

## **Dossier Verkehrspolitik: Positionen der Metropolitankonferenz Zürich**

# Inhalt

## Teil 1: Grundlagen

Das Handlungsfeld Verkehr.....	3
--------------------------------	---

## Teil 2: Schlüsselvorhaben

Fragestellung und Methodik .....	4
Schlüsselprojekte Schiene.....	6
Schlüsselprojekte Strasse .....	7

## Teil 3: Weitere Forderungen

Neuer Netzbeschluss des Bundes.....	9
-------------------------------------	---

## Teil 4: Kontakte

Arbeitsgruppe Verkehr.....	10
----------------------------	----

## Teil 1: Grundlagen

# Das Handlungsfeld Verkehr

Die Gebietskörperschaften im Metropolitanraum Zürich haben die gemeinsamen Verkehrsanliegen in ihrer Vision vom 3. Juli 2009 definiert:

### 1. **Landverkehrsverbindungen zu den schweizerischen und europäischen Metropolitanräumen verbessern**

Damit der Metropolitanraum Zürich seine Stellung halten und steigern kann, sind Verbesserungen an den Landverkehrsverbindungen zu anderen Metropolitanräumen erforderlich, insbesondere durch den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn. Über kürzere Reise- und Transportzeiten soll der wirtschaftliche Austausch von Personen und Gütern mit jenen Metropolitanräumen verstärkt werden, die ein grosses Potenzial dafür aufweisen. Der Metropolitanraum fördert eine gemeinsame Haltung der verschiedenen Gebietskörperschaften bezüglich erforderlicher Ausbaumassnahmen.

### 2. **Gezielte Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentren**

Gezielte Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit innerhalb der Agglomerationen des Metropolitanraumes und zwischen denselben. Besonders positiv wirkt sich die Verbesserung des Angebots des öffentlichen Verkehrs auf den entsprechenden Relationen aus. Die hervorragende Anbindung von Entwicklungsgebieten an das öffentliche Verkehrssystem verbessert deren wirtschaftliches Potenzial.

### 3. **Das Verkehrsmanagement optimieren**

Der Metropolitanraum als funktional zusammengehöriges Gebiet leistet einen Beitrag zur Koordination des Verkehrsmanagements der verschiedenen Verkehrsträger sowie der Verknüpfung zwischen den Netzen.

### 4. **Flughafen Zürich als interkontinentale Drehscheibe erhalten**

Die Akteure im Metropolitanraum setzen sich gemeinsam dafür ein, die Funktionsfähigkeit des Luftverkehrsknotens Zürich zu erhalten und gleichzeitig die negativen Effekte des Flugverkehrs objektiv zu betrachten und dabei so gering wie möglich zu halten.

### 5. **Lösungen in der Güterverkehrslogistik und schwerverkehrsintensive Nutzungen räumlich abstimmen**

Die für den Umschlag und Transport von Gütern erforderlichen Infrastrukturanlagen bzw. Standorte sowie deren räumliche Verteilung sollen auf der Ebene des Metropolitanraums konzeptionell überprüft und weiter entwickelt werden.

### 6. **Freizeitverkehr in nachhaltigere Bahnen lenken**

Im Metropolitanraum werden Konzepte und Massnahmen entwickelt, um die Kombination der Angebote des öffentlichen Verkehrs und der Rad- und Fusswegnetze stärker auf die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs auszurichten und gleichzeitig die verkehrliche Erreichbarkeit im Metropolitanraum zu sichern.

## Teil 2: Schlüsselvorhaben

### Fragestellung und Methodik

In ihrer «Vision für den Metropolitanraum Zürich» haben die Mitglieder des Vereins Metropolitanraum Zürich die Verbesserung der Landverkehrsverbindung zu den schweizerischen und europäischen Metropolitanräumen und die Erreichbarkeitsverbesserung zwischen den Zentren des Metropolitanraumes als eine zentrale verkehrspolitische Stossrichtung definiert. Mit dem Ziel die Wettbewerbsfähigkeit und die Standortattraktivität ihres Wirtschafts- und Lebensraums zu erhalten und zu stärken, setzt sich die Metropolitantkonferenz für ein optimal funktionierendes Verkehrssystem und eine ausgezeichnete internationale Erreichbarkeit ein.

Zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele haben die Mitglieder der Metropolitantkonferenz Zürich mit Beschlüssen vom 7. Mai 2010 und 5. November 2010 sowohl im Schienen- als auch im Strassenbereich sieben aufeinander abgestimmte Infrastrukturmassnahmen definiert, für die sie sich langfristig gemeinsam engagieren wollen.

Die vier Schienen- und die drei Strassenmassnahmen wurden auf der Basis einer fachlichen Fragestellung evaluiert: Im Zentrum stand die Frage, wie zum einen die Anbindung der Zentren innerhalb des Metropolitanraums (Abb. 1) verbessert und zum anderen die Verbindungen zu anderen Metropolitanräumen wesentlich gestärkt werden können (siehe Abb. 2.). Dabei stand das Kriterium der Erreichbarkeitsverbesserung im Vordergrund.

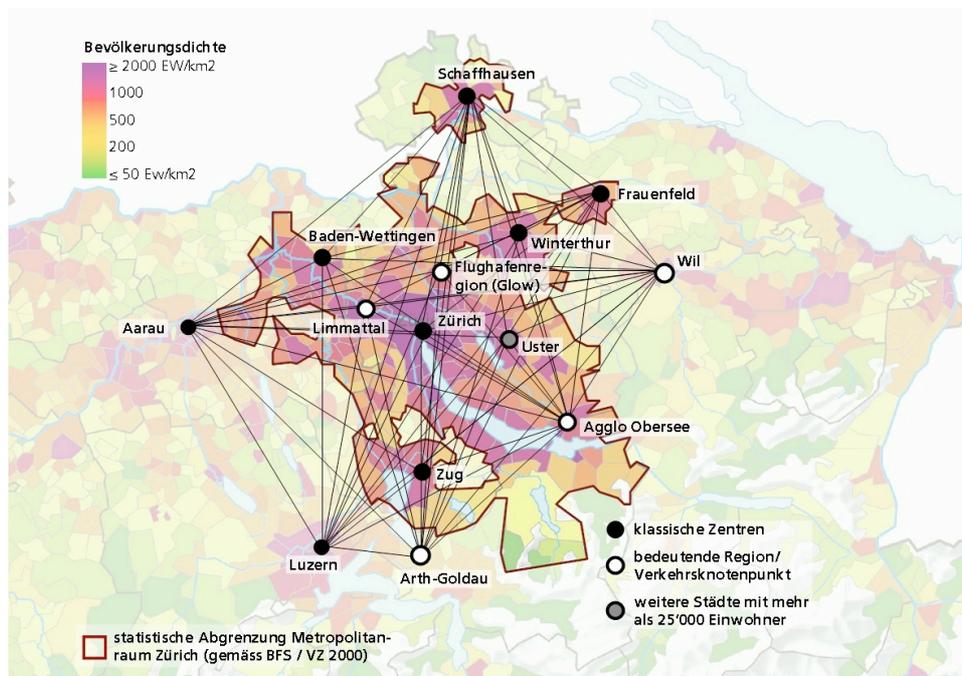


Abb. 1 «Verbindungen zwischen den Zentren des Metropolitanraumes Zürich»  
Quelle: Ernst Basler + Partner 2010

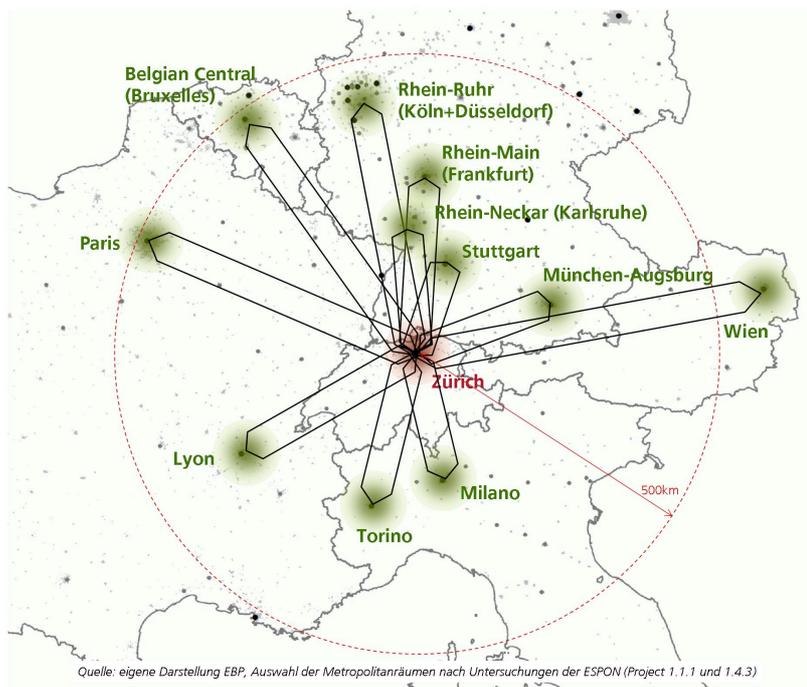


Abb. 2 «Anbindung an andere Metropolitanräume»

Mit der Realisierung der Schlüsselprojekte würde eine massgebliche Verbesserung der Erreichbarkeit erzielt und die Reisezeiten für die Bevölkerung im Metropolitanraum sowie für die ausländischen Gäste aus den anderen Metropolitanräumen auf Schiene und Strasse wesentlich verkürzt.

Mit der Auswahl nachstehend beschriebener Massnahmen unterstützt der Metropolitanraum Zürich eine nachhaltige Verkehrspolitik, die sowohl den künftigen Mobilitätsbedürfnissen und den Forderungen des Wirtschaftsstandortes entspricht, als auch einen angemessenen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz leistet. Das Engagement für die evaluierten Projekte verdeutlicht überdies die Bereitschaft und den Willen der Mitglieder, die künftigen verkehrspolitischen Herausforderungen für den Metropolitanraum Zürich gemeinsam anzugehen.

Mit der Bedeutung aller Schlüsselprojekte für die Verbesserung der Erreichbarkeit des Metropolitanraums entsteht ausdrücklich kein Widerspruch zu den Anliegen, welche die einzelnen Mitglieder (Kantone, Städte, Gemeinden) als eigene politische Einheiten oder als Mitglieder in anderen Gremien (Gotthardkomitee, Städteverband etc.) vertreten: Es handelt sich um eine eigenständige, auf fachliche Erwägungen gestützte Position mit dem spezifischen Fokus für den Metropolitanraum Zürich.

Alle genannten Projekte verbessern die Erreichbarkeit im Metropolitanraum Zürich massgeblich und werden als dringlich eingestuft. Sie wurden ausschliesslich aus jenen Projekten evaluiert, die im Richtplan Verkehr verzeichnet sind. Es wurde keine neuen bzw. zusätzlichen Projekte in die Beurteilung aufgenommen. Damit schliesst der Fokus auf die genannten Projekte nicht aus, dass nebst diesen auch andere Projekte denkbar sind, die für den Metropolitanraum oder seine Mitglieder zusätzlichen Nutzen stiften.

## Teil 2: Schlüsselvorhaben

### Schlüsselprojekte Schiene

Konkret unterstützt die Metropolitankonferenz Zürich folgende Infrastrukturprojekte im Schienenbereich. Sie sind in das Programm Bahn 2030 aufzunehmen.

Massnahme	angestrebte Wirkungen (1) zwischen Zentren im MR (2) Anbindung Metropolitanräume	Begleitmassnahmen
<b>Brüttenertunnel</b>	(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
<b>Zimmerberg-basistunnel II</b>	(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
<b>Heitersberg-bahntunnel II</b>	(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	inkl. aller für die angestrebte Wirkung notwendiger Begleitmassnahmen, wie z.B. Ausbauten im Limmattal sowie Richtung Basel
<b>Ausbau Bahnhof Stadelhofen</b>	(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

Tabelle 1 «Schienen-Massnahmen von prioritärer Bedeutung»

## Teil 2: Schlüsselvorhaben

### Schlüsselprojekte Strasse

Konkret unterstützt der Metropolitanraum Zürich folgende Infrastrukturprojekte im Strassenbereich:

1. *6-Spur-Ausbau Nordumfahrung Zürich*: Ist Bestandteil im Programm Engpassbeseitigung des Bundes und wird finanziert durch den Infrastrukturfonds.
2. *Glattalautobahn*: Steht mit dem Ausbau Nordumfahrung Zürich in engem Zusammenhang und enthält deswegen ähnliche Wirkungen und Begleitmassnahmen.
3. *Stadttunnel Zürich*: Ist als langfristiges Projekt mit Zeithorizont bis 2030 zu betrachten. Das Projekt ist bisher in keinem Realisierungsprogramm des Bundes enthalten.

Im Detail soll mit den genannten Massnahmen folgende Wirkung erzielt werden:

Massnahme	angestrebte Wirkungen (1) zwischen Zentren im MR (2) Anbindung Metropolitanräume	Hinweise zu Begleitmassnahmen und zur Abstimmung mit der Verkehrs politik des Bundes
<b>6-Spur-Ausbau Nordumfahrung Zürich</b>	(1): Erreichbarkeitsverbesserungen auf sämtlichen Ost-West-Beziehungen zwischen den Zentren des MR Zürich (2): Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen MR Zürich und Basel, Bern, Bassin Lémanique sowie den MR in Deutschland, Frankreich und Belgien  Damit die angestrebten Erreichbarkeitsverbesserungen umfassend realisiert werden können, ist eine Kombination mit dem Schlüsselvorhaben Glattalautobahn angezeigt.	Inkl. Begleitmassnahmen zur Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Ost-West Achse (A1) und Nord-Süd Achse (A4) im Raum Winterthur  Bestandteil Programm Engpassbeseitigung des Bundes, Modul 1 (finanziert aus Infrastrukturfonds)
<b>Glattalautobahn</b>	(1): Erreichbarkeitsverbesserungen auf sämtlichen Ost-West-Beziehungen zwischen den Zentren des MR Zürich (2): Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen MR Zürich und Basel, Bern, Bassin Lémanique sowie den MR in Deutschland, Frankreich und Belgien  Damit die angestrebten Erreichbarkeitsverbesserungen umfassend realisiert werden können, ist eine Kombination mit dem Schlüsselvorhaben 6-Spur-Ausbau Nordumfahrung Zürich angezeigt.	Inkl. Begleitmassnahmen zur Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Ost-West Achse (A1) und Nord-Süd Achse (A4) im Raum Winterthur  Netzergänzung zur Behebung Engpass zwischen Zürich und Winterthur (Finanzierung offen)

<p><b>Stadttunnel Zürich</b> (Langfristig vorgesehene Massnahme mit einem Realisierungshorizont nach 2030)</p>	<p>(1): Erreichbarkeitsverbesserungen auf vielen Nord-Süd-Beziehungen zwischen den Zentren des MR Zürich und der Stadt Zürich (2): Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen MR Zürich und der Tourismusregion Graubünden sowie den MR in Italien</p>	<p>Inkl. Begleitmassnahmen zur Verbesserung der Funktionsfähigkeit der Nord-Süd Achse  Der Stadttunnel Zürich ist in keinem Programm des Bundes vorgesehen.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tabelle 2 «Strassen-Massnahmen von prioritärer Bedeutung»

### Teil 3: Weitere Forderungen

## Neuer Netzbeschluss des Bundes

Im Hinblick auf den Neuen Netzbeschluss des Bundes sprach sich die Metropolitankonferenz vom 5. November 2010 für die Aufnahme folgender vier Strassenabschnitte ins Nationalstassennetz aus:

<b>Massnahme</b>	<b>Angestrebte Wirkungen</b>	<b>Hinweise</b>
<b>Aufklassierung H15, Schaffhausen-Thayngen (Kanton SH) zu Nationalstrasse</b>	Deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des MR Zürich	Abtausch mit heutiger N4 Barga-Schaffhausen
<b>Aufklassierung H338 (Hirzel), Baar-Wädenswil (Kantone ZG und ZH) zu Nationalstrasse</b>	Deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des MR Zürich	Inkl. Ausbauprojekt „Hirzeltunnel“
<b>Aufklassierung A53 (Oberlandautobahn), Brüttisellen-Wetzikon-Rüti/ZH-Reichenburg (Kantone SZ, SG, ZH) zu Nationalstrasse</b>	Deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des MR Zürich	Inkl. Ausbauprojekt „Lückenschluss Oberlandautobahn“ und „Spurausbau Rapperswil-Eschenbach“
<b>Aufklassierung H5 (Anschluss an N1), Aarau-Aarau/Ost</b>	Deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums Aarau mit Zentren innerhalb wie ausserhalb des MR Zürich	Inkl. Ausbau der Anschlüsse und Wildtierkorridore

Tabelle 3 «Dringliche Strassen-Massnahmen zur Aufnahme ins Nationalstassennetz»

## Teil 4: Kontakte

### **Arbeitsgruppe Verkehr**

Markus Traber  
Leiter der Arbeitsgruppe  
Chef Amt für Verkehr Kanton Zürich  
Telefon 043 259 30 90  
E-Mail [markus.traber@vd.zh.ch](mailto:markus.traber@vd.zh.ch)