mit der bestehenden Tramlinie 2 als auch mit der von der Stadt Zürich geplanten Tramlinie 1 zum Bahnhof Altstetten möglich ist. Eine Verknüpfung mit dem Tram Zürich-West ist aus verkehrlicher Sicht nicht nötig; die Zweckmässigkeit ist auf Grund der hohen Kosten und der offenen bautechnischen Fragen nicht zwingend gegeben. Ein schienengebundenes öffentliches Verkehrsmittel auf der rechten Seite des Limmattals würde ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und wäre daher nicht gerechtfertigt.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass auf Grund des beschränkten Entwicklungspotenzials zwischen dem Bahnhof Schlieren und Bahnhof Dietikon noch auf längere Sicht eine Buserschliessung ausreichend und der Bedarf für ein schienengebundenes Verkehrsmittel nicht gegeben ist. Eine kurzfristige Realisierung der beiden anderen Etappen ist aus finanziellen Überlegungen und entsprechender Priorisierungen heute nicht realistisch. Damit wird jedoch ein weiterer Ausbau des Busvorlaufbetriebs nicht ausgeschlossen. Die Angebotsgestaltung ist jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

47 Bremgarten–Dietikon

Zwei Einwendende beantragen, es sei der geplante Doppelspurausbau der Bremgarten-Dietikon-Bahn aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Jemand beantragt, es sei die Linienführung ab Reppischof via Herweg–Bahnhof Glanzenberg zum Bahnhof Dietikon zu führen. Jemand beantragt, es sei der Verzicht auf eine unterirdische Einführung in Dietikon näher zu prüfen.

Auf Grund der gesteigerten Nachfrage aus dem Raum Mutschellen/Bremgarten ist langfristig mit einem weiteren Angebotsausbau zu rechnen. Mit einer Trasseesicherung sollen die Handlungsspielräume für allfällige Infrastrukturausbauten offen gehalten werden. Eine unterirdische Einführung ist aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Überlegungen nicht gerechtfertigt. Einerseits wäre mit hohen Kosten zu rechnen und die Erschliessung aller südlich des Bahnhofs Dietikon gelegenen Wohngebiete durch die Bahn würde entfallen. Ebenso unzweckmässig bezüglich Wirtschaftlichkeit und Erschliessungswirkung erweist sich eine veränderte Linienführung via Bahnhof Glanzenberg.

48 Altstetten–Zug

Jemand beantragt, es seien mit dem Angebotsausbau im Knonaueramt zusätzliche Autoabstellplätze an Haltestellen vorzusehen und den Doppelspurausbau in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.

Mit dem Doppelspurausbau im Knonaueramt werden die Voraussetzungen für einen Viertelstundentakt, welcher bereits ab 2007 bis Affoltern a. A. vorgesehen ist, geschaffen. Das Festlegen von Abstellplätzen ist Gegenstand der regionalen und kommunalen Richtpläne und ist nicht in einen direkten Zusammenhang mit dem im kantonalen Richtplan festgelegten Doppelspurausbau zu stellen.

49 Zimmerberg-Basistunnel

Zwei Einwendende beantragen, es sei der Realisierungshorizont des Zimmerberg-Basistunnel als «kurzfristig» festzulegen.

Eine kurzfristige Realisierung wäre zwar grundsätzlich wünschenswert und zweckmässig. Unter Berücksichtigung der planerischen und finanziellen Unsicherheiten auf Bundesebene sowie der Priorisierung der Vorhaben im Kanton Zürich ist eine kurzfristige Realisierung jedoch nicht realistisch.

50 Hirzeltunnel

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der geplante Hirzeltunnel aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Jemand beantragt, es sei der Realisierungshorizont als «mittelfristig» festzulegen.

Im Rahmen einer Gesamtüberprüfung der geplanten Bahninfrastrukturen durch den Bund wird die Zweckmässigkeit der Hirzeltunnels überprüft. Nach heutiger Beurteilung ist für den Kanton Zürich der Nutzen des Vorhabens relativ gering. Um die Handlungsspielräume – insbesondere im Bereich der Tunnelportale – offen zu lassen, ist das Vorhaben im Sinne einer Trasseesicherung im kantonalen Richtplan festgelegt.

51 Samstagern–Wollerau

Jemand beantragt, es sei auf den geplanten Doppelspurausbau Samstagern–Wollerau zu verzichten.

Mit dem Richtplaneintrag im Sinne einer Trasseesicherung sollen durch eine allfällige Angebotsverdichtung notwendige Ausbauten nicht verunmöglicht oder unnötig verteuert werden. In erster Linie würde es sich dabei um Kreuzungsstellen handeln.

52 Herrliberg-Feldmeilen–Rapperswil

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Realisierungshorizont des Doppelspurausbaus Herrliberg-Feldmeilen–Rapperswil als «kurzfristig» festzulegen. Jemand beantragt, es sei der Realisierungshorizont für den Abschnitt Herrliberg-Feldmeilen–Meilen als «kurz- bis mittelfristig» und für Meilen–Rapperswil als «mittel- bis langfristig» festzulegen.

Ein Doppelspurausbau von Herrliberg bis Rapperswil ist für die in den nächsten Jahren geplanten Fahrplanverdichtungen nur im Nahbereich von Herrliberg notwendig. Ein Ausbau der Strecke Herrliberg-Feldmeilen–Rapperswil ist erst im Hinblick auf weitere Angebots Erweiterungen in Betracht zu ziehen. Eine vorgezogene Realisierung ist weder nötig noch realistisch.

53 Forchbahn

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die Forchbahn ab Zollikerberg über Witikon nach Zürich HB zu führen und es sei die Forchbahn von Esslingen bis nach Oetwil a. S. bzw. Wetzikon oder Rüti zu verlängern.

Eine neue Linienführung der Forchbahn über Witikon zum Hauptbahnhof Zürich brächte für die Fahrgäste sowohl Vor- wie auch Nachteile, welche sich per saldo wieder aufheben. Die hohen Kosten für eine neue Linienführung lassen sich daher nicht rechtfertigen. Eine Durchbindung der Forchbahn von Stadelhofen zum Hauptbahnhof Zürich ist eine Frage der Angebotsplanung.

Sowohl Wetzikon wie auch Rüti sind durch die bestehenden S-Bahn-Linien bereits sehr gut erschlossen. Das zwischen Esslingen und Rüti bzw. Wetzikon liegende Potenzial ist zu gering, als dass sich ein neues schienengebundenes Verkehrsmittel rechtfertigen würde. Mit dem Busangebot kann den Bedürfnissen besser entsprochen werden.

54 Leistungssteigerung Zürich–Winterthur

Mehrere Einwendende beantragen, es sei auf beide Varianten zur Leistungssteigerung Zürich–Winterthur zu verzichten. Mehrere Einwendende beantragen, es sei nur die Variante mit der direkten Anbindung nach Dietlikon festzulegen. Weitere Einwendende beantragen, es sei nur die Variante mit der direkten Verbindung Kloten-Dorfnef–Winterthur festzulegen. Zudem beantragen mehrere Einwendende, es sei der Realisierungshorizont der Tunnelverbindung als «kurzfristig» festzulegen. Mehrere Einwendende beantragen, es sei als kurzfristige Variante eine zweite Doppelspur entlang der bestehenden Streckenführung im kantonalen Richtplan festzulegen und der Realisierungshorizont der Tunnelverbindung als «mittel- bis langfristig» festzulegen. Jemand beantragt, es sei eine unterirdische Linienführung im Bereich des Bahnhofs Effretikon zu prüfen.

Die Verbindung Zürich–Winterthur ist eine der wichtigsten Achsen sowohl des nationalen Bahnverkehrs wie auch der S-Bahn Zürich. Die bestehende Infrastruktur ist an der Kapazitätsgrenze angelangt. Ein Ausbau ist zur Verkehrsbewältigung dringend erforderlich. Mit einer Tunnelverbindung könnte die Reisezeit gesenkt werden, was einen wichtigen Beitrag zur angestrebten Senkung der Fahrzeit zwischen Zürich und St. Gallen unter eine Stunde leisten könnte (Knotenprinzip). Die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten sind noch nicht abschliessend evaluiert, weshalb beide Tunnelvarianten sowie der Ausbau der Stammlinie im kantonalen Richtplan festgelegt sind. Auf Grund der planerischen und finanziellen Situation beim Bund ist eine kurzfristige Realisierung unrealistisch.

Um im Vergleich zu einem zusätzlichen Tunnel denselben Nutzen hinsichtlich Kapazitätssteigerung zu erreichen, wäre entlang der bestehenden Achse ein integraler Ausbau auf vier Spuren nötig, was um etwa einen Drittel günstiger zu realisieren und etappierbar wäre. Hingegen ergäbe diese Variante erhebliche Probleme mit Lärmbelastungen sowie mit einer siedlungs- und landschaftsverträglichen Gestaltung. Diese Variante ist deshalb nur als weitere Ersatzvariante festgelegt. Eine unterirdische Führung der zusätzlichen Spuren im Bereich Effretikon ist im Rahmen weiterer Abklärungen zu prüfen.

55 Wendeanlage Bassersdorf

Mehrere Einwendende beantragen, es sei auf die geplante Wendeanlage in Bassersdorf zu verzichten. Jemand beantragt, es sei die Wendeanlage in Effretikon vorzusehen. Jemand beantragt, es sei ein Betrieb

mit einem Abstellgleis zu wählen. Jemand beantragt, es sei auf eine schonungsvolle Integration in das Naherholungsgebiet zu achten.

Aus der Anbindung verschiedener Landesteile mit der Bahn an den Flughafen Zürich-Kloten ergibt sich, dass mehr Züge von Westen zum Flughafen geführt werden. Infolge der zunehmenden Zugseinheiten ist ein Wenden im Flughafenbahnhof nicht mehr möglich, weshalb eine Abstellanlage im Nahbereich des Flughafens erforderlich ist. Weiter entfernt liegende Standorte sind auf Grund der unnötigen Streckenbelastungen und der betrieblichen Schwierigkeiten nicht zweckmässig. Beim Vorhaben handelt es sich um voraussichtlich vier Abstellgleise. Eine schonungsvolle Integration der Anlage in die Umgebung ist Sache der Projektierung (vgl. Pt. 3.7a.2, Objekt Nr. 26).

56 Regensdorf-Watt–Würenlos

Zwei Einwendende beantragen, es sei der Realisierungshorizont des geplanten Doppelspurausbaus Regensdorf–Würenlos als «kurzfristig» festzulegen. Zwei Einwendende beantragen, es seien im kantonalen Richtplan mit dem Ausbau der Bahnlinie auch die zu ersetzenden Bahnübergänge festzulegen.

Der Ausbau der Strecke Regensdorf-Watt–Würenlos ist aus finanziellen Überlegungen sowie aus Gründen einer sachgerechten Priorisierung der Vorhaben nicht kurzfristig zu realisieren. Die räumliche Festlegung von aufzuhebenden bzw. zu ersetzenden Bahnübergängen erfolgt im Rahmen des regionalen Richtplans und ist Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens.

57 Uster–Jona

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der geplante Doppelspurausbau so festzulegen, dass die Drumlinlandschaft nicht beeinträchtigt wird. Jemand beantragt, es sei der Ausbau zwischen Wetzikon und Bubikon entlang der geplanten Oberlandautobahn zu führen.

Auf Grund der nötigen Kapazitätssteigerung auf der wichtigen S-Bahn-Achse im Zürcher Oberland ist eine frühzeitige Trasseesicherung für Infrastrukturausbauten nötig. Bei der Detailplanung und Projektierung ist der Schutzwürdigkeit der Drumlinlandschaft Zürcher Oberland (vgl. Pt. 3.6.2, Objekt Nr. 15) gebührend Rechnung zu tragen. Ein entsprechender Hinweis ist im kantonalen Richtplan enthalten. Im besonders sensiblen Bereich zwischen Wetzikon und Bubikon ist in der mittelfristigen Planung vorerst kein Ausbau erforderlich. Da

die geplante Oberlandautobahn mehrheitlich unterirdisch verläuft, ist eine Parallelführung der Bahn nicht möglich.

58 Wetzikon–Effretikon

Zwei Einwendende beantragen, es sei auf den geplanten Doppelspurausbau zwischen Wetzikon und Effretikon zu verzichten. Zwei weitere Einwendende beantragen, es sei langfristig ein neues Bahntrasse zwischen Wetzikon und Pfäffikon festzulegen, welches die Moorlandschaft nicht beeinträchtigt. Jemand beantragt, es sei der Realisierungshorizont des geplanten Doppelspurausbaus als «mittel- bis langfristig» festzulegen.

Zwischen Pfäffikon und Effretikon ist die bestehende Kapazität der Bahnlinie ausgeschöpft. Weitere Angebotsverbesserungen bedingen eine entsprechende Anpassung der Infrastruktur. Dazu sind frühzeitig die nötigen Trasseesicherungen vorzunehmen. Im Rahmen der weiter gehenden Planung und Projektierung ist den Anliegen des Landschaftsschutzes Rechnung zu tragen (vgl. Pt. 3.6.2, Objekt Nr. 18). Ein vollständiger Ausbau der Strecke wird auf lange Zeit nicht nötig sein. Damit wird jedoch nicht ausgeschlossen, dass auf Grund einer fahrplanbedingten Notwendigkeit einzelne Ausbauten vorgezogen werden müssen. Für eine neue Trasseeführung zwischen Wetzikon und Pfäffikon sind keine realistischen Alternativen bekannt.

59 Station Saland

Jemand beantragt, es sei auf die Verschiebung der Station Saland nach Süden zu verzichten.

Mit der Verschiebung der Station Saland können mehr Einwohner – insbesondere des Dorfteils Juckern – besser erschlossen werden. Über die detaillierte Gestaltung der Station und der Zugänge liegen derzeit keine Grundlagen vor. Zur Wahrung der Handlungsspielräume ist dennoch rechtzeitig das dafür nötige Land zu sichern.

60 Winterthur-Grüze–Bauma

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Realisierungshorizont des geplanten Doppelspurausbaus Winterthur-Grüze–Bauma als «kurzfristig» bzw. als «mittelfristig» festzulegen. Jemand beantragt, es seien auf der Strecke Bauma–Rapperswil zusätzliche Doppelspurinseln vor-

zusehen. Mehrere Einwendende beantragen, es seien S-Bahn-Doppelstockzüge ins Tösstal zu führen.

Auf Grund der geringen Nachfrage im Tösstal besteht kurz- bis mittelfristig kein Bedarf für erhebliche Angebotsverdichtungen und damit verbundene Streckenausbauten. Mit der Trasseesicherung zwischen Winterthur-Grüze und Bauma wird der notwendige Handlungsspielraum offen gelassen, den Doppelspurausbau bei Bedarf zu realisieren. Auf Grund des auch langfristig nur geringen Fahrgastpotenzials zwischen Bauma und Wald ist auf diesem Streckenabschnitt nicht mit einem Ausbau zu rechnen.

Die Art und Ausgestaltung des Rollmaterials ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

61 Winterthur-Grüze–Aadorf

Zwei Einwendende beantragen, es sei der Realisierungshorizont des geplanten Doppelspurausbaus Winterthur-Grüze–Aadorf als «kurzfristig» bzw. als «mittelfristig» festzulegen. Jemand beantragt, es sei der kantonale Richtplan dahingehend zu ergänzen, dass beim Doppelspurausbau auf die örtlichen Gegebenheiten und die betroffenen Liegenschaften Rücksicht zu nehmen sei.

Ausbauten der Bahninfrastruktur werden in Koordination von S-Bahn-Planungen und Planungen des Fernverkehrs auf nationaler Ebene hergeleitet, um den künftigen Angebotsbedürfnissen gerecht zu werden. Auf der Strecke Winterthur-Grüze–Aadorf besteht mittelfristig kein Bedarf, die Anlagen auszubauen.

Bei der Realisierung von Bahnausbauten wird soweit möglich auf die örtlichen Gegebenheiten Rücksicht genommen. Die dazu erforderlichen Abklärungen erfolgen jedoch in der Projektierung, sodass entsprechende Festlegungen im kantonalen Richtplan nicht zweckmässig sind.

62 Winterthur–Schaffhausen

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Realisierungshorizont des geplanten Doppelspurausbaus Winterthur–Schaffhausen als «mittelfristig» bzw. als «kurzfristig» festzulegen. Jemand beantragt, es sei der Lindbergtunnel mit der Bahnlinie Winterthur–Romanshorn zu verknüpfen. Jemand beantragt, es sei die mit der Realisierung des Lindbergtunnels aufzuhebende Strecke als Veloweg vorzusehen.

Der Lindbergtunnel stellt eine langfristige Option für den Ausbau der Strecke Winterthur–Schaffhausen dar (vgl. Pt. 4.3.2, Abb. 8). Für den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz wird vorerst die Strecke über Bülach ausgebaut. Auf Grund der Priorisierung der verschiedenen Vorhaben sind im Weinland erst langfristig Doppelspurausbauten denkbar.

Der Lindbergtunnel bringt keinen Nutzen für die Linie nach Romanshorn. Es wären aufwendige Ausbauten für die Zulaufstrecken notwendig. Die Umwegfahrten würden zu einer unwirtschaftlichen Produktion führen.

Über mögliche Nutzungen der aufzuhebenden Strecke Winterthur–Oberohringen stehen keine ausreichenden Grundlagen zur Verfügung.

63 Winterthur–Bülach

Jemand beantragt, es sei lediglich ein Doppelspurausbau auf dem Abschnitt Winterthur-Wülflingen bis Pfungen-Neftenabch im kantonalen Richtplan festzulegen. Jemand beantragt, es sei im Bereich Bahnhof Embrach-Rorbas bis zum Dettenbergtunnel auf einen Doppelspurausbau zu verzichten.

Mit dem Richtplaneintrag im Sinne einer Trasseesicherung wird ermöglicht, dass die durch eine Verdichtung des Angebots notwendigen Ausbauten nicht verunmöglicht oder unnötig verteuert werden. Auf Grund der heutigen Kenntnisse ist eine Lokalisierung der nötigen Ausbauten jedoch nicht möglich. Im Rahmen der Realisierung wird auf die örtlichen Gegebenheiten bestmöglich Rücksicht genommen.

64 Station Waltalingen

Jemand beantragt, es sei der Realisierungshorizont des Neubaus der Station Waltalingen als «kurzfristig» festzulegen.

Die Priorisierung der einzelnen Vorhaben stützt sich auf siedlungs- und verkehrsplanerische sowie auf wirtschaftliche Überlegungen. Auf Grund des zu erwartenden geringen Fahrgastpotenzials bei dieser Haltestelle wurde der Realisierung der Station Waltalingen geringe Priorität eingeräumt.

65 Station Marthalen

Zwei Einwendende beantragen, es sei der Realisierungshorizont zur Verlegung der Station Marthalen als «kurzfristig» festzulegen. Jemand beantragt, es sei die geplante Verlegung auf ihre Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

Auf Grund der verkehrlichen und finanziellen Situation wäre eine kurzfristige Verlegung der Haltestelle nicht zu rechtfertigen. Dem Vorhaben wird deshalb eine mittlere Priorität eingeräumt. Dennoch soll mittelfristig durch die Verlegung eine bessere Erreichbarkeit der Haltestelle geschaffen werden.

66 Eglisau–Kaiserstuhl

Jemand beantragt, es sei der geplante Doppelspurausbau Eglisau–Kaiserstuhl aus dem kantonalen Richtplan zu streichen.

Mit dem Richtplaneintrag im Sinne einer Trasseesicherung wird ermöglicht, dass die durch eine Angebotsverdichtung erforderlichen Ausbauten nicht verunmöglicht oder unnötig verteuert werden. Damit werden die nötigen Handlungsspielräume offen gelassen.

67 Oberglatt–Niederweningen

Jemand beantragt, es sei der geplante Doppelspurausbau aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Jemand beantragt, es sei der Realisierungshorizont als «kurzfristig» festzulegen. Jemand beantragt, es sei der Realisierungshorizont als «mittelfristig» festzulegen. Zwei Einwendende beantragen, es seien auf der Linie kurzfristig der Halbstundentakt einzuführen und die dazu nötigen Ausbauten zu realisieren.

Um Handlungsspielräume offen zu lassen, ist das Trasse für allfällige Ausbauten zu sichern. Für die in den nächsten Jahren beabsichtigte Angebotsverdichtung sind eventuell kleinere Anpassungen nötig – ein vollständiger Ausbau auf Doppelspur ist voraussichtlich jedoch nicht nötig. Die Ausbauten werden aus Kostengründen auf das Notwendige begrenzt und berücksichtigen bestmöglich die örtlichen Gegebenheiten. Die Angebotsgestaltung ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

4.3 Massnahmen zur Umsetzung

68 Massnahmen zur Umsetzung, Kanton

Jemand beantragt, es sei der Richtplangentext dahingehend zu ergänzen, dass sich der Kanton für eine S-Bahn-Erweiterung zu den wirtschaftlichen und kulturellen Zentren der Nachbarkantone einzusetzen hat. Jemand beantragt, es seien unter Pt. 4.3.3a die Erwähnung der Verbindung nach Buchs–Arlberg (internationale Bahnverbindungen), die Forderung nach einem zusätzlichen Juradurchstich (Zürich–Basel) sowie der Abs. 5 (Lärmsanierungsprogramme) zu streichen. Zudem sei aufzuzeigen, wie die kantonalen Forderungen betreffend nationale Bahnverbindungen in die Vorhaben des Bundes integriert sind.

Die Verbindungen vom Kanton Zürich zu ausserkantonalen Zentren haben für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung eine grosse Bedeutung. Entsprechende Zielsetzungen und Handlungsanweisungen sind insbesondere unter Pte. 4.3.1 und 4.3.3 festgelegt.

Der Kanton Zürich ist als Finanzplatz, Bildungs- und Forschungsstandort sowie als Verkehrsknoten ein wichtiger Motor der schweizerischen Volkswirtschaft. Im weltweiten Standortwettbewerb kann er aber nur im Verbund mit anderen europäischen Metropolregionen bestehen. Eine gute Einbindung des Wirtschaftsraums Zürich in das internationale Schienennetz ist daher ein wesentliches Element für den Erhalt der Standortgunst. Im Vordergrund stehen die Verbindungen nach Frankfurt, Paris und Mailand. Zudem ist eine gute Vernetzung mit Gebieten in Süddeutschland oder im westlichen Teil Österreichs sicherzustellen. Die dazu nötigen Korridore sind im Sinne von strategischen Festlegungen zu sichern. Ein besonderes Augenmerk ist zudem auf die Verbindung nach Basel zu richten: Eine Verkürzung der Reisezeit und Erhöhung der Kapazität ist für den Kanton Zürich einerseits betreffend der Anbindung ans internationale Schienennetz wie auch für die engere Verflechtung mit dem Wirtschaftsstandort Basel besonders wichtig. Mit einem weiteren Juradurchstich kann diesem Anliegen am besten entsprochen werden.

In grossen Teilen des Kantons wird die Wohnqualität durch Bahnlärm beeinträchtigt. Die Sanierung der Bahnanlagen ist Sache des Bundes. Im Rahmen seiner Siedlungspolitik hat der Kanton Zürich jedoch grosses Interesse daran, dass die getroffenen Massnahmen zweckmässig sind und zeitgerecht umgesetzt werden.

Bei den Planungen des Bundes über den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen sind die kantonalen Richtpläne zu berücksichtigen. Mit der Festlegung der entsprechenden Stossrichtungen wie in Pt. 4.3.3 festgelegt, kann der Kanton Zürich frühzeitig seine Anliegen einbringen.

69 Massnahmen zur Umsetzung, Regionen und Gemeinden

Zwei Einwendende beantragen, es sei unter 4.3.3b die Festlegung zu streichen, wonach in den regionalen Gesamtverkehrskonzepten die notwendigen Massnahmen zur angemessenen Priorisierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen seien. Jemand beantragt, es sei festzulegen, dass das Tramnetz der Stadt Zürich – insbesondere die Einbindung der Forchbahn, Glattalbahn, Limmattalbahn sowie die Verknüpfung mit der neuen Durchmesserlinie – zu überprüfen sei. Jemand beantragt, es sei festzulegen, dass die Stadt Zürich den öffentlichen Verkehr besonders fördert.

Zur Sicherstellung der Zuverlässigkeit ist der öffentliche Verkehr angemessen zu priorisieren, wobei die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems zu gewährleisten ist. Besonders in dicht bebauten Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen sind dazu gesamtheitliche Untersuchungen im Rahmen regionaler Gesamtverkehrskonzepte erforderlich (vgl. Pt. 4.1.1).

Die Verknüpfung des Tramnetzes der Stadt Zürich mit den geplanten neuen Infrastrukturen ist von überregionalem Interesse. Der geeignete Rahmen für entsprechende Untersuchungen sind regionale Gesamtverkehrskonzepte, worin verkehrsträgerübergreifend optimale Lösungsansätze und Massnahmen zu erarbeiten sind. Dazu sind jedoch keine weiteren Festlegungen im kantonalen Richtplan nötig.

Das Anliegen, im kantonalen Richtplan die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich explizit festzulegen, ist insofern erfüllt, als dies für alle Stadtlandschaften gilt (vgl. Pt. 4.1.1).

5. Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen

1 Zusammenhang von Verkehrsaufkommen und Parkierungsanlagen

Zwei Einwendende beantragen, es sei der erste Satz unter Pt. 4.4.1, worin die Zusammenhänge zwischen Parkierungsanlagen und dem Verkehrsaufkommen aufgezeigt werden, zu streichen.

Es ist unbestritten, dass Parkierungsanlagen Teile des Verkehrssystems sind. Dementsprechend haben deren Lage und Ausgestaltung Einfluss auf das Verkehrsaufkommen und die -verteilung. Eine kohärente Verkehrsplanung kann nur mit Einbezug aller relevanten Komponenten, d. h. mit Einbezug des Themas «Parkierung», erfolgen.

2 Koordination der Richtpläne Zürich und Aargau im Bereich verkehrsintensiver Einrichtungen

Zwei Einwendende beantragen, es seien die Richtpläne der Kantone Zürich und Aargau so zu koordinieren, dass in beiden Kantonen dieselben Anforderungen für verkehrsintensive Einrichtungen gelten.

Die Abstimmung der Richtpläne der Kantone Zürich und Aargau ist so weit sicherzustellen, dass keine grundsätzlichen Widersprüche entstehen. Im Richtplan des Kantons Aargau sind unter Pt. S 4.3 Planungsgrundsätze für verkehrsintensive Einrichtungen festgehalten, welche mit den Stossrichtungen der Festlegungen des Zürcher Richtplans im Grundsatz übereinstimmen. Für die Abstimmung der kommunalen Erlasse zwischen den Grenzgemeinden bietet sich die bewährte Zusammenarbeitsplattform Aargau-Zürich (PAZ) an.

3 Eigenes Kapitel für das Thema «Verkehrsintensive Einrichtungen»

Mehrere Einwendende beantragen, es sei das Thema «Verkehrsintensive Einrichtungen» in einem eigenständigen Kapitel zu behandeln. Jemand beantragt, es sei das Thema in Pt. 4.2 «Strassenverkehr» zu integrieren.

Bei verkehrsintensiven Einrichtungen werden grosse Verkehrsmengen erzeugt, die so umweltfreundlich wie möglich bewältigt werden sollen. Dazu sind neben verkehrlichen Aspekten auch siedlungsplanerische und gestalterische Belange ein Thema (vgl. Pt. 1.2.3). In diesem Sinne sind «verkehrsintensive Einrichtungen» ein Querschnittsthema, für welches unabhängig von der formalen Zuordnung

geeignete, wirksame Massnahmen zu ergreifen sind. Neben Aspekten zur Standortwahl stehen die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs, aber auch die Lenkung des Parkraumangebots für eine effiziente, Mensch und Umwelt schonende Verkehrsbewältigung im Vordergrund. Mit den Festlegungen in Pt. 4.4 wird die optimale Abstimmung mit anderen Themenbereichen sichergestellt.

4 Genereller Verzicht auf Festlegungen zu verkehrsintensiven Einrichtungen

Mehrere Einwendende beantragen, es seien die Festlegungen zu verkehrsintensiven Einrichtungen zu streichen. Weitere Einwendende beantragen, die Festlegungen in einem Gesetz oder einer Verordnung aufzunehmen. Zudem beantragen mehrere Einwendende, es sei vor der Festlegung im kantonalen Richtplan die Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes abzuwarten.

Verkehrsintensive Einrichtungen haben überkommunale und – bei grösseren Anlagen im Sinne der Richtplanfestlegungen – überregionale Bedeutung. Das Thema ist ein wesentlicher Aspekt zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr, weshalb die Planungspflicht im Sinne von Art. 2 Raumplanungsgesetz (RPG, SR 700) gegeben ist. Auf Grund verschiedener Untersuchungen von Bund und Kantonen sowie der bundesgerichtlichen Rechtsprechung haben sich die Rahmenbedingungen und die Erkenntnisse entscheidend verändert, sodass eine Anpassung des Richtplans unumgänglich ist. Ein Handlungsbedarf besteht insbesondere bezüglich der Planungssicherheit für Gemeinden und Investoren, der Verkehrsbewältigung, der Gewährleistung der Versorgungssicherheit sowie der effizienten Nutzung der bereits getätigten Investitionen in den öffentlichen Verkehr. Der Richtplan ist das geeignete Instrument, um im ganzen Kanton einheitliche, behördenverbindliche Anforderungen festzuhalten.

5 Definition von verkehrsintensiven Einrichtungen

Mehrere Einwendende beantragen, die Definition von verkehrsintensiven Einrichtungen sei zu präzisieren und mit den gesetzlichen Grundlagen abzustimmen. Weitere Einwendende beantragen, es sei die Definition genereller zu formulieren oder nur auf Kundenzahlen auszurichten. Mehrere Einwendende beantragen zudem, es sei die Anzahl Fahrten auf 6000 festzulegen.

Klare Rahmenbedingungen sind für eine einheitliche Interpretation und Umsetzung der Festlegungen des kantonalen Richtplans unumgänglich. Die Definition von verkehrintensiven Einrichtungen muss nachvollziehbar, messbar und einen problemadäquaten Lösungsansatz ermöglichen. Das Abstützen der Definition auf die Anzahl Fahrten entspricht der Problemlage besser als das Abstützen nur auf die Anzahl Parkplätze oder die Verkaufsfläche, da die erzeugten Fahrten sowohl für die Infrastrukturausstattung als auch die Umweltauswirkungen relevant sind. Dabei ist nicht von Bedeutung, von welcher Benutzergruppe der Verkehr erzeugt wird, sondern allein die räumlichen Auswirkungen.

6 Standortanforderungen für verkehrintensiv Einrichtungen

Mehrere Einwendende beantragen, es seien generell oder zumindest für gewisse Arten von verkehrintensiven Einrichtungen höhere Standortanforderungen festzulegen. Jemand beantragt, es seien die Einzugsbereiche im Allgemeinen zu verdoppeln. Jemand beantragt, es sei zur Umsetzung der Standortanforderungen vom Kanton finanzielle Unterstützung zu gewähren.

Die Standortanforderungen für verkehrintensiv Einrichtungen nehmen Bezug auf den Einzugsbereich und das erforderliche Mindestangebot an einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Auf weitere Differenzierungen der Erschliessungsqualität bezüglich der Art des Transportmittels bzw. des Angebots wird verzichtet, um die Handlungsspielräume für Investoren und Gemeinden beizubehalten.

Mit der Festlegung des Richtplans werden grundsätzliche Standortanforderungen formuliert. Damit werden detaillierte objektspezifische Anforderungen weder ausgeschlossen noch vorweggenommen. Festlegungen betreffend Finanzierung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sind nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

7 Festlegung von Gebieten für verkehrintensiv Einrichtungen im kantonalen Richtplan

Mehrere Einwendende beantragen, es seien im kantonalen Richtplan geeignete Gebiete für verkehrintensiv Einrichtungen festzulegen (Positivplanung). Jemand beantragt, die Zielsetzungen betreffend verkehrintensiven Einrichtungen zu präzisieren.

Für Gebietsbezeichnungen im regionalen Richtplan sind in Pt. 4.4.1a und Pt. 4.4.3b die generellen Anforderungen festgelegt. Jedoch wird

damit nicht ausgeschlossen, dass fallweise weiter gehende Aspekte zu berücksichtigen sind. Eine Gebietsfestlegung im kantonalen Richtplan würde eine Anpassung an sich verändernde Rahmenbedingungen erschweren und einen erheblichen Eingriff in den freien Markt bedeuten. Zudem wird unter Berücksichtigung der Richtplanvorgaben den Gemeinden ermöglicht, auch ausserhalb der im regionalen Richtplan bezeichneten Gebiete im Rahmen eines Sondernutzungsplans die Voraussetzungen für verkehrsintensive Einrichtungen zu schaffen.

8 Ausgestaltung des Zugangs für Fussgänger und Velofahrer zu verkehrsintensiven Einrichtungen

Mehrere Einwendende beantragen, es seien konkretisierte Anforderungen für die Zugänglichkeit von verkehrsintensiven Einrichtungen zu Fuss oder mit dem Velo festzulegen. Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Zugang von der massgebenden Haltestelle des öffentlichen Verkehrs und von Veloabstellplätzen besser auszugestalten als jener von Abstellplätzen für Personenwagen.

Die Anforderungen an die Zugänglichkeit von verkehrsintensiven Einrichtungen werden einerseits in Pt. 4.4.1a und andererseits in Pt. 4.3a «Fuss- und Veloverkehr» festgelegt. Eine weitere Konkretisierung ist daher nicht nötig. Eine Anforderung, wonach der Zugang von wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und von Veloabstellplätzen besser auszugestalten sei als jener von Abstellplätzen für Personenwagen, würde im Vergleich zum möglichen Nutzen einen unverhältnismässigen Aufwand bedeuten.

9 Umgang mit bestehenden verkehrsintensiven Einrichtungen

Mehrere Einwendende beantragen, es seien die vorgesehenen Begleitmassnahmen zur Verbesserung der Situation bei bestehenden Einrichtungen innerhalb von fünf oder zehn Jahren umzusetzen.

Im kantonalen Richtplan werden keine Grundsätze bezüglich Umgang mit bestehenden verkehrsintensiven Einrichtungen festgelegt. Die Umsetzung allfälliger Begleitmassnahmen zur Verbesserung der Situation bei bestehenden Einrichtungen ist somit fallweise zu regeln und orientiert sich an den geltenden gesetzlichen Bestimmungen.

10 Festlegungen zu Park&Ride-Anlagen

Mehrere Einwendende beantragen, es seien Park&Ride-Anlagen nicht nur im Einzugsbereich von ländlichen, sondern grundsätzlich von allen Wohngebieten mit ungenügender Feinerschliessung zu fördern. Jemand beantragt, bei allen Bahnhöfen Park&Ride-Anlagen vorzusehen. Mehrere Einwendende beantragen, es seien die Grundsätze zu Abstellplätzen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit Festlegungen zu Veloabstellplätzen, zur Finanzierung sowie zur Erarbeitung eines kantonalen Park&Ride-Konzepts zu ergänzen.

Park&Ride-Anlagen sind ein Element der kombinierten Mobilität und sind an S-Bahn-Stationen im ländlichen Raum mit Streusiedlungen und mit dem öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossenen Kleinsiedlungen zweckmässig (vgl. Pt. 4.4.1c). An solchen Orten rechtfertigt sich eine gezielte Förderung von Park&Ride-Anlagen, wobei deren Realisierung in besser erschlossenen oder dichter besiedelten Gebieten nicht ausgeschlossen wird. Im kantonalen Richtplan werden nur die Grundsätze zu Abstellplätzen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs festgelegt, da für die unterschiedlichen regionalen und örtlichen Anforderungen bezüglich der einzelnen Haltestellen differenzierte Festlegungen Gegenstand von regionalen oder kommunalen Planungen sind (vgl. Pt. 4.3a.3c).

11 Flughafen Zürich-Kloten, Parkierungsanlage und landseitiger Verkehr

Zwei Einwendende beantragen, es sei das Thema «landseitiger Verkehr» beim Flughafen Zürich-Kloten in einem separaten Kapitel zu behandeln. Jemand beantragt, es sei die Festlegung der Parkierungsanlage Flughafen Zürich-Kloten im kantonalen Richtplan zu streichen.

Die Parkierungsanlagen des Flughafens Zürich-Kloten umfassen insgesamt rund 17 000 Parkplätze. Die räumlichen Auswirkungen sind erheblich und erfordern eine sach- und stufengerechte Abstimmung mit anderweitigen Infrastrukturvorhaben. Eine eigenständige und detaillierte Behandlung des Themas «landseitiger Verkehr» des Flughafens Zürich-Kloten im kantonalen Richtplan ist jedoch nicht zweckmässig. Mit den Festlegungen zur Verkehrsabwicklung in den Pten. 4.1, 4.2 und 4.3 sowie mit den Festlegungen in Pt. 4.4.2 zur Parkierungsanlage Flughafen Zürich-Kloten wird das Thema optimal in einen Gesamtkontext eingebettet.

12 Parkierungsanlage Flughafen Zürich-Kloten, Modalsplitvorgabe

Mehrere Einwendende beantragen, es seien beim Flughafen Zürich-Kloten 50% statt 42% der Personenfahrten im landseitigen Verkehr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen. Zwei Einwendende beantragen, es sei die Festlegung verbindlicher zu formulieren und es seien dazu erforderliche Massnahmen im kantonalen Richtplan festzulegen.

Die Modalsplitvorgabe von 42% leitet sich aus der Baukonzession für die 5. Bauetappe für den Flughafen Zürich-Kloten vom 5. November 1999 ab. Sie entspricht städtischen Situationen und stellt ein hohes Ziel dar, welches nur mit besonderen Anstrengungen erreicht werden kann. Das Festlegen des Modalsplits im kantonalen Richtplan stellt sicher, dass dieses Ziel auch langfristig gesichert wird.

Das Festlegen geeigneter Massnahmen zur Erreichung des Modalsplitziels im kantonalen Richtplan ist nicht stufengerecht und zu starr gegenüber sich verändernden Situationen.

13 Festlegung weiterer Parkierungsanlagen

Jemand beantragt, es sei eine Parkierungsanlage für den Schwerverkehr beim Autobahnanschluss Horgen im kantonalen Richtplan festzulegen. Jemand beantragt, es seien die Veloabstellplätze bei den Hauptbahnhöfen Zürich und Winterthur im Richtplan festzulegen.

Im kantonalen Richtplan werden nur die Parkierungsanlagen mit erheblichen räumlichen Auswirkungen oder mit einem engen Bezug zu einem kantonal bedeutsamen Vorhaben festgelegt. Festlegungen von regionaler oder kommunaler Bedeutung erfolgen mit den nachgelagerten Planungsinstrumenten.

14 Parkhaus Kasernenareal, Zürich

Mehrere Einwendende beantragen, es sei das geplante Parkhaus Kasernenareal in Zürich aus dem Richtplan zu streichen.

Das Parkhaus Kasernenareal wird ausschliesslich über den geplanten Stadttunnel (vgl. Pt. 4.2.2, Objekt Nr. 2a) erschlossen, womit kein zusätzlicher Verkehr auf dem städtischen Strassennetz erzeugt wird. Das Festlegen von Standort und Grösse sowie die Integration in die städtische Parkraumpolitik sind Gegenstand weiter gehender Planungen. Mit einer zweckmässigen Einbettung in das Verkehrssystem können sowohl aus verkehrlicher Sicht wie auch hinsichtlich einer Stär-

kung der Innenstadt als Dienstleistungszentrum insgesamt positive Effekte erwartet werden.

15 Veloabstellplätze in Parkierungskonzepten und Parkplatzverordnungen

Jemand beantragt, es sei Pt. 4.4.3 dahingehend zu ergänzen, dass bei der Erarbeitung von Parkierungskonzepten und Parkplatzverordnungen auf allen Ebenen Veloabstellanlagen einzubeziehen sind.

Der Inhalt der Bau- und Zonenordnung betreffend Fahrzeugabstellplätze wird in §§ 242 ff. Planungs- und Baugesetz geregelt. Inwiefern im Rahmen der Erarbeitung von Parkplatzkonzepten Veloabstellplätze zu berücksichtigen sind, richtet sich nach der jeweiligen Fragestellung und ist fallweise zu beurteilen. Eine weiter gehende Festlegung im kantonalen Richtplan ist auf Grund der zu erwartenden räumlichen Auswirkungen solcher Anlagen nicht erforderlich.

16 Beurteilung und Bewirtschaftung von Parkplätzen

Mehrere Einwendende beantragen, es sei eine generelle oder zumindest eine bei verkehrsintensiven Einrichtungen geltende Bewirtschaftungspflicht für Parkierungsanlagen im kantonalen Richtplan festzulegen. Mehrere Einwendende beantragen zudem, weitere Aspekte der Bewirtschaftungspflicht im Richtplan festzulegen.

Im kantonalen Richtplan sind Festlegungen zur Lenkung und Koordination nur so weit zu konkretisieren, als dies für eine wirksame räumliche Umsetzung der Planungsgrundsätze nötig ist. Es wäre daher nicht sachgerecht, im kantonalen Richtplan weiter gehende Anordnungen zur Beurteilung und Bewirtschaftung von Parkplätzen festzulegen.

17 Erlass für die Beurteilung und Bewirtschaftung von Parkplätzen

Mehrere Einwendende beantragen, es sei im kantonalen Richtplan festzulegen, dass eine Verordnung für die Beurteilung und Bewirtschaftung von Parkplätzen zu erlassen sei. Zudem seien die wesentlichen Punkte dazu im Richtplan festzulegen. Mehrere Einwendende beantragen, es sei die «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» zu überarbeiten.

Verordnungen stützen sich jedenfalls auf gesetzliche Bestimmungen. Der Handlungsbedarf für die Erarbeitung einer Verordnung ist

deshalb vom Gesetz und nicht vom Richtplan abzuleiten. Eine Überarbeitung der «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs» ist bei geänderten Verhältnissen oder neuen Erkenntnissen zu prüfen.

18 Fristen für die Erarbeitung einer Richtlinie und einer Arbeitshilfe

Jemand beantragt, es seien im Richtplan unter Pt. 4.4.3a zweckmässige Fristen für die Erarbeitung der Arbeitshilfen zu Begleitmassnahmen für verkehrsintensive Einrichtungen festzulegen.

Im Richtplan des Kantons Zürich wird auf das Festlegen von Umsetzungsfristen für die Massnahmen zur Umsetzung wie auch auf die Bezeichnung der für die Umsetzung verantwortlichen Verwaltungseinheiten verzichtet. Der kantonale Richtplan wird vom Kantonsrat festgesetzt und ist als strategisches Führungs-, Lenkungs- und Koordinationsinstrument zu verstehen. Für die Umsetzung und die dazugehörigen Fristen ist der Regierungsrat zuständig, womit eine effektive und effiziente Einbettung in die übrigen raumrelevanten Tätigkeiten gewährleistet wird.

6. Güterverkehr

1 Gliederung des Richtplantextes Pt. 4.5 «Güterverkehr»

Jemand beantragt, es sei der Richtplantext Pt. 4.5 «Güterverkehr» in die Bereiche «Strassen-Güterverkehr» und «Schienen-Güterverkehr» aufzuteilen.

Es sind gerade die Schnittstellen zwischen Schiene und Strasse, die besonderer Beachtung bedürfen. Eine Auftrennung des Kapitels Güterverkehr nach Verkehrsträger wäre deshalb nicht zweckmässig.

2 Betriebliche Aspekte

Mehrere Einwendende beantragen, es seien zusätzliche Massnahmen für die Mittel- und Feinverteilung von Gütern festzulegen, es sei ein neues Umladeverfahren für den dezentralen Güterumschlag Schiene-Strasse einzuführen bzw. es sei die Einführung eines Güterverkehrsverbundes nach Modell des ZVV zu prüfen. Jemand beantragt, es sei der Güterverkehr auf den Üetliberg ausschliesslich über die SZU abzuwickeln.

Die Wahl von Standorten, Transportwegen und Transportmitteln im Bereich der Güterlogistik liegt grösstenteils im Ermessen der Wirtschaft bzw. der Logistik-Branche. Die Einflussmöglichkeiten des Kantons beispielsweise auf die Verkehrsmittelwahl sind beschränkt und konzentrieren sich im Wesentlichen auf die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen. So unterstützt der Kanton den kombinierten Verkehr mit Standortsicherungen für den Umschlagsterminal (Gateway) in Dietikon-Niderfeld (vgl. Richtplantext Pt. 4.5.2, Objekt Nr. 7) und der für die Feinverteilung erforderlichen dezentralen Umschlagplätze.

Für den Üetliberg wurde ein Verkehrskonzept ausgearbeitet. Der Erlass allfälliger lokaler Fahrverbote ist jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

3 Vermeidung übermässiger Belastungen des Strassennetzes

Jemand beantragt, es seien die Zielsetzungen um Bestimmungen zu ergänzen, wonach der internationale und überkantonale Lastwagenverkehr auf die Hochleistungsstrassen zu verweisen sei.

Gemäss den Zielsetzungen soll der Transport von Gütern möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltgerecht durchgeführt werden,

wobei der vergleichsweise umweltfreundliche Gütertransport mit der Bahn zu fördern und eine übermässige Belastung des Strassennetzes, insbesondere im städtischen Gebiet und im Bereich von Ortsdurchfahrten, zu vermeiden ist (vgl. Pt. 4.5.1, Abs. 2). Damit wird dem Anliegen im Rahmen des Möglichen Rechnung getragen.

4 Integration des Güterumschlags in bestehende Anlagen

Jemand beantragt, neue Güterumschlagsanlagen seien nach Möglichkeit in bestehende Anlagen zu integrieren.

Gemäss Zielsetzungen sind für den dezentralen Güterumschlag – so weit möglich – bestehende Bahnareale und Infrastrukturen zu nutzen (vgl. Pt. 4.5.1a, Abs. 3). Damit wird dem Anliegen bereits vollumfänglich Rechnung getragen.

5 Gesundheitsgefährdende Emissionen

Jemand beantragt, es sei in Pt. 4.5.1 im 1. Abs. der Verweis auf die Gesundheitsgefährdung durch Feinstaubpartikel, Lärm und Erschütterungen wegzulassen, weil eine solche wissenschaftlich nicht nachgewiesen werden könne.

Zur Beurteilung der Situation bezüglich Lärm und Erschütterungen sind die Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung (LSV), bezüglich der Feinstaubbelastung diejenigen der Luftreinhalteverordnung (LRV) massgeblich. In entsprechenden Messungen werden regelmässig Grenzwertüberschreitungen in gesundheitsgefährdendem Ausmass nachgewiesen. Die Aussagen im Richtplanteil sind somit wissenschaftlich korrekt und beschreiben die Situation zutreffend.

6 Güterumschlagsanlage Zürich-Güterbahnhof

Jemand beantragt, es sei die Signatur für die Güterumschlagsanlage Zürich-Güterbahnhof aus der Karte zu entfernen, da diese gemäss Texteintrag aufzuheben sei.

Die Notwendigkeit zur Verlegung der bestehenden Güterumschlagsanlage am Standort Zürich-Güterbahnhof ergibt sich vor allem aus dem Platzbedarf der Rampenbauwerke für die westliche Zufahrt zur geplanten Durchmesserlinie (Pt. 4.3.2, Objekt Nr. 1). Bis zur Inbetriebnahme des geplanten Umschlagsterminals (Gateway) in Dietikon-Niderfeld (vgl. Richtplanteil Pt. 4.5.2, Objekt Nr. 7) ist der kom-

binierte Ladungsverkehr (KLV) jedoch weiterhin am bestehenden Standort Zürich-Güterbahnhof abzuwickeln, weshalb dieser Standort vorerst im Richtplan verbleibt.

7 Güterumschlagsanlage Dietikon

Jemand beantragt, es sei die Güterumschlagsanlage Dietikon mit dem Grundwasserschutz abzustimmen und mit allfälligen weiteren Bahnvorhaben – unter Minimierung von Flächenbedarf und Umweltbelastung – zu koordinieren.

Da zurzeit kein Ausbau dieser Anlage vorgesehen ist, besteht auf Stufe Richtplan kein Handlungsbedarf bezüglich Grundwasserschutz. Festlegungen, welche die Koordination mit dem geplanten Umschlagsterminal (Gateway) Dietikon, Niederfeld, betreffen, erfolgen im Zusammenhang mit diesem Vorhaben (vgl. Beantwortung Nr. 9).

8 Umschlagsterminal (Gateway) Dietikon, Niederfeld (Standortentscheid)

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der geplante Umschlagsterminal (Gateway) mit Blick auf die bereits bestehenden hohen Belastungen im Limmattal ersatzlos aus dem Richtplan zu streichen oder an einen anderen (peripheren) Ort zu verlegen, oder es sei der Behälterumschlag über die bestehende Anlage in Rekingen AG abzuwickeln.

Der Standortentscheid für den Gateway-Terminal im Limmattal ist auf Grund der besonderen Eignung dieses Standorts im Hinblick auf die gute Verkehrsanbindung auf Schiene und Strasse gefallen. Strassenseitig besteht eine direkte Anbindung an den Autobahnanschluss, sodass keine Wohngebiete belastet werden. Lastwagenfahrten nach Dietikon und Spreitenbach betreffen daher ausschliesslich Fahrten, welche Ziel oder Quelle in diesen Gemeinden haben und demzufolge auch bei einem anderen Standort des Terminals anfallen würden. Bei einem Standort ausserhalb der Region wäre das Verkehrsaufkommen auf jeden Fall höher, weil längere Distanzen per Lastwagen zurückgelegt werden müssten.

Auch der Standort Rekingen liegt zu peripher zu den hauptsächlich mit Gütern zu versorgenden Gebieten, als dass er einen wirkungsvollen Beitrag zur erwünschten Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene leisten könnte. Zudem würde die Kapazität der dortigen Anlage zur Versorgung des Raumes Zürich nicht ausreichen.

9 Umschlagsterminal (Gateway) Dietikon, Niderfeld (Handlungsanweisungen)

Mehrere Einwendende beantragen, es seien keine weiteren Landflächen zu beanspruchen bzw. es sei der geplante Umschlagsterminal in das Areal des Rangierbahnhofs Limmattal zu verschieben. Mehrere Einwendende beantragen, es sei der zu erreichende Bahnanteil auf einen Wert von 90% festzulegen. Zudem sei der Realisierungshorizont mit dem Ausbau der Nordumfahrung Zürich (Gubristtunnel) zu verknüpfen.

Ein sachlicher Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Nordumfahrung Zürich besteht nicht, weil der Strassenanteil der Umschlagsanlage gering ist und der von ihr ausgehende Lastwagenverkehr auf dem HLS-Netz nicht spürbar in Erscheinung tritt. Zudem handelt es sich dabei um Lastwagenfahrten, die ohnehin ausgeführt würden, weil sie der Versorgung der Region dienen.

Eine Kompensation der Flächenbeanspruchung ausserhalb der bestehenden Güterverkehrsareale wurde als verpflichtende Bedingung in den Richtplantext aufgenommen. Eine vollständige Integration der neuen Anlage in das Areal des Rangierbahnhofs Limmattal ist nach bisherigem Wissensstand nicht möglich, da der Rangierbetrieb gemäss Planungen der SBB auch künftig nicht an Bedeutung verlieren wird. Im Rahmen der Projektierung wird diese Frage aber erneut zu prüfen sein. Die Emissionen im Zusammenhang mit den Güterverkehrsanlagen im Limmattal sind im Rahmen der nachgelagerten Verfahren durch die Sanierung bestehender Anlagen gesamthaft zu reduzieren.

Im Sammel- und Verteilverkehr wird ein minimaler Bahnanteil von 80% vorgegeben (vgl. Pt. 4.5.2, Objekt Nr. 7). Diese Vorgabe ist bereits sehr anspruchsvoll, sodass eine weitere Steigerung des Bahnanteils nicht realistisch ist. Für die Bedienung der Kunden im direkten Einzugsgebiet des Gateway ist eine direkte Zustellung ab Dietikon die zweckmässigste Lösung.

Die in den Richtplantext aufgenommenen Handlungsanweisungen zur Kompensation der Flächenbeanspruchung, zur gesamthaften Reduktion der Emissionen sowie zum Bahnanteil dienen dem Schutz der Bevölkerung vor zusätzlichen Belastungen. Diese Festlegungen gelten als Vorgaben für die Projektierung der Anlage und sind nach der Inbetriebnahme einem Controlling zu unterstellen.

10 Rangierbahnhof Limmattal, Dietikon/Spreitenbach

Mehrere Einwendende beantragen, es seien die vom bestehenden Rangierbahnhof Limmattal ausgehenden Lärmemissionen mittels geeigneter Massnahmen zu vermindern.

Eine allfällige Lärmsanierung liegt in der Zuständigkeit des Bundes. Gemäss Angaben des Bundesamtes für Verkehr (BAV) wurden jedoch keine Grenzwertüberschreitungen festgestellt, sodass kein unmittelbarer Sanierungsbedarf besteht. Festlegungen, welche die Koordination mit dem geplanten Umschlagsterminal (Gateway) in Dietikon-Niderfeld betreffen, erfolgen im Zusammenhang mit diesem Vorhaben (vgl. Beantwortung Nr. 9).

11 Aushubverladeanlage Birmensdorf

Jemand beantragt, es sei der geplante Aushubumschlag in Birmensdorf aus dem Richtplan zu streichen.

Gemäss Richtplantext (Massnahmen zur Umsetzung, Pt. 4.5.3a, Abs. 5) ist eine Weiterverwendung temporärer Anlagen zu ermöglichen, so weit nicht wichtige Interessen des Siedlungs- und Landschaftschutzes oder der Erholung entgegenstehen. Mit einer Weiterverwendung der temporären Aushubverladeanlage östlich der Bahnlinie bei Birmensdorf entfallen die Kosten für den Bau einer neuen Anlage, womit der Bahnverlad wesentlich wirtschaftlicher gestaltet werden kann. Dazu ist auf den Rückbau der für den Bau der Westumfahrung Zürich erstellten temporären Anlage zu verzichten und das in Ausführung begriffene Strassenprojekt geringfügig anzupassen.

Mit der Standortfestlegung im Richtplan wird die Option für eine künftige Nutzung der bereits getätigten Investitionen gesichert. Gleichzeitig entfällt damit der bisher geplante Standort für eine Güterumschlagsanlage im Industriegebiet Ristet (westlich der Bahnlinie).

12 Güterumschlagsanlage Wädenswil, Au

Jemand beantragt, es sei bei der Realisierung des Güterumschlags beim Bahnhof Au darauf zu achten, dass eine solche Nutzung unter Ausnutzung der bestehenden Infrastrukturen und ohne flächenmässige Erweiterung zu erfolgen habe.

Das Anliegen ist berechtigt, es ist aber bereits erfüllt durch die Festlegung, wonach die Realisierung der Güterumschlagsanlage unter Nutzung der weitgehend bestehenden Infrastrukturen zu erfolgen hat (vgl. Pt. 4.5.2, Objekt Nr. 11).

13 Güterumschlagsanlage Rümlang, Im oberen Grüt / Tolwäng

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die geplante Güterumschlagsanlage Rümlang, Eich, aus dem Richtplan zu streichen.

Die Einwendenden bezweifeln die Wirtschaftlichkeit des Luftfrachtersatzverkehrs per Bahn. Das entsprechende Potenzial kann jedoch erst im Zusammenhang mit den noch ausstehenden Entscheiden zur weiteren Entwicklung der Flughafeninfrastruktur beurteilt werden. Auf Basis dieser Grundlagen ist die Machbarkeit des Bahnumschlags erneut zu prüfen und eine Standortevaluation durchzuführen. Bis diese Erkenntnisse vorliegen, ist der Eintrag inklusive des entsprechenden Prüfauftrags zu belassen. Der Karteneintrag wird jedoch in das Gebiet «Im oberen Grüt / Tolwäng» verschoben.

14 Güterumschlagsanlage Wetzikon, Schöneich bzw. Hinwil

Zwei Einwendende beantragen, es sei der Standort Wetzikon, Schöneich, zu streichen. Jemand beantragt, es sei der Standort Wetzikon, Schöneich, vollumfänglich zu sichern. Zwei Einwendende beantragen, es seien die Angaben zu den beiden Standorten Wetzikon und Hinwil zu präzisieren bzw. es sei einer der beiden Eventualstandorte aus dem Richtplan zu streichen.

Der Richtplaneintrag entspricht dem heutigen Wissensstand. Der Standort Wetzikon, Schöneich (Nr. 14a) erfüllt alle verkehrstechnischen Voraussetzungen und hat deshalb Priorität. Als Alternative wurde der Ersatzstandort Hinwil bezeichnet (Nr. 14b). Die Eignung der beiden Standorte wird im Rahmen einer noch ausstehenden Standortevaluation detailliert zu prüfen sein. Sollte der Standort Hinwil besser abschneiden, so würde der Standort Wetzikon, Schöneich, entfallen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind daher beide Standorte zu sichern.

15 Güterumschlagsanlage Winterthur-Grüze bzw. Oberwinterthur

Jemand beantragt, es sei an Stelle von Winterthur-Grüze der Standort Oberwinterthur zu favorisieren.

Als Ersatz für die bestehende Güterumschlagsanlage Winterthur-Zentrum (Nr. 16a) ist der Standort Winterthur-Grüze vorgesehen (Nr. 16b). Als mögliche Alternative wird zudem der Standort Oberwinterthur bezeichnet (Nr. 16c). Die Eignung der drei Standorte wird im Rahmen einer noch ausstehenden Standortevaluation detailliert zu

prüfen sein. Schneidet dabei der Standort Winterthur-Grüze bzw. Oberwinterthur besser ab, so entfällt der Standort Winterthur-Zentrum.

16 Anlegestellen für Ledischiffe am Zürichsee

Mehrere Einwendende beantragen, es seien die bestehenden Umschlagplätze bzw. Anlegestellen für Ledischiffe in Meilen und Zürich-Wollishofen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Jemand befürwortet die Streichung des bestehenden Aushubumschlags in Zürich-Tiefenbrunnen.

Die Anlegestellen in Meilen und Zürich-Wollishofen sind in den regionalen Richtplänen als bestehende Anlagen für den Güterumschlag bezeichnet. Sie entsprechen einem ausgewiesenen Bedürfnis und sind zu erhalten, mit Rücksicht auf die empfindliche Umgebung allerdings nicht weiter auszubauen. Ein zusätzlicher Eintrag im kantonalen Richtplan ist für die Sicherung dieser Standorte nicht erforderlich.

Für die bestehende Anlegestelle in Zürich-Tiefenbrunnen fehlt eine Standortfestlegung im regionalen Richtplan der Stadt Zürich. Sie weist eine zusätzliche Bedeutung auf, indem sie neben dem Schiffsumschlag auch dem Bahnumschlag dient. So werden jährlich rund 300 000 Tonnen Material über eine die Strasse unterquerende Rohrleitung vom SBB-Areal zur Anlegestelle transportiert und von dort aus weiterverteilt. Auf Grund der grossen Gütermengen, die an diesem Standort umgeschlagen werden, und wegen der hohen Zahl von Lastwagenfahrten, die damit vermieden werden können, ist dieser Standort von kantonaler Bedeutung und soll weiterhin im kantonalen Richtplan gesichert bleiben. Mit Rücksicht auf die empfindliche Umgebung ist jedoch von einer Ausweitung der Anlagen abzusehen. Der Standort ist daher nicht mehr (wie im Richtplan 1995) als geplant, sondern neu als bestehend festgelegt.

17 Weitere Standortfestlegungen

Jemand beantragt, es seien generell alle im Richtplan 1995 geplanten, aber nicht gebauten Güterumschlagplätze als Standortfestlegungen beizubehalten. Jemand beantragt, es seien auch kleinere, regionale Verladestationen für den Güterumschlag zu bezeichnen. Zwei weitere Einwendende beantragen, es sei ein Inventar von Anschlussgleisen für den Wagenladungsverkehr zu erstellen und zu gewährleisten, dass diese

nicht entfernt werden; es seien jedoch keine zusätzlichen Verladestationen festzulegen.

Verschiedenenorts haben sich die Verhältnisse seit der letzten Richtplanrevision geändert, sodass diese Standortfestlegungen den neuen Erkenntnissen angepasst worden sind. Die Sicherung von Standorten, die den künftigen räumlichen und betrieblichen Anforderungen nicht mehr genügen, ist nicht sachgerecht. Hingegen sind weitere geeignete Standorte für dezentrale Umschlagsanlagen zu bezeichnen, falls sich als Resultat künftiger Grundlagenarbeiten neue Erkenntnisse ergeben sollten. Ergänzende Standorte, die dem Güterumschlag in Verbindung mit Bahn- oder Schiffstransporten dienen, werden zudem in den regionalen Richtplänen festgelegt (vgl. Pt. 4.5.3b).

Gemäss Pt. 4.5.1c sind bestehende Gleisanlagen zu erhalten, sofern die Zweckmässigkeit gegeben ist. Eine generelle Pflicht zum Weiterbetrieb solcher Anlagen wäre nicht sachgerecht, weil Gleisanlagen in Umstrukturierungsgebieten, welche beispielsweise für das Wohnen umgenutzt werden, keine Funktion mehr haben. Andererseits sollen bei Bedarf auch neue Anschlussgleise erstellt werden können.

18 Störfallvorsorge

Jemand beantragt, es seien Handlungsanweisungen zur Störfallvorsorge in den Richtplan aufzunehmen.

Für den Transport von Gefahrgut stellt der Schienenweg die risikoärmste Variante dar. Trotzdem können Störfälle nicht ganz ausgeschlossen werden, weshalb zur Begrenzung der möglichen Auswirkungen von Unfällen Vorsorge zu treffen ist (Pt. 4.5.1 und 4.5.3a). Gemäss Art. 16 der Störfallverordnung des Bundes haben die Kantone den Bund periodisch über die auf ihrem Gebiet vorhandenen Gefahrenpotenziale und Risiken sowie über die getroffenen Massnahmen zu informieren.

Der Risikokataster des Kantons Zürich enthält eine Gesamtübersicht über Standorte und Transportwege mit Gefahren und Risiken. Für den Rangierbahnhof Limmattal als Eisenbahnanlage mit bedeutenden Störfallrisiken wurde bereits eine Risikoermittlung durchgeführt.

7. Luftverkehr

1 Übergeordnete Festlegungen in Pt. 4.6 «Luftverkehr»

Jemand beantragt, es sei der Grundsatz aus Pt. 4.6.2 «Zielsetzungen bei weiteren Flugplätzen», wonach sowohl das Ausmass der bestehenden Lärmmissionen als auch der Lärmmissionen nicht erhöht werden darf, als allgemeiner Grundsatz in Pt. 4.6 «Luftverkehr» aufzunehmen.

Würde dieser Grundsatz in Pt. 4.6 «Luftverkehr» aufgenommen, würde die Erfüllung der Bundesaufgabe im Bereich Zivilluftfahrt bezüglich des Landesflughafens Zürich verhindert oder unnötig erschwert. Die Grundlagen für kurz-, sowie mittel- bis langfristige Festlegungen werden derzeit abgestimmt im SIL-Fachprozess sowie in der kantonalen Richtplanung erarbeitet.

2 Behandlung des Luftverkehrs im Kapitel 2 «Siedlung»

Mehrere Einwendende beantragen, es sei der Luftverkehr sowohl im Kapitel 2 «Siedlung» als auch im Kapitel 4 «Verkehr» zu behandeln.

Sofern Infrastrukturbauten des Luftverkehrs bzw. die Auswirkungen des Flugbetriebs einen konkreten Abstimmungsbedarf insbesondere in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr hervorrufen, sind Anpassungen im kantonalen Richtplan erforderlich. Die entsprechenden Grundlagen für allfällige kurz- sowie mittel- bis langfristige Festlegungen werden derzeit abgestimmt im SIL-Fachprozess sowie in der kantonalen Richtplanung erarbeitet. Mit der in Aussicht gestellten Revision des kantonalen Richtplans im Bereich Flughafenregion wird darauf aufbauend der entsprechende Handlungsbedarf aufzuzeigen sein.

3 Behandlung des Pt. 4.6 «Luftverkehr» im Rahmen einer eigenständigen Revision

Jemand beantragt, es sei Pt. 4.6 «Luftverkehr» gesamthaft im Rahmen einer eigenständigen Revision des kantonalen Richtplans zu behandeln.

Durch eine zweckmässige Abstimmung des kantonalen Richtplans und des SIL-Objektblatts «Flughafen Zürich» sollen die Handlungsspielräume definiert werden, welche für den Betrieb und die bauliche Entwicklung des Flughafens Zürich zur Verfügung stehen sollen.

Damit sind SIL und kantonaler Richtplan inhaltlich und zeitlich zu koordinieren und dem Bundesrat zum gleichzeitigen Entscheid vorzulegen. Es ist daher erforderlich, Pt. 4.6.1 «Flughafen Zürich-Kloten» und allfällige weitere Festlegungen im Bereich Flughafenregion im Rahmen einer eigenständigen Revision des kantonalen Richtplans zu behandeln. Im Gegensatz zum Flughafen Zürich konnten für die weiteren Flugplätze mit zivilem Luftverkehr im Kanton Zürich die SIL-Koordinationsprozesse bereits weitgehend abgeschlossen und die SIL-Objektblätter abgestimmt mit dem Zürcher Richtplan durch den Bundesrat verabschiedet werden.

4 Festlegungen zum Bereich Flughafenregion

Mehrere Einwendende beantragen Änderungen oder Ergänzungen im Bereich Flughafenregion.

Gegenstand der Richtplanvorlage sind grundsätzlich Festlegungen in Kap. 4 «Verkehr». Davon ausgenommen ist Pt. 4.6.1 «Flughafen Zürich-Kloten», welcher vorerst unverändert gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 31. Januar 1995 beibehalten wird. Die von den Anträgen angesprochenen Themen werden erst im Rahmen einer eigenständigen Revision des kantonalen Richtplans im Bereich Flughafenregion behandelt und nötigenfalls angepasst.

Für die Flughafenregion sind mit dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und dem kantonalen Richtplan zwei gleichrangige Planungsinstrumente aufeinander abzustimmen. Der SIL beschränkt sich auf jene Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt der Schweiz, die zur Erfüllung dieser Bundesaufgabe notwendig sind. Mit dem kantonalen Richtplan sorgt der Kanton Zürich auf seinem Gebiet für die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politikbereiche hinweg (d. h. Siedlung, Landschaft, Verkehr, Ver- und Entsorgung sowie öffentliche Bauten und Anlagen). Durch eine zweckmässige und zielgerichtet abgestimmte Ausgestaltung des kantonalen Richtplans und des SIL können letztlich die Handlungsspielräume definiert werden, die für den Betrieb und die bauliche Entwicklung des Flughafens Zürich zur Verfügung stehen sollen. Zur möglichst raschen Wiederherstellung der Rechtssicherheit sollen SIL und kantonaler Richtplan inhaltlich und terminlich koordiniert und dem Bundesrat zum gleichzeitigen Entscheid unterbreitet werden. Der Bund hat deutlich signalisiert, dass er einer vorgezogenen Revision des kantonalen Richtplans im Bereich Flughafenregion nicht zustimmen könnte, weil die Gefahr bestünde, dass die Erfüllung der Bundesaufgabe im Bereich Zivilluftfahrt dadurch verhindert oder unnötig erschwert würde. Der Bund ist vielmehr bei der Ausarbeitung des SIL-Objektblatts

Flughafen Zürich an die entsprechenden Richtplan-Festlegungen im Kanton Zürich gebunden, welche der Bundesrat mit Beschlüssen vom 15. Mai 1996 bzw. 10. April 2002 genehmigt hat.

5 Einhalten der bestehenden Festlegungen des kantonalen Richtplans

Mehrere Einwendende beantragen, es sei an den bestehenden Festlegungen des kantonalen Richtplans im Bereich Flughafenregion, insbesondere an den durch Bänder gekennzeichneten An- und Abflugrouten festzuhalten und es seien diese umzusetzen.

Mit Beschluss vom 15. Mai 1996 hat der Bundesrat die Neufestsetzung des kantonalen Richtplans durch den Kantonsrat vom 31. Januar 1995 genehmigt. Damit sind insbesondere die Festlegungen der Kapitel 1 «Siedlung» sowie von Pt. 4.6.1 «Flughafen Zürich-Kloten» für die Behörden aller Stufen (d. h. auch Bund und Nachbarkantone) verbindlich geworden. Insbesondere der gewachsenen Siedlungsstruktur ist deshalb bei der Ausgestaltung des SIL-Objektblatts für den Flughafen Zürich weitestgehend Rechnung zu tragen. Die entsprechenden Grundlagen werden derzeit abgestimmt im SIL-Fachprozess sowie in der kantonalen Richtplanung erarbeitet.

6 Abstimmung SIL – Richtplan

Mehrere Einwendende beantragen, es sei im kantonalen Richtplan auf die Objektblätter des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) zu verweisen und auf weiter gehende Festlegungen zu verzichten.

Mit dem SIL und dem kantonalen Richtplan sind zwei gleichrangige Planungsinstrumente mit derselben Aussagetiefe aufeinander abzustimmen. Der SIL beschränkt sich auf jene Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt der Schweiz, die zur Erfüllung dieser Bundesaufgabe notwendig sind. Mit dem kantonalen Richtplan sorgt der Kanton Zürich im Sinne von Art. 75 Bundesverfassung auf seinem Gebiet für die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politikbereiche hinweg, d. h., er lenkt die anzustrebende räumliche Entwicklung und stellt die langfristige Vorsorge sicher, ohne dadurch die Erfüllung der Bundesaufgabe im Bereich Zivilluftfahrt zu verhindern oder unnötig zu erschweren. Durch eine zweckmässige und zielgerichtet abgestimmte Ausgestaltung des kantonalen Richtplans und des SIL können letztlich die Handlungsspielräume für den Luftverkehr im Kanton Zürich definiert werden. Damit haben Sachpläne

im Sinne von Art. 13 Raumplanungsgesetz den bereits bestehenden Richtplan-Festlegungen sowie den heutigen Siedlungsstrukturen im Kanton Zürich weitestgehend Rechnung zu tragen. Die entsprechenden Grundlagen werden derzeit abgestimmt im SIL-Fachprozess sowie in der kantonalen Richtplanung erarbeitet. Zudem muss dem Kanton Zürich der ihm rechtlich zustehende Anordnungsspielraum verbleiben, welcher infolge ihrer geringen nationalen Bedeutung insbesondere bei Pt. 4.6.2 «Weitere Flugplätze» grösser ausfallen wird.

7 Abstimmung SIL – Richtplan (Weitere Flugplätze)

Jemand beantragt, es sei mit Festlegungen in Pt. 4.6.2 zuzuwarten, bis die SIL-Koordinationsprozesse abgeschlossen sind.

Mit Blick auf die Verlässlichkeit des SIL für die Planungsträger aller Stufen besteht ein hohes Interesse daran, Festlegungen zu den weiteren Flugplätzen im Kanton Zürich in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Anpassungen am SIL sind somit nur möglich, wenn vorgängig eine entsprechende Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan erfolgt.

Der SIL-Koordinationsprozess des Bundes zum Segelflugfeld Oberwinterthur ist zurzeit sistiert, der Zeitpunkt der Wiederaufnahme ist unbekannt. Klärungsbedarf besteht vor allem hinsichtlich eines Hochwasserrückhaltebeckens. Festlegungen zum Segelflugfeld Oberwinterthur sind daher auf der Grundlage der bisher vorliegenden Erkenntnisse zu treffen und im Sinne einer «rollenden Planung» zu einem späteren Zeitpunkt gegebenenfalls anzupassen.

8 Allfällige Verlagerung von gewerbsmässigem Luftverkehr des Flughafens Zürich

Jemand beantragt, es sei bei einer Verlagerung des gewerbsmässigen Luftverkehrs des Flughafens Zürich die Zusammenarbeit auf gesamtschweizerischer Ebene und nicht innerhalb des Kantons Zürich zu suchen. Jemand beantragt, es sei diese Zielsetzung zu streichen. Jemand beantragt, es sei diese Zielsetzung dahingehend zu verschärfen, als dass eine Verlagerung keinesfalls innerhalb des Kantons Zürich zu suchen sei.

Falls eine Verlagerung von Teilen des gewerbsmässigen Luftverkehrs des Flughafens Zürich nötig werden sollte, werden entsprechende Ersatzstandorte zu evaluieren sein. Dabei kann sich der Kanton Zürich nicht von vorneherein möglichen Lösungen innerhalb des

Kantonsgebietes verschliessen. Gleichzeitig soll aber klar zum Ausdruck kommen, dass auf Grund der bereits sehr hohen Umweltbelastungen aus dem Betrieb des Flughafens Zürich im Kanton Zürich primär eine gesamtschweizerische Lösung gesucht werden soll. Insbesondere soll keinesfalls eine Verschiebung des gewerbmässigen Luftverkehrs auf den Flugplatz Dübendorf präjudiziert werden.

9 Verzicht auf Zielsetzungen für den Militärflugplatz Dübendorf gemäss Pt. 4.6.2.1

Mehrere Einwendende beantragen, es sei auf die Zielsetzung, wonach bei einer Aufgabe des militärischen Flugbetriebs auf dem Flugplatz Dübendorf die Piste ausser Betrieb zu setzen ist, zu verzichten.

Der kantonale Richtplan ist zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist (Art. 9 Abs. 2 Raumplanungsgesetz, RPG). Die Verhältnisse haben sich insbesondere auf Grund des Stationierungskonzepts der Armee verändert, welches vorsieht, dass der Betrieb mit militärischen Jet-Flugzeugen auf dem Flugplatz Dübendorf per Ende 2005 eingestellt und der Helikopterbetrieb noch bis Ende 2010 aufrechterhalten wird, wobei für den Helikopterbetrieb eine Option auf Verlängerung bis längstens Ende 2014 besteht.

Im kantonalen Richtplan erfolgen Festlegungen für einen Zeithorizont von mindestens 20 bis 25 Jahren (vgl. dazu § 21 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz, PBG). Es ist somit unerlässlich, zu klären, welcher Nutzung das Areal des Flugplatzes Dübendorf nach Aufgabe des militärischen Flugbetriebs zugeführt werden soll. Entsprechende Grundlagen hat der Kanton zusammen mit der Region und den Standortgemeinden zu erarbeiten. Mit der Zielsetzung, bei einer Aufgabe des militärischen Flugbetriebs auf dem Flugplatz Dübendorf dessen Piste ausser Betrieb zu setzen, wird eine wesentliche Rahmenbedingung festgelegt, um dauerhafte Fortschritte in den Wirkungsbereichen «Verkehrsgüte», «Sicherheit», «Umwelt» sowie «Siedlung und Landschaft» zu erzielen.

10 Festlegung einer künftigen Nutzung für das Areal des Militärflugplatzes Dübendorf

Mehrere Einwendende beantragen, es sei die Nutzung des Flugplatzes Dübendorf nach Aufgabe des militärischen Flugbetriebs festzulegen.

Jemand beantragt, es sei Pt. 4.6.2.3a dahingehend zu ergänzen, als dass der Kanton die künftige Arealnutzung des Flugplatzes Dübendorf aktiv mitgestalten soll.

Für welche konkrete Nutzungen das Areal des Flugplatzes Dübendorf nach Aufgabe des militärischen Flugbetriebs verwendet werden soll, ist zurzeit noch ungeklärt. Mit der Zielsetzung in Pt. 4.6.2.1, die Piste ausser Betrieb zu setzen, bekräftigt der Kanton, dass die freiwerdende Fläche inmitten der Glattalstadt einer zukunftstauglichen Nutzung zugeführt werden soll. Gemäss Pt. 4.6.2.3b hat die Region Glattal zusammen mit Kanton und Anrainergemeinden die erforderlichen Grundlagen bereitzustellen. Erst auf Grund dieser Bedarfsabklärungen wird es möglich sein, Rahmenbedingungen für eine konkrete Nutzung des Areals im kantonalen Richtplan festzulegen.

11 Zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf

Zwei Einwendende beantragen, es sei bei Aufgabe des militärischen Flugbetriebs eine zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf zu prüfen. Jemand beantragt, es seien die bestehenden zivilaviatischen Nutzungen auf dem Flugplatz Dübendorf (JU-Air, REGA) weiterhin zu ermöglichen.

Mit der Zielsetzung gemäss Pt. 4.6.2.1, bei einer Aufgabe des militärischen Flugbetriebs auf dem Flugplatz Dübendorf dessen Piste ausser Betrieb zu setzen, bekräftigt der Kanton, dass er gewillt ist, diese militärisch nicht mehr beanspruchte Fläche inmitten der Glattalstadt einer zukunftstauglichen Nutzung zuzuführen. Eine Umnutzung des Flugplatzes Dübendorf für den zivilen Luftverkehr würde diese einmalige Chance zur Aufwertung der Siedlungs- und Landschaftsqualität in der Glattalstadt vereiteln. Zudem sind auch im Lichte der Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich in der Glattalstadt, welche bereits heute durch Luft- und Lärmbelastungen insbesondere aus dem Betrieb des Flughafens Zürich-Kloten und der Hochleistungsstrassen betroffen ist, die Chancen zur Erhöhung der Umwelt- und Siedlungsqualität consequent zu nutzen. Die Nutzung der Helikopter-Basis der REGA bleibt dabei aber weiterhin möglich. Schliesslich dürfte das Aufrechterhalten der Pisteninfrastruktur erhebliche Unterhaltskosten verursachen, die nicht mehr durch die Armee übernommen würden.

12 Streichung Militärflugplatz Dübendorf

Zwei Einwendende beantragen, es sei der Militärflugplatz Dübendorf aus dem Richtplan zu streichen.

Beim Militärflugplatz Dübendorf handelt es sich um eine bestehende Anlage. Das Streichen des Richtplan-Eintrags rechtfertigt sich erst bei einer vollständigen Aufgabe des militärischen Flugbetriebs. Dies wird auf Grund des Stationierungskonzepts der Armee frühestens Ende 2010 der Fall sein können, wobei eine Option auf Verlängerung bis längstens Ende 2014 besteht. Der kantonale Richtplan wird dann im Sinne von Pt. 4.6.2.3 «Massnahmen zur Umsetzung des Kantons» zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen sein.

13 Nutzung des Flugfeldes Hausen

Jemand beantragt, es sei als überwiegende Nutzung für das Flugfeld Hausen allein die fliegerische Ausbildung zu nennen. Jemand beantragt, es sei das Flugfeld Hausen als reines Segelflugfeld zu betreiben.

Die künftige Nutzung des Flugfeldes Hausen wurde im Rahmen von Koordinationsgesprächen des Bundes diskutiert. Am 18. August 2004 hat der Bundesrat das SIL-Objektblatt «Flugfeld Hausen am Albis» verabschiedet und – im Einklang mit dem Karteneintrag in Pt. 4.6.2.2 – als überwiegende Nutzung die fliegerische Ausbildung sowie den Flugsport festgelegt. Der Flugplatz soll keine Entlastungsfunktion für den Flughafen Zürich übernehmen, der Betrieb im bisherigen Umfang soll aber möglich bleiben. Weiter gehende Einschränkungen würden die Funktionsfähigkeit des Flugfeldes in Frage stellen und sind daher nicht angebracht.

14 Verstärkungen von Graspisten

Jemand beantragt, es sei eine Festlegung zu treffen, wonach Verstärkungen von Graspisten nicht ohne vorangehende Anpassung des kantonalen Richtplans zugelassen sind.

Mit der Verstärkung einer Graspiste (insbesondere durch Kunststoff-Lochplatten) sollen die Bodenverhältnisse für den Flugbetrieb verbessert werden. Ziel ist ein rascheres Abtrocknen nach Niederschlägen sowie eine bessere Tragfähigkeit bei nassem Terrain. Flugbetriebs- und sicherheitstechnisch bleibt eine solcherart verstärkte Piste nach Auskunft des Bundes aber weiterhin eine Graspiste. Werden durch solche Massnahmen jedoch Fruchtfolgeflächen beansprucht, so

ist eine entsprechende Ersatzregelung zu treffen. Ein weiter gehender Abstimmungsbedarf auf Stufe des kantonalen Richtplans ist allerdings nicht gegeben. Die Massnahmen sind vielmehr im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens gemäss Art. 37 Luftfahrtgesetz (LFG) auf ihre Zweckmässigkeit hin zu prüfen. Diese setzt unter anderem voraus, dass das Vorhaben im Einklang mit den Festlegungen des entsprechenden SIL-Objektblatts steht. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt.

8. Schifffahrt

1 Festlegungen zum Güterverkehr der Zürichsee-Schifffahrt

Mehrere Einwendende beantragen, es seien Zielsetzungen und Karteneinträge zum Güterverkehr der Zürichsee-Schifffahrt festzulegen.

Neben der Personenschifffahrt, welche hauptsächlich für Freizeit-zwecke genutzt wird, ist auch der Transport von Massengütern auf dem Wasserweg von Bedeutung (vgl. Richtplantext Pt. 4.7.1). Dabei kommt dem Schiffstransport insbesondere für die umweltfreundliche Kiesversorgung der Stadt Zürich Bedeutung zu (vgl. Pte. 4.5.1b und 4.5.2).

2 Förderung der Zürichsee-Schifffahrt für den Berufsverkehr

Jemand beantragt, es seien die dem Berufsverkehr dienenden Verbindungen der Zürichsee-Schifffahrt im Rahmen des Bewilligungsverfahrens zu fördern.

Gemäss Pt. 4.7.1 «Zielsetzungen für die Schifffahrt» sind seeque-rende Schifffahrtslinien, welche Wohn- und Arbeitsgebiete verbinden, weiterhin ganzjährig zu betreiben und deren Einbindung in das Bahn- und Busnetz ist sicherzustellen. Damit kann ein Beitrag zum wesens-gerechten Verkehrsmiteinsatz geleistet werden. Weiterführende Festlegungen insbesondere zur Angebotsplanung der Zürichsee-Schifffahrt sind hingegen nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans.

3 Neue Fährverbindungen im unteren Zürichseebecken

Jemand beantragt, es seien im unteren Zürichseebecken mindestens zwei zusätzliche Fährverbindungen mit mittelfristigem Realisierungshorizont festzulegen.

Mit der Quaibrücke in der Stadt Zürich, der Autofähre Horgen-Meilen und dem Seedamm zwischen Rapperswil und Pfaffikon SZ be-stehen ausreichende Querungsmöglichkeiten über den Zürichsee für grossräumige Verkehrsbeziehungen. Neue Schifffahrtslinien im unte-ren Zürichseebecken würden hingegen zusätzliche Verkehrsbedürf-nisse fördern. Die dazu erforderlichen Anlege- und Verladestellen würden Wohn- und Erholungsgebiete, welche entscheidend zur At-traktivität der Seeufer beitragen, aber bereits heute hohen Belastun-gen durch verschiedene Verkehrsträger ausgesetzt sind, zusätzlich be-einträchtigen.

4 Bootsliegeplätze für Seeanstösser

Jemand beantragt, es seien die Seeanstösser von der Begrenzung der Bootsliegeplätze auszunehmen.

Damit die Qualität und die Funktion der Gewässer nachhaltig gesichert werden können, soll grundsätzlich auf eine Nutzungsintensivierung verzichtet werden. Dazu sind einerseits Häfen und Bootsplätze an ökologisch wenig empfindlichen Stellen vorzusehen (vgl. Pt. 3.4.2.2b). Eine weitere zweckmässige Massnahme stellt zudem die Begrenzung der Anzahl Bootsliegeplätze auf dem Zürichsee dar, wie sie mit den Anrainerkantonen St. Gallen und Schwyz vereinbart wurde. Bootsliegeplätze, welche über den heutigen Bestand hinausgehen, können in Ausnahmefällen, speziell bei Umnutzungen von bisher industriell genutzten Liegenschaften am Seeufer, zugelassen werden (Pt. 4.7.3a Abs. 2).

9. Grundlagenverzeichnis

Allgemeine Grundlagen

1. Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 (SR 700)
www.admin.ch
2. Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
www.admin.ch
3. Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz, PBG) vom 7. September 1975 (GS 700.1)
www.zhlex.zh.ch
4. Kantonaler Richtplan; Beschlüsse des Kantonsrates vom 31. Januar 1995 (Gesamtrevision), 22. September 1997 (Teilrevision Mittelverteiler Glattal), 2. April 2001 (Teilrevision Bereich Landschaft) und 11. Juni 2001 (Teilrevision Durchgangsbahnhof Löwenstrasse)
www.richtplan.zh.ch
5. Raumplanungsbericht Kanton Zürich – Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über die Durchführung und den Verwirklichungsstand der Raumplanung sowie über die Leitbilduntersuchungen; 4-jährlich, letztmals: Raumplanungsbericht 2005, Vorlage 4332, Beschluss des Regierungsrates vom 5. Juli 2006
www.richtplan.zh.ch
6. Regionale Richtpläne; Beschlüsse des Regierungsrates Nrn. 2659/1997 (Region Limmattal), 2660/1997 (Region Unterland), 2661/1997 (Region Weinland), 2662/1997 (Region Winterthur und Umgebung), 1250/1998 (Region Furttal), 1251/1998 (Region Knonauseramt), 1252/1998 (Region Pfannenstil), 2256/1998 (Region Glattal), 2257/1998 (Region Oberland), 2258/1998 (Region Zimмерberg), 894/2000 (Region Stadt Zürich)
7. Luft-Programm des Kantons Zürich; Beschluss des Regierungsrates vom 19. Juni 1996 mit Änderungen und Ergänzungen von 1997, 1999, 2002 und 2004
www.luft.zh.ch
8. Umweltbericht für den Kanton Zürich, herausgegeben von der Baudirektion Kanton Zürich im Auftrag des Regierungsrates; 4-jährlich, letztmals: Umweltbericht 2004
www.umweltschutz.zh.ch
9. Raumbeobachtung Kanton Zürich, Heft 23 «Verkehrsentwicklung», Dezember 2003, und Heft 24 «Siedlungsentwicklung», Dezember 2004; Baudirektion Kanton Zürich
www.raumbeobachtung.zh.ch

10. Sachplan Verkehr – Teil Programm; Beschluss des Bundesrates vom 26. April 2006
www.are.admin.ch
11. Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten; Bundesamt für Raumentwicklung und Bundesamt für Statistik, April 2002
www.are.admin.ch
12. Grundlagen Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung; Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), Juli 2005
www.rzu.ch

Grundlagen im Bereich Gesamtverkehrsstrategie

1. Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1334 vom 13. September 2006
www.sk.zh.ch
2. Verkehrsentwicklung im Wirtschaftsraum Zürich bis 2025; Amt für Verkehr Kanton Zürich, September 1999
3. Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze für die Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Zürich; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Dezember 2001
www.afv.zh.ch
4. Gesamtverkehrskonzept; Vorlage 3936, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 23. Januar 2002 zum Postulat KR-Nr. 146/1998
www.amtsblatt.zh.ch
5. Gesamtverkehrskonzeption (Regionale Verkehrskonzepte als Grundlagen für die Entwicklung von Agglomerationsprogrammen); Beschluss des Regierungsrates Nr. 528 vom 16. April 2003
6. Gesamtverkehrskonzeption – Strategie des Kantons Zürich für den Agglomerationsverkehr; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1638 vom 27. Oktober 2004
7. Regionales Gesamtverkehrskonzept Stadt Zürich – Schlussbericht; Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Infras, Zürich, 8. April 2005
8. Regionales Gesamtverkehrskonzept Limmattal – Schlussbericht; Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Baudirektion Kanton Zürich, Baudepartement Kanton Aargau, 31. Mai 2005
9. Regionales Gesamtverkehrskonzept Glattal – Schlussbericht; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Juli 2005
10. Regionales Gesamtverkehrskonzept Winterthur und Weinland – Schlussbericht; Stadt Winterthur, Regionalplanung Winterthur und Umgebung, Zürcher Planungsgruppe Weinland (Hrsg.), Emch + Berger AG, Zürich, November 2005

Grundlagen im Bereich Strassenverkehr

1. Durchgangsstrassenverordnung des Bundes (mit Anhängen) vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272)
www.admin.ch
2. Gesetz über den Bau und den Unterhalt der öffentlichen Strassen (Strassengesetz) vom 27. September 1981 (GS 722.1)
www.zhlex.zh.ch
3. Bauprogramm der Staatsstrassen (Strassenbauprogramm); jährlich, letztmals: Vorlage 4357, Beschluss des Regierungsrates vom 4. Oktober 2006 für die Jahre 2007–2009
www.amtsblatt.zh.ch
4. Integriertes Verkehrsmanagement – Gesamtkonzept und Projektierungskredit; Beschluss des Regierungsrates Nr.1092 vom 18. Juli 2001
5. Integriertes Verkehrsmanagement (IVM) Kanton Zürich – Konzept; Direktion für Soziales und Sicherheit Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, Baudirektion Kanton Zürich, August 2001
6. Integriertes Verkehrsmanagement – Standbericht und Umsetzungsphase; Beschluss des Regierungsrates Nr. 49 vom 14. Januar 2004
7. Ortsdurchfahrten – Von der Durchfahrtsstrasse zum gestalteten Strassenraum, Amt für Raumordnung und Vermessung Kanton Zürich, Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), 2001
www.arv.zh.ch
8. Prioritäten Ortsumfahrungen Kanton Zürich; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ernst Basler + Partner AG, Technischer Schlussbericht vom 20. Oktober 2001 und Kurzbericht zur Prioritätenreihung vom November 2001
9. Ortsumfahrungen – Festlegung der Prioritäten; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1821 vom 21. November 2001
10. Prioritäten und Handlungsbedarf auf den Staatsstrassen – Dokumentation der Gespräche mit den Regionalplanungsgruppen im Zusammenhang mit der Priorisierung von Ortsumfahrungen; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ernst Basler + Partner AG, Juli 2003
11. Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich – Strategie und Elemente; Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, Juni 2000
www.afv.zh.ch
12. Strassen – Hochleistungsstrassen, Strategie und Elemente; Beschluss des Regierungsrates Nr. 257 vom 28. Februar 2001

13. Strategie Hochleistungsstrassen – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Abay & Meier, Emch + Berger AG, 2. Dezember 2002
14. Äussere Nordumfahrung Zürich, Vorlage 3893c; Ergänzungsbericht des Regierungsrates vom 11. Dezember 2002 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 391/2000
15. Strategie Hochleistungsstrassen 2025/30; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1955 vom 11. Dezember 2002
16. Strategie Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich – Evaluation und Umsetzung 2025/2030; Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, August 2003
www.afv.zh.ch
17. Bewilligung eines Objektkredits für die Einhausung der Autobahn Schwamendingen, Vorlage 4162b, Beschluss des Regierungsrates vom 2. November 2005 zur Motion KR-Nr. 225/2001
18. Prioritäten des Kantons Zürich für das HLS-Netz, Vorlage 4342, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. August 2006 zum dringlichen Postulat KR-Nr. 177/2005
www.amtsblatt.zh.ch
19. Oberlandautobahn – Umfahrung Wetzikon, Verkehrsuntersuchung; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann, September 1999
20. Westtangente Fällanden – Anschluss Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach, verkehrstechnische Überprüfung; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Emch + Berger AG, Juni 2000
21. N4/N20 Westumfahrung Zürich – Konzept Flankierende Massnahmen, Technischer Schlussbericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Ernst Basler + Partner AG, Juli 2001
22. Südwestumfahrung Dietikon, Verkehrsanalysen; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Jenni + Gottardi AG, August 2001
23. ZMB Seetunnel / Stadttunnel Zürich – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich und Tiefbauamt der Stadt Zürich (Hrsg.), Synergo, September 2002
24. Projektstudie Stadttunnel / Verkehr Zürich–West – Synthesebericht und Dossiers der Projekt-Varianten; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Peter Güller, Synergo, März 2005
25. ZMB N1/N20 Nordumfahrung Zürich – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Basler & Hofmann, Eichenberger AG, Oktober 2002
26. ZMB K10 Umfahrung Kloten–Bassersdorf–Brütisellen – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Gruner, Rapp, Oktober 2002

27. K10 Umfahrung Kloten–Bassersdorf–Brütisellen – Optimierung der Variante 10; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Gruner, Rapp, April 2004
28. Realisierungspriorität K10, Vorbereitungsarbeiten für das generelle Projekt; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Gruner, S-ce, 12. Oktober 2005
29. ZMB Umfahrung Winterthur – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), IG Pragmaticus, Oktober 2002
30. Anschlussarbeiten zur ZMB Umfahrung Winterthur – Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), IG Pragmaticus, September 2004
31. Anschlussarbeiten zur ZMB Umfahrung Winterthur – Etappierung; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), IG Pragmaticus, Januar 2005
32. Anschlussarbeiten zur ZMB Umfahrung Winterthur – Entscheidungsplattform; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), IG Pragmaticus, Januar 2005
33. ZMB Obfelden/Ottenbach (Netzstrategie Knonaueramt); Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), SNZ Ingenieure und Planer AG, November 2003
34. Schwachstellenanalyse HVS – Teilgebiet Glattal; Tiefbauamt Kanton Zürich, Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann, März 2004
35. Schwachstellenanalyse HVS – Teilgebiet Limmattal; Tiefbauamt Kanton Zürich, Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann, März 2004
36. Schwachstellenanalyse HVS – Teilgebiet Winterthur und Umgebung; Tiefbauamt Kanton Zürich, Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann, September 2004
37. ZMB Uster / Uster West und neue Greifenseestrasse, Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Emch + Berger AG, Dezember 2004
38. Autobahn Knonaueramt – die flankierenden Massnahmen im Überblick, Faltblatt A3 quer, Baudirektion Kanton Zürich, Februar 2005
39. Strategieplanung für die überregionalen Strassenverbindungen im Raum Schaffhausen–Thurgau–Zürcher Weinland, Synthesebericht; Tiefbauamt Kanton Schaffhausen, Tiefbauamt Kanton Zürich, Tiefbauamt Kanton Thurgau (Hrsg.), Gruner AG, 10. Mai 2005
40. Road-Pricing-Modelle auf Autobahnen und in Stadtgebieten; SVI-Forschungsprojekt 2001/523, Zusammenfassung, Rapp Trans AG, Infras AG, 19. Januar 2006

Grundlagen im Bereich öffentlicher Personenverkehr

1. Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (GS 740.1)
www.zhlex.zh.ch
2. Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) vom 14. Dezember 1988 (GS 740.3)
www.zhlex.zh.ch
3. Verordnung über das Fahrplanverfahren im Verkehrsverbund des Kantons Zürich (Fahrplanverordnung) vom 15. Oktober 1997 (GS 740.35)
www.zhlex.zh.ch
4. Bewilligung eines Rahmenkredites des Zürcher Verkehrsverbundes; 2-jährlich, letztmals: Fahrplanperiode 2007/2008, Vorlage 4334, Beschluss des Regierungsrates vom 12. Juli 2006
www.kantonsrat.zh.ch
5. Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr; 2-jährlich, letztmals: Strategie 2009–2012, Vorlage 4335, Beschluss des Regierungsrates vom 12. Juli 2006
www.zvv.ch
6. Bahnperspektiven für den Wirtschaftsraum Zürich – Strategie für den Ausbau der Bahninfrastruktur; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Januar 2000
www.afv.zh.ch
7. S-Bahn-Vision; Zürcher Verkehrsverbund, Oktober 2000
www.zvv.ch
8. «Bahnhof Löwenstrasse» und weitere Schlüsselinfrastrukturen – Bahninvestitionen im Wirtschaftsraum Zürich; Amt für Verkehr Kanton Zürich, November 2000
www.afv.zh.ch
9. Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof» und Gegenvorschlag dazu; Vorlage 3817, Beschluss des Regierungsrates vom 8. November 2000, Beschluss des Kantonsrates vom 11. Juni 2001, Volksabstimmung vom 23. September 2001
www.kantonsrat.zh.ch

10. Bewilligung je eines Rahmenkredites für einen Staatsbeitrag an den Bau der Glattalbahn sowie für Strassenausbauten und -anpassungen im mittleren Glattal; Vorlage 3925, Beschluss des Regierungsrates vom 19. Dezember 2001, Beschluss des Kantonsrates vom 23. September 2002, Volksabstimmung vom 9. Februar 2003
www.kantonsrat.zh.ch
11. Bewilligung eines Rahmenkredites für die Beteiligung des Staates am Ausbau von SBB- und SZU-Anlagen (3. Teilergänzungen S-Bahn); Vorlage 4055, Beschluss des Regierungsrates vom 5. März 2003, Beschluss des Kantonsrates vom 24. November 2003
www.kantonsrat.zh.ch
12. Staatsbeitrag an den Bau einer neuen Tramlinie in Zürich-West zwischen Escher-Wyss-Platz und Bahnhof Altstetten; Vorlage 4358, Beschluss des Regierungsrates vom 4. Oktober 2006
www.kantonsrat.zh.ch
13. Steigerung der Attraktivität der SBB-Linien im Norden von Winterthur; Vorlage 3147, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 27. Februar 1991 zum Postulat KR-Nr. 41/1987
14. Sicherstellung des Bahnbetriebs S29 Winterthur–Stein am Rhein; Stellungnahme des Regierungsrates vom 5. August 1992 zum Postulat KR-Nr. 176/1992
15. Halbstundentakt auf der S33; Stellungnahme des Regierungsrates vom 4. Februar 1998 zum Postulat KR-Nr. 379/1997 und Anfrage KR-Nr. 403/1997
16. Haltestelle Töss, Ausbau Bülach–Winterthur, Durchmesserlinien Winterthur; Vorlage 3952, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 13. März 2002 zu den Postulaten KR-Nrn. 318/1997, 359/1998, 240/2000
17. Haltestelle Industrie in Hinwil; Stellungnahme des Regierungsrates vom 24. März 1999 zur Anfrage KR-Nr. 17/1999
18. Haltestellen Auzelg und Hürstholz; Stellungnahme des Regierungsrates vom 9. Mai 2001 zur Anfrage KR-Nr. 73/2001
19. Lindbergtunnel; Stellungnahme des Regierungsrates vom 10. Juli 2002 zum Postulat KR-Nr. 131/2002
20. Halbstundentakt S33, Stellungnahme des Regierungsrates vom 6. April 2005 zur Anfrage KR-Nr. 10/2005
21. Neue S-Bahn-Haltestellen. Motion Frech – Schlussbericht der Abklärungen und Beurteilungen durch den Zürcher Verkehrsverbund unter Mitwirkung von SBB, Amt für Raumplanung, Geografisches Institut; Zürich, 30. Januar 1991
22. Neue Haltestellen an der Tösstalbahn. Wiederinbetriebnahme der Strecke Hinwil–Bauma; Atlantis, 28. Februar 1993

23. Bahnverbindungsline Seuzach–Hettlingen; Zürcher Verkehrsverbund, SBB Kreisdirektion III, 1. März 1993
24. S-Bahn-Verbindung Unterland–Oberes Glattal, Grundsätzliche Abklärungen; Zürcher Verkehrsverbund, Emch + Berger, 22. Juni 1994
25. Öffentlicher Verkehr im Zürcher Weinland; Metron Verkehrsplanung, Brugg, 12. Juli 1995
26. Stadtbahn Glattal, Verlängerung nach Bassersdorf, Zusammenfassung; Gemeinde Bassersdorf, 22. Dezember 1999
27. Machbarkeitsstudie Verlängerung BD-Bahn, Situation und Längprofil; Stadt Dietikon (Hrsg.), Sennhauser, Werner & Rauch AG, Dietikon 2001
28. Bahn 2000 II. Etappe (Schlussbericht); KöV-Region Zürich, Amt für Verkehr Kanton Zürich, März 2001
29. Infrastrukturkonzession Stadtbahn Glattal; Beschluss des Bundesrates vom 28. März 2001
30. Tram-/Stadtbahnentwicklung Zürich-Nord; IBV, Zürich, 22. Mai 2001
31. Winti-Thur-Bahn – Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots im Raum Winterthur und Umgebung; Zürcher Verkehrsverbund, Oktober 2001
32. Ringbahn Hardwald – Bedarfsnachweis und Korridorstudie; Gemeinde Bassersdorf, Gemeinde Dietlikon, Gemeinde Wangen-Brüttisellen, Stadt Dübendorf (Hrsg.); Winterthur, 20. März 2001
33. Ringbahn Hardwald – Trasseestudie und Variantenbewertung; S-ce Teamverkehr, März 2002
34. S-Bahn Zürich 3. Teilergänzung – Planungsbericht; Zürcher Verkehrsverbund (Hrsg.), Basler & Hofmann, 25. September 2002
35. Verkehrskonzept Limmattal, Phase 1 – System und Korridorstudie; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Amt für Raumordnung und Vermessung Kanton Zürich und Baudepartement Kanton Aargau (Hrsg.), Ernst Basler + Partner, Zürich, 20. November 2002
36. Verkehrskonzept Limmattal, Phase 2a – Trasseestudie, Modul A; Amt für Verkehr Kanton Zürich und Baudepartement Kanton Aargau (Hrsg.), SNZ Ingenieure und Planer AG, Planpartner AG, Zürich 2003
37. Verkehrskonzept Limmattal, Phase 2a – Trasseestudie, Modul B; Amt für Verkehr Kanton Zürich und Baudepartement Kanton Aargau (Hrsg.), SNZ Ingenieure und Planer AG, Planpartner AG, Zürich 2003
38. Anschluss der Schweiz an das Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Bahnen; Verein TGV via Basel, September 2003

39. Plangenehmigung für den Bau der Stadtbahn Glattal; Bundesamt für Verkehr, 27. Januar 2004
40. Zürich-Oerlikon–Winterthur; Planungsstudie Leistungssteigerung, SBB, 20. Februar 2004
41. Eisenbahninfrastrukturkonzession Neubaustrecke Escher-Wyss-Platz–Bahnhof Altstetten (Tram Zürich-West); Beschluss des Bundesrates vom 10. November 2004
42. Verkehrskonzept Limmattal – Trasseesicherung Abschnitt Kanton Zürich, Gutachten; Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Planpartner AG, Zürich, 25. November 2004
43. S-Bahn 2012 – Planungsbericht Weiterentwicklung S-Bahn mit DML; SBB, Zürcher Verkehrsverbund, Oktober 2005

Grundlagen im Bereich Fuss- und Veloverkehr

1. Festlegungen zu Rad-, Fuss-, Reit- und Wanderwegen: Siehe unter Allgemeine Grundlagen, Regionale Richtpläne
2. Radwege im Kanton Zürich – Strategie für die Realisierung der geplanten Radwege, Bericht und Karte 1:50 000; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), TBF + Partner, Marti + Dietschweiler AG, Zürich, Oktober 2000, geändert Mai 2001
3. Strassen – Radwegstrategie; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1233 vom 22. August 2001
4. Radwegkonzept Kanton Zürich – Überarbeitung des Radwegnetzes, Bericht und Karte 1:50 000; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), TBF + Partner, Marti + Dietschweiler AG, Zürich, März 2004
5. Radwegkonzept Kanton Zürich – Überarbeitung des Radwegnetzes, Schlussbericht; Verkehr und Infrastruktur Strasse (Hrsg.), TBF + Partner, Marti + Dietschweiler AG, November 2005
6. Strassen – Radwegstrategie, Bereinigung Radwegnetz; Beschluss des Regierungsrates Nr. 1080 vom 19. Juli 2006
7. Leitbild Langsamverkehr – Entwurf für die Vernehmlassung; Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 9. Dezember 2002
8. Leitbild Langsamverkehr – Vernehmlassung zum Entwurf des UVEK; Beschluss des Regierungsrates Nr. 718 vom 21. Mai 2003
9. Nationale und regionale Veloland-Routen, Stiftung Veloland Schweiz, Bern
www.veloland.ch
10. SchweizMobil-Routen, Karte im Massstab 1:300 000 als Grundlage für die Konsolidierung, 27. April 2006

Grundlagen im Bereich Parkierung und verkehrsintensive Einrichtungen

1. Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen (gemäss Massnahme PV2 des Luft-Programms 1996); Baudirektion Kanton Zürich, Oktober 1997
2. Überarbeitung der Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs, Bericht der Arbeitsgruppe; Baudirektion Kanton Zürich, 19. November 2004
3. Baukonzession für die 5. Bauetappe für den Flughafen Zürich-Kloten gemäss Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG, SR 748.0); Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 5. November 1999
4. Mobilitätsverhalten – Einkaufs- und Freizeitverkehr im Glattal; Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), Zürich 2001 www.rzu.ch
5. Publikumsintensive Einrichtungen – Verbesserte Koordination zwischen Luftreinhaltung und Raumplanung; Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), Schriftenreihe Umwelt Nr. 346, Bern 2002
6. Publikumsintensive Einrichtungen, Abstimmung der kantonalen Luftreinhalte-Massnahmenplanung mit der kantonalen Richtplanung, Empfehlungen: Entwurf für die Vernehmlassung; Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL), Bern 2004
7. Parkplatzbewirtschaftung im Glattal (Regionales Gesamtverkehrskonzept Glattal); Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Gossweiler Ingenieure AG, 23. April 2004
8. ÖV-Anteil im landseitigen Verkehr des Flughafens Zürich, Kurzinformationen; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Unique (Flughafen Zürich AG), November 2004
9. Standortpolitik für publikumsintensive Einrichtungen – Empfehlungen aus dem Modellvorhaben PE; Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV), Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU), Fachstelle für Stadtentwicklung der Stadt Zürich (FSTE), Stadtplanungsamt Winterthur (SPA), Zürich, 14. Dezember 2004 www.arv.zh.ch
10. Beurteilung der Lage publikumsintensiver Einrichtungen in Bezug auf den ÖV; Amt für Verkehr Kanton Zürich, Planpartner, Zürich, März 2005

11. Die Rolle des Richtplans bei der Ansiedlung grosser raumwirksamer Vorhaben; Schweizerische Vereinigung für Landesplanung (VLP), Bern, September 2005
12. Publikumsintensive Einrichtungen PE – Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten; Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bern, Dezember 2005
13. Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan – Empfehlungen zur Standortplanung; Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Bundesamt für Umwelt (BAFU), Bern 2006
www.bafu.ch

Grundlagen im Bereich Güterverkehr

1. Güterverkehr in der Agglomeration Zürich – Grundlagen für die Richtplanung und die Rahmenplanung Bahnknoten Zürich, Schlussbericht und Kurzfassung; Amt für Verkehr Kanton Zürich (Hrsg.), Rapptrans, 14. Juli 2003
2. Güterverkehrsperspektiven 2030, Bundesamt für Raumentwicklung (Hrsg.), ProgTrans, INFRAS, 2004
3. Bahntransport für Luftfrachtersatzverkehr (LEV), Vorlage 3669, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16. September 1998 zur Motion KR-Nr. 176/1994
4. Standortvergleich «Gatewayterminal» im Kanton Zürich – Schlussbericht vom 30. September 1998, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich (Hrsg.), Rapp AG
5. Vertiefung und Aktualisierung der Standortevaluation Gatewayterminal Zürich – Schlussbericht vom 28. März 2002, Amt für Verkehr Kanton Zürich, Abteilungen Raumentwicklung und Verkehr Kanton Aargau (Hrsg.), Rapp AG
6. Festlegung von dezentralen Gebieten für die Aushubablagerung (Postulat Hürlimann), Vorlage 4086, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 25. Juni 2003 zum Postulat KR-Nr. 349/2000 www.kantonsrat.zh.ch
7. Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn, Vorlage 4102, Bericht des Regierungsrates vom 10. September 2003 www.kantonsrat.zh.ch
8. Stand Projekt «Gateway» in Dietikon, Stellungnahme des Regierungsrates vom 10. November 2004 zur Anfrage KR-Nr. 304/2004 www.kantonsrat.zh.ch
9. Leistungsabbau von SBB Cargo im Raum Zürich, Stellungnahme des Regierungsrates vom 14. Dezember 2005 zur dringlichen Anfrage KR-Nr. 322/2005 www.kantonsrat.zh.ch

Grundlagen im Bereich Luftverkehr

1. Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Konzeptteil (Teile I–III B), Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 18. Oktober 2000
www.aviation.admin.ch
2. SIL-Objektblatt Speck-Fehraltorf, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 18. August 2004
www.aviation.admin.ch
3. SIL-Objektblatt Flugfeld Hausen am Albis, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 18. August 2004
www.aviation.admin.ch
4. SIL-Objektblatt Flugfeld Hasenstrick, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), vom Bundesrat verabschiedet am 2. November 2005
www.aviation.admin.ch
5. SIL-Koordinationsprotokoll Segelflugfeld Winterthur vom Juni 2002, Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
6. Sachplan Militär, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf, vom Bundesrat verabschiedet am 28. Februar 2001
www.vbs.admin.ch
7. Sachplan Militär, Objektblatt Militärflugplatz Dübendorf, Anpassung und Fortschreibung 2006, Entwurf zur Vorkonsultation, Juni 2006
8. Stationierungskonzept der Armee – Kanton Zürich; Immobilienstandorte Ausbildung, Logistik, Einsatz (so weit nicht klassifiziert); Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), Planungsstab der Armee, Stand vom 1. Juni 2005
www.vbs.admin.ch
9. Stellungnahme zum überarbeiteten Stationierungskonzept der Armee; Regierungsrat des Kantons Zürich, Medienmitteilung vom 21. Juli 2005

Grundlagen im Bereich Schifffahrt

1. Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975 (SR 747.201)
www.admin.ch
2. Verordnung über die Regelung der Schifffahrt auf dem Rhein zwischen Neuhausen am Rheinfluss und Rheinfelden vom 3. Juni 1991 (SR 747.224.320)
www.admin.ch
3. Interkantonale Vereinbarung über die Schifffahrt auf dem Zürichsee und dem Walensee vom 4. Oktober 1979 (GS 747.2)
www.zhlex.zh.ch
4. Verordnung über die Schifffahrt auf zürcherischen Gewässern vom 7. Mai 1980 (GS 747.11)
www.zhlex.zh.ch
5. Verordnung über das Stationieren von Schiffen (Stationierungsverordnung) vom 14. Oktober 1992 (GS 747.4)
www.zhlex.zh.ch
6. Beschränkung von Bootsplätzen am Zürich-/Obersee; Interkantonale Vereinbarung der Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen vom 15. Mai 1998
7. Verordnung zum Schutz des Greifensees vom 3. März 1994
www.naturschutz.zh.ch
8. Verordnung zum Schutz des Pfäffikerseegebietes vom 27. Mai 1999
www.naturschutz.zh.ch