

Handlungsfeld Verkehr: Beschluss Metropolitankonferenz vom 7. Mai 2010

Beschlussantrag

Auf Grundlage der Arbeiten der Arbeitsgruppe Verkehr beantragt der Metropolitanrat der Metropolitankonferenz vom 7. Mai 2010 die folgenden Anträge zu beschliessen:

- 1. Die fünf prioritären Schienen-Massnahmen gemäss Ziff. II werden von der Metropolitankonferenz beschlossen. Die Organe und Vertretungen der Metropolitankonferenz werden beauftragt bzw. die Vereinsmitglieder werden ermächtigt, diesen Beschluss nach innen wie auch nach aussen, vor allem auch im Zusammenhang mit der bevorstehenden Debatte zu Bahn2030, aktiv zu kommunizieren und damit sich für die Interessen des Metropolitanraums einzusetzen.**
- 2. Von der Liste der prioritären Strassen-Massnahmen gemäss Ziff. III wird im Sinne eines technischen Zwischenresultates Kenntnis genommen.**
- 3. Die Arbeitsgruppe Verkehr wird beauftragt, die Phase 3 der Projektbearbeitung auszulösen und der Metropolitankonferenz vom 5. November 2010 den Schlussbericht des Projektes zum Beschluss vorzulegen.**

I. Erwägungen

Die Arbeitsgruppe Verkehr wurde am 25. Mai 2009 durch den Metropolitanrat mit der Ausarbeitung der beiden Projekte (1) „Schlüsselvorhaben Verkehrs zwischen Zentren im Metropolitanraum identifizieren“ und (2) „Schlüsselvorhaben Verkehr zu verbesserten Anbindung an andere Metropolitanräume identifizieren“ beauftragt. Im Anschluss an die Metropolitankonferenz vom 4. Dezember 2009 wurden die Massnahmenportfolios mit Zirkularbeschluss im Januar 2010 vom Metropolitanrat beschlossen.

Die Arbeitsgruppe Verkehr hat in der Zwischenzeit die verschiedenen Relationen und Massnahmen beurteilt und je Verkehrsträger eine Priorisierung vorgenommen. Diese Priorisierung liegt nun vor und soll an der Metropolitankonferenz vom 7. Mai 2010 im Sinne des vorstehenden Antrags beschlossen werden.

Die Prioritäten sind ausschliesslich aufgrund von Überlegungen zur Erreichbarkeitsverbesserung, wie sie die vom Metropolitanrats genehmigte Methodik vom 14. September 2009 vorsieht, zustande gekommen. Weitere Aspekte wie beispielsweise die (teilweise negativen) Auswirkungen auf die Raumentwicklung, die Finanzierbarkeit, der Realisierungshorizont und auch die Abstimmung zwischen den beiden Verkehrsträgern Schiene und Strasse sind bei den bisherigen Arbeiten noch nicht eingeflossen. Aussagen zu diesen Aspekten werden durch die Arbeitsgruppe Verkehr in Phase 3 der beiden Projekte erarbeitet. Deshalb ist zum heutigen Zeitpunkt eine Priorisierung der Strassen-Massnahmen noch nicht möglich.

Die Einteilung der Massnahmen aus den Projektportfolios der Phase 1 in verschiedene Prioritäten-Gruppen wurde gemäss Auftrag des Operativen Ausschusses vom 9. März 2010 vorgenommen. Die Massnahmen der weiteren Prioritäten-Gruppen sowie die Methodik bei der Priorisierung sind im separaten fachlichen Grundlagenpapier erläutert.

II. Verabschiedung der prioritären Schienen-Massnahmen

Die nachfolgenden Schienen-Massnahmen sind für den Verkehr zwischen Zentren im Metropolitanraum und für die Anbindung an andere Metropolitanräume von prioritärer Bedeutung:

Massnahme	angestrebte Wirkungen (1) zwischen Zentren im MR (2) Anbindung Metropolitanräume	Begleitmassnahmen
Brüttenertunnel	(1): Viertelstundentakt Zürich – Flughafen – Winterthur (2): Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen MR Zürich und Stuttgart, München-Augsburg sowie Rhein-Main	inkl. aller für die angestrebten Wirkungen notwendiger kleineren Begleitmassnahmen
Zimmerberg-basistunnel II	(1): Viertelstundentakt Zürich – Zug – Luzern (2): Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen MR Zürich und Milano sowie Torino; zusätzlich Entlastungen zwischen MR Zürich und Wien-Bratislava sowie Richtung Tourismusregion Graubünden	inkl. aller für die angestrebten Wirkungen notwendiger Begleitmassnahmen, wie etwa Ausbauten zwischen Baar und Zug sowie an den Knoten Zug und Luzern (z.B. Tiefbahnhof Luzern), sowie notwendige Massnahmen zur Vermeidung von Nachteilen für die Anbindung der Ostschweiz an die NEAT
Heitersberg-bahntunnel II	(1): Viertelstundentakt Zürich – Baden und Zürich – Aarau (2): Viertelstundentakt Zürich – Basel und Zürich – Bern; zusätzlich Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen MR Zürich und Bassin Lémanique, Stuttgart, Rhein-Neckar, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Bruxelles, Paris sowie Lyon	inkl. aller für die angestrebte Wirkung notwendiger Begleitmassnahmen, wie z.B. Ausbauten im Limmattal sowie Richtung Basel
Ausbau Bahnhof Stadelhofen	(1): Taktverdichtungen S-Bahn Zürich, Erhöhung Stabilität Regionalverkehr (2): -	inkl. aller notwendiger Begleitmassnahmen, um die Wirkung in die Korridore nach Winterthur und Uster sowie am rechten Zürichseeufer (Rapperswil-Jona) weiterzugeben

Massnahme	angestrebte Wirkungen (1) zwischen Zentren im MR (2) Anbindung Metropolitanräume	Begleitmassnahmen
Ausbauten Basel (3. und 4. Gleis zwischen dem Bad. Bhf. und der Gren- ze sowie 2. Rhein- brücke)	(1): - (2): Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen MR Zürich und Stuttgart, Rhein-Neckar, Rhein-Ruhr, Rhein- Main, Bruxelles	keine

MR = Metropolitanraum

III. Kenntnisnahme der prioritären Strassen-Massnahmen

Die nachfolgenden Strassen-Massnahmen sind für den Metropolitanraum von prioritärer Bedeutung. Diese Massnahmen müssen noch in der Phase 3 auf ihre Wechselwirkungen auf die unter Punkt 1 vorgeschlagenen Schienen-Massnahmen sowie auf ihre weiteren Auswirkungen untersucht werden.

Massnahme
6-Spur-Ausbau Nordumfahrung Zürich
Glattalautobahn
Stadttunnel Zürich
Heitersbergstrassentunnel

Beschluss

Die drei Anträge des Metropolitanrates sind von der Metropolitankonferenz Zürich am 7. Mai 2010 in Luzern gutgeheissen worden.

Im Namen des Metropolitanrates

(gez. Regierungsrat Dr. M. Notter)

Präsident des Vereins Metropolitanraum Zürich