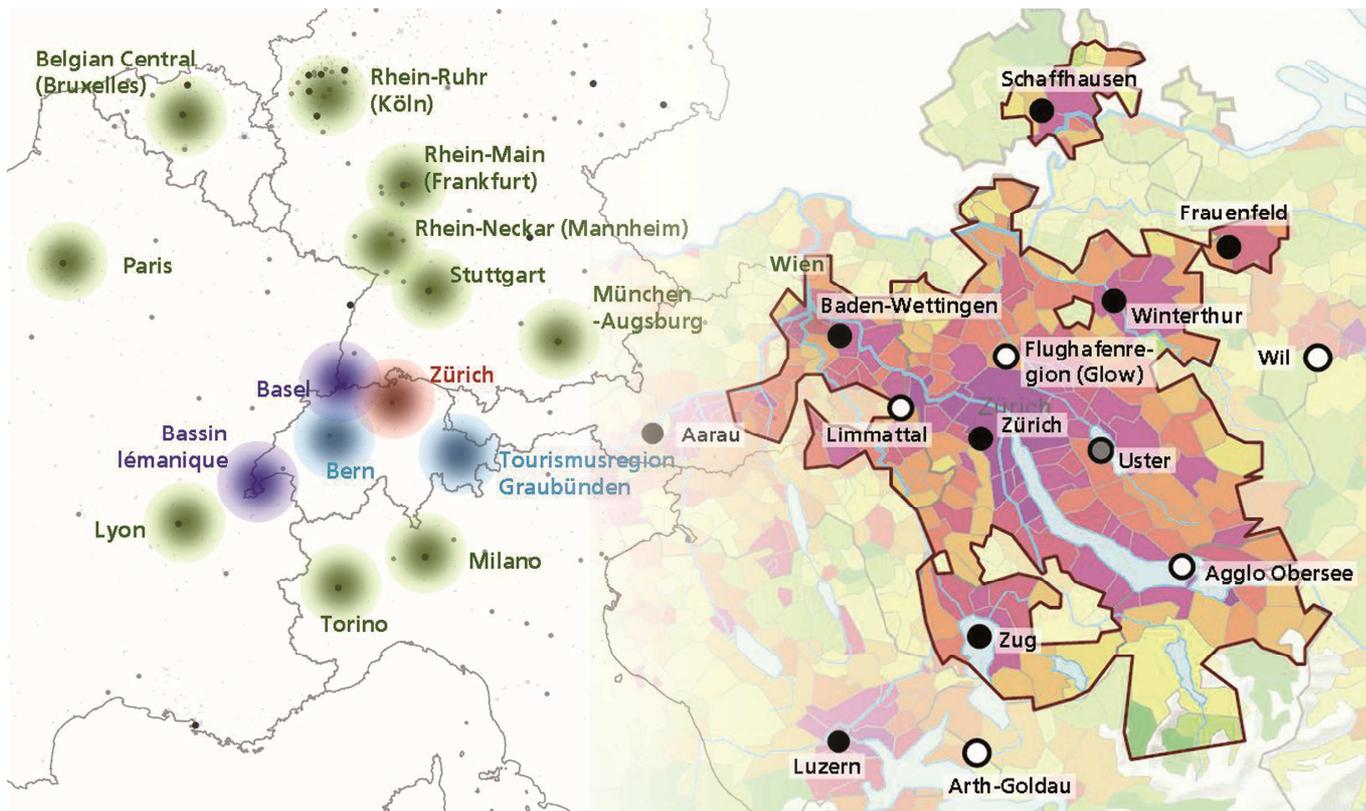


Prioritäre Massnahmen Schiene und Strasse zur Verbesserung der Erreichbarkeit

Faktenblätter zu den prioritären Massnahmen

31.01.2011



Inhaltsverzeichnis

1	Prioritäre Massnahmen Schiene	2
1.1	Brüttenertunnel.....	2
1.2	Zimmerbergbasistunnel II	4
1.3	Heitersbergbahntunnel II.....	6
1.4	Ausbau Bahnhof Stadelhofen.....	8
2	Prioritäre Massnahmen Strasse	10
2.1	6-Spur-Ausbau Nordumfahrung Zürich.....	10
2.2	Glattalautobahn.....	12
2.3	Stadttunnel Zürich.....	14

1 Prioritäre Massnahmen Schiene

1.1 Brüttenertunnel

Angestrebte
Wirkung

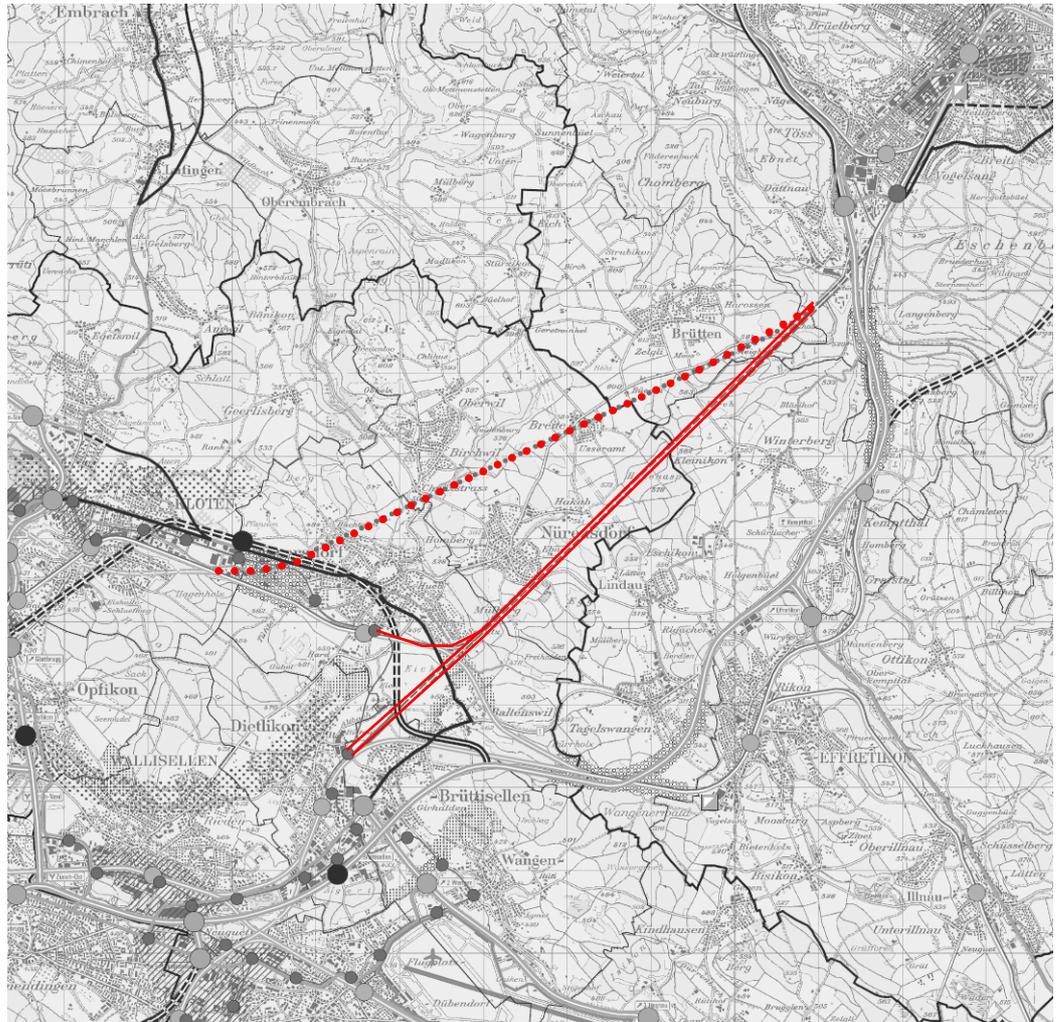
Zwischen Zentren im MR Zürich: Viertelstundentakt Zürich – Flughafen – Winterthur

Anbindung an benachbarte Metropolitanräume: Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen MR Zürich und Stuttgart, München-Augsburg sowie Rhein-Main

Beschreibung

Neue Tunnelverbindung zwischen dem Raum Glattal und Winterthur zur Leistungssteigerung und Fahrzeitverkürzung Richtung Ostschweiz. Zur Erreichung der angestrebten Wirkung sind auch verschiedene Begleitmassnahmen zwischen Zürich und Winterthur sowie in der Ostschweiz notwendig.

Kartendarstellung /
Skizze
(Auszug aus dem
Richtplan Kanton
Zürich)



Quelle / Programm

Sachplan Verkehr, Teil Programm; Richtplan SG; Richtplan ZH; Botschaft zur Gesamtschau FinöV, Bahn 2030

Finanzierung	Offen. In den Zwischenergebnissen vom April 2010 ist sowohl in der "12 Mrd. Franken"- als auch in der "21 Mrd. Franken"-Variante ein Ausbau zu einem durchgängigen Vierspursystem enthalten.
Stand der Planung	Erarbeitung von Studien resp. Projektskizzen im Rahmen von Bahn 2030 Vorprojekt für Variante Kloten / Dorfnest aus früheren Untersuchungen bereits vorliegen.
Zuständigkeit	Bund
Realisierungszeit	ca. 12 Jahre ab Beschluss (für Projektierung und Bau)
Abhängigkeiten	Keine Abhängigkeiten zu anderen grösseren Schienenprojekten. Zur Umsetzung der angestrebten Erreichbarkeitsverbesserungen braucht es allerdings verschiedene Begleitmassnahmen.
Grössenordnung Kosten	ca. CHF 1.6 - 2.0 Mrd. (je nach Variante, ohne Begleitmassnahmen) (Arbeitsstand April 2010 gem. Grobkostenschätzung der SBB für Bahn 2030)

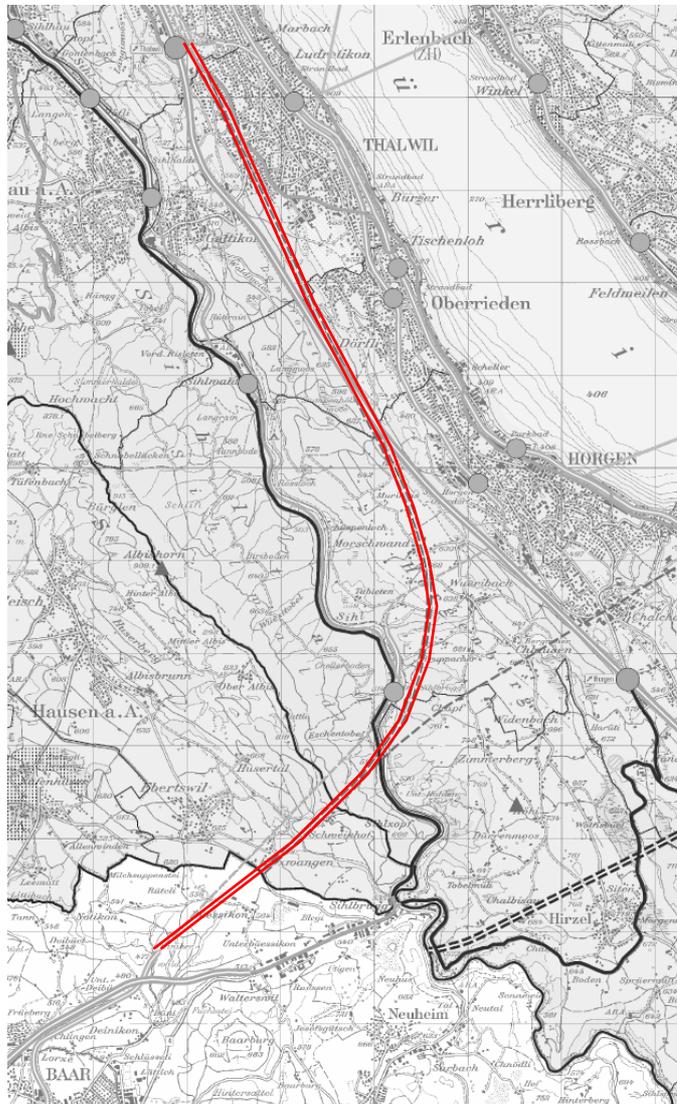
Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung

Chancen	<p>Erreichbarkeitsverbesserungen für Zentren im Metropolitanraum Zürich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zürich (inkl. Zentrumsgebiet Zürich – Nord), Potenziale für die Verdichtung nach innen durch die Engpassbeseitigung auf der östlichen Zulaufsachse zur Stadt Zürich ▪ Winterthur (inkl. Zentrumsgebiete Oberwinterthur-Grüze und Winterthur-Zentrum) ▪ Schaffhausen (inkl. Entwicklungsschwerpunkte Neuhausen SIG, vorderes Mühletal und Herblingertal) ▪ Frauenfeld (inkl. Entwicklungsschwerpunkt Frauenfeld-Ost) ▪ Wil ▪ Glattal <p>Erreichbarkeitsverbesserungen zu benachbarten Metropolitanräumen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stuttgart ▪ München-Augsburg ▪ Rhein-Main (Frankfurt) <p>Zudem ergeben sich mit dem Bau des Brüttenertunnels Chancen für die Siedlungsentwicklung in der Gemeinde Effretikon. Durch die Führung eines Teils der Züge durch den Brüttenertunnel wird das Gemeindegebiet von den negativen Auswirkungen des Bahnverkehrs (Trennwirkung, Lärm, Luftbelastung) teilweise entlastet.</p>
Risiken	<p>Gefahr von Zersiedelung durch zunehmenden Siedlungsdruck:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umgebung von Winterthur (erreichbar mit Umsteigen in Winterthur)
Eingriffsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebotsausgestaltung öffentlicher Verkehr ▪ Beeinflussung der Siedlungsentwicklung in Gebieten, in denen eine stärkere Siedlungsentwicklung aus Sicht des Kantons eher unerwünscht ist.

1.2 Zimmerbergbasistunnel II

Angestrebte Wirkung	Zwischen Zentren im MR Zürich: Viertelstundentakt Zürich – Zug – Luzern Anbindung an benachbarte Metropolitanräume: Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen MR Zürich und Milano sowie Torino; zusätzlich Entlastungen zwischen MR Zürich und Wien-Bratislava sowie Richtung Tourismusregion Graubünden.
Beschreibung	Neue Tunnelverbindung zwischen Thalwil (Nidelbad) und Baar (Litti) zur Leistungssteigerung und Fahrzeitverkürzungen in die Zentralschweiz und Richtung Süden. Zur Erreichung der angestrebten Wirkung sind auch verschiedene Begleitmassnahmen, wie z.B. Ausbauten zwischen Baar und Zug oder an den Knoten Zug und Luzern (z.B. Tiefbahnhof Luzern) notwendig, sowie Massnahmen zur Vermeidung von Nachteilen für die Anbindung der Ostschweiz an die NEAT.

Kartendarstellung / Skizze
(Auszug aus dem Richtplan Kanton Zürich)



Quelle / Programm Botschaft zur Gesamtschau FinöV (ZEB); Richtplan ZG; Sachplan Verkehr, Teil Programm; Richtplan ZH; Bahn 2030

Finanzierung	Offen. In den Zwischenergebnissen der Untersuchungen zu Bahn 2030 vom April 2010 wurde der Zimmerbergbasistunnel II als Bestandteil der Variante "21 Mrd. Franken" aufgeführt.
Stand der Planung	Erarbeitung von Studien resp. Projektskizzen im Rahmen von Bahn 2030
Zuständigkeit	Bund
Realisierungszeit	ca. 11 Jahre ab Beschluss (Projektierung und Bau)
Abhängigkeiten	Keine Abhängigkeiten zu anderen grösseren Schienenprojekten. Zur Umsetzung der angestrebten Erreichbarkeitsverbesserungen braucht es allerdings verschiedene Begleitmassnahmen.
Grössenordnung Kosten	ca. CHF 1.0 – 1.5 Mrd. (ohne Begleitmassnahmen) (Arbeitsstand April 2010 gem. Grobkostenschätzung der SBB für Bahn 2030)

Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung

Chancen	<p>Erreichbarkeitsverbesserungen für Zentren im Metropolitanraum Zürich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zürich, Potenziale für die Verdichtung nach innen durch die Engpassbeseitigung auf der südlichen Zulaufsachse zur Stadt Zürich ▪ Zug (inkl. Entwicklungsschwerpunkte Zug-Baar und Rotkreuz) ▪ Luzern (inkl. Entwicklungsschwerpunkte Rontal, Luzern-Nord und -Süd) ▪ Arth-Goldau <p>Erreichbarkeitsverbesserungen zu benachbarten Metropolitanräumen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Milano ▪ Torino <p>Verbindungen in die Tourismusregion Graubünden und nach Wien-Bratislava profitieren von Entlastungen entlang dem linken Zürichseeufer.</p> <p>Neben den Erreichbarkeitsverbesserungen ergeben sich mit dem Bau des Zimmerbergbasistunnels II Chancen für die Siedlungsentwicklung in den Gemeinden zwischen Zürich und Thalwil. Durch die Führung eines Teils der Züge durch den Zimmerbergbasistunnel II wird das Siedlungsgebiet von den negativen Auswirkungen des Bahnverkehrs (Trennwirkung, Lärm) teilweise entlastet.</p>
Risiken	<p>Gefahr von Zersiedelung durch zunehmenden Siedlungsdruck:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ländliche Gebiete der Zentralschweiz (erreichbar mit Umsteigen in Zug, Luzern oder Rotkreuz)
Eingriffsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebotsausgestaltung öffentlicher Verkehr ▪ Beeinflussung der Siedlungsentwicklung in Gebieten, in denen eine stärkere Siedlungsentwicklung aus Sicht des Kantons eher unerwünscht ist.

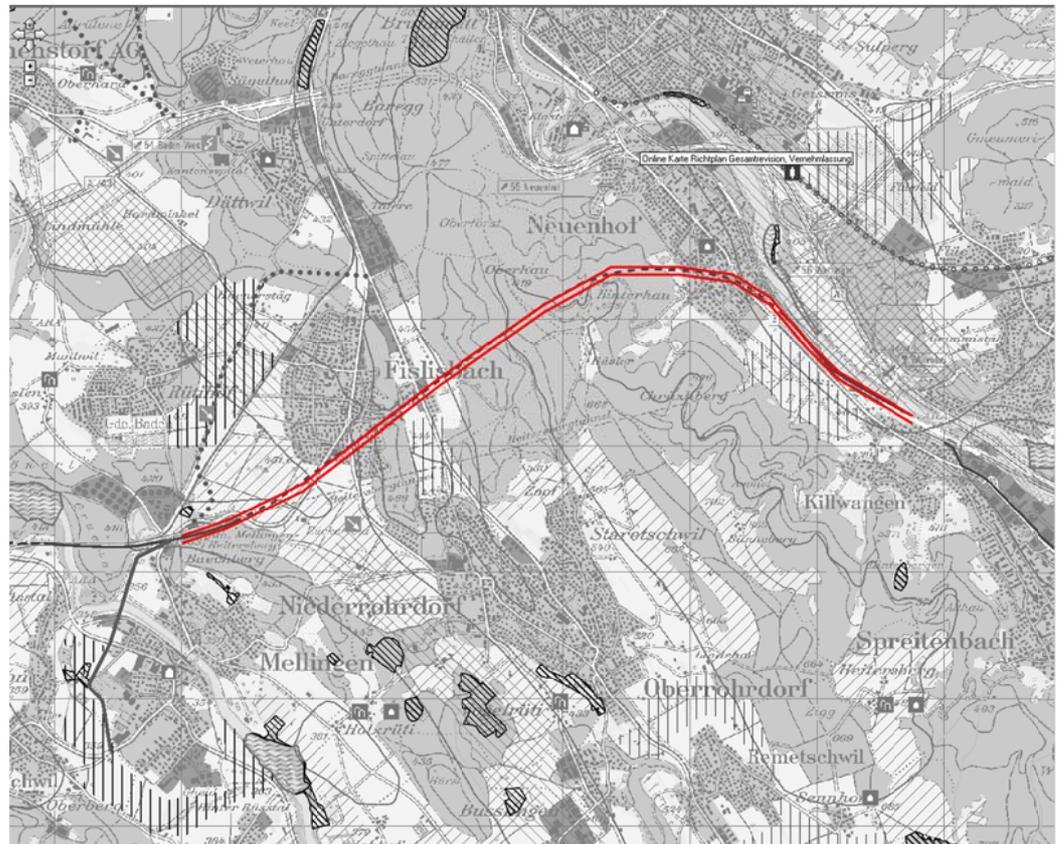
1.3 Heitersbergbahntunnel II

Angestrebte Wirkung Zwischen Zentren im MR Zürich: Viertelstundentakt Zürich – Aarau und Angebotsverbesserungen Zürich – Baden

Anbindung an benachbarte Metropolitanräume: Viertelstundentakt Zürich – Basel und Zürich – Bern; zusätzlich Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen MR Zürich und Bassin Lémanique, Rhein-Neckar, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Bruxelles, Paris sowie Lyon.

Beschreibung Neue Tunnelverbindung parallel zum bestehenden Heitersbergbahntunnel zur Leistungssteigerung. Zur Erreichung der angestrebten Wirkung sind auch verschiedene Begleitmassnahmen notwendig, wie z.B. Ausbauten im Limmattal, ein neuer Juradurchstich und Ausbauten am Knoten Basel für die Angebotsverbesserungen nach Basel und Richtung Deutschland / Frankreich.

Kartendarstellung / Skizze
(Auszug aus dem Richtplan Kanton Aargau)



Quelle / Programm Botschaft zur Gesamtschau FinöV (ZEB); Sachplan Verkehr, Teil Programm; Richtplan AG

Finanzierung Offen. In den Zwischenergebnissen der Untersuchungen zu Bahn 2030 vom April 2010 wurde der Heitersbergbahntunnel II als Bestandteil der Variante "12 Mrd. Franken" und "21 Mrd. Franken" aufgeführt.

Stand der Planung Erarbeitung von Studien resp. Projektskizzen im Rahmen von Bahn 2030

Zuständigkeit Bund

Realisierungszeit	ca. 12 Jahre ab Beschluss (Projektierung und Bau)
Abhängigkeiten	Keine Abhängigkeiten zu anderen grösseren Schienenprojekten. Zur Umsetzung der angestrebten Erreichbarkeitsverbesserungen braucht es allerdings verschiedene Begleitmassnahmen.
Grössenordnung Kosten	ca. 0.9 – 1.1 Mrd. (Arbeitsstand April 2010 gem. Grobkostenschätzung der SBB für Bahn 2030)

Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung

Chancen	<p>Erreichbarkeitsverbesserungen für Zentren im Metropolitanraum Zürich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zürich ▪ Aarau (inkl. Entwicklungsschwerpunkt Torfeld-Süd) ▪ Baden-Wettingen (inkl. Entwicklungsschwerpunkte Baden-Nord und Dättwil) ▪ sowie indirekt auch Spreitenbach und Dietikon <p>Erreichbarkeitsverbesserungen zu benachbarten in- und ausländischen Metropolitanräumen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Basel ▪ Bassin Lémanique ▪ Hauptstadtregion Bern ▪ Stuttgart ▪ Rhein-Neckar ▪ Rhein-Ruhr ▪ Rhein-Main ▪ Bruxelles ▪ Paris ▪ Lyon <p>Der Raum Baden könnte mit einem zweiten Heitersbergbahntunnel zudem massgeblich vom Güterverkehr auf der Schiene entlastet werden, was zu einer Aufwertung der Siedlungsqualität führt. Auch der Regionalverkehr würde von der Entlastung profitieren und damit eine weitere Verdichtung im urbanen Entwicklungsraum zwischen Baden und Zürich begünstigen.</p>
Risiken	<p>Gefahr von Zersiedelung durch zunehmenden Siedlungsdruck:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ländliche Gebiete im Umfeld der Fernverkehrshaltepunkte Lenzburg und Aarau
Eingriffsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebotsausgestaltung öffentlicher Verkehr ▪ Beeinflussung der Siedlungsentwicklung in Gebieten, in denen eine stärkere Siedlungsentwicklung aus Sicht des Kantons eher unerwünscht ist.

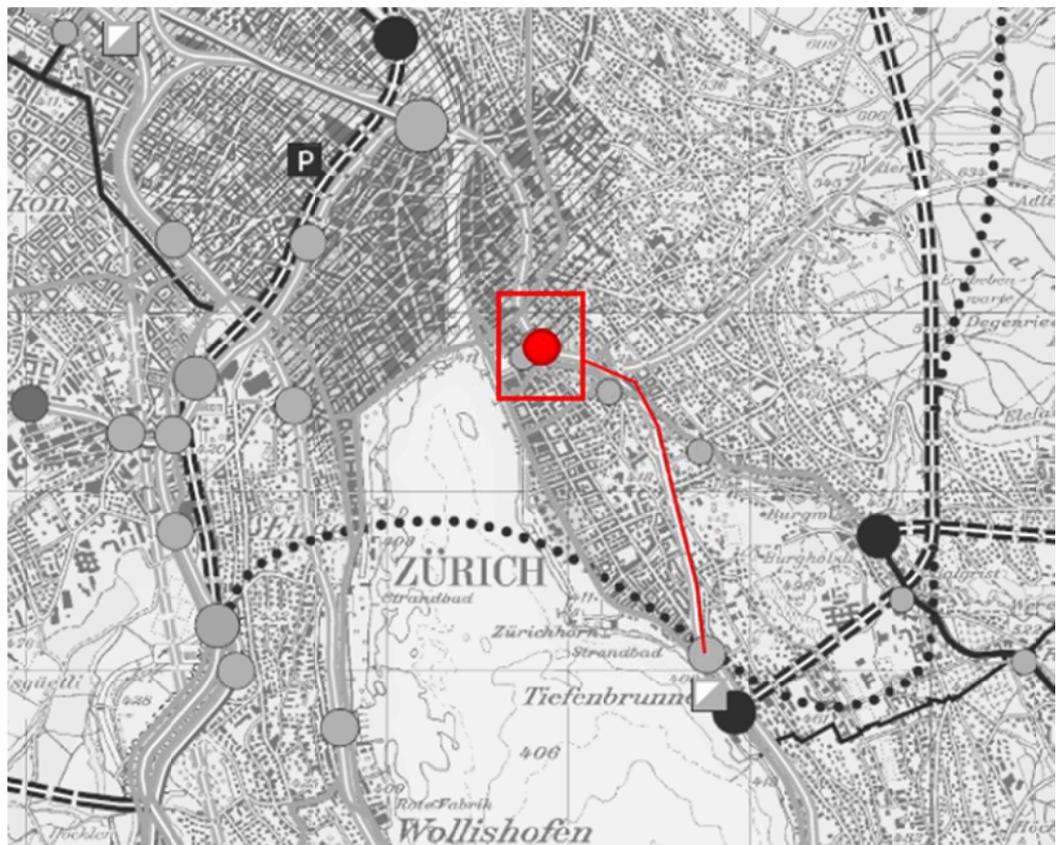
1.4 Ausbau Bahnhof Stadelhofen

Angestrebte Wirkung Zwischen Zentren im MR Zürich: Taktverdichtungen S-Bahn Zürich, Erhöhung Stabilität Regionalverkehr

Anbindung an benachbarte Metropolitanräume: keine.

Beschreibung Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen mit einem vierten Gleis und Neubau zweite Röhre Riesbachtunnel zur Leistungssteigerung und Erhöhung Stabilität der Zürcher S-Bahn. Zur Erreichung der angestrebten Wirkung sind auch verschiedene Begleitmassnahmen notwendig.

Kartendarstellung / Skizze (Auszug aus dem Richtplan Kanton Zürich)



Quelle / Programm Richtplan ZH

Finanzierung offen

Stand der Planung Erarbeitung von Studien resp. Projektskizzen im Rahmen von Bahn 2030

Zuständigkeit Kanton / Bund

Realisierungszeit ca. 10-15 Jahre ab Beschluss (Projektierung und Bau)

Abhängigkeiten Brüttenertunnel und S-Bahn-Planung. Um die Wirkung Richtung Winterthur und Oberland sowie am rechten Zürichseeufer weitergeben zu können, sind Begleitmassnahmen notwendig.

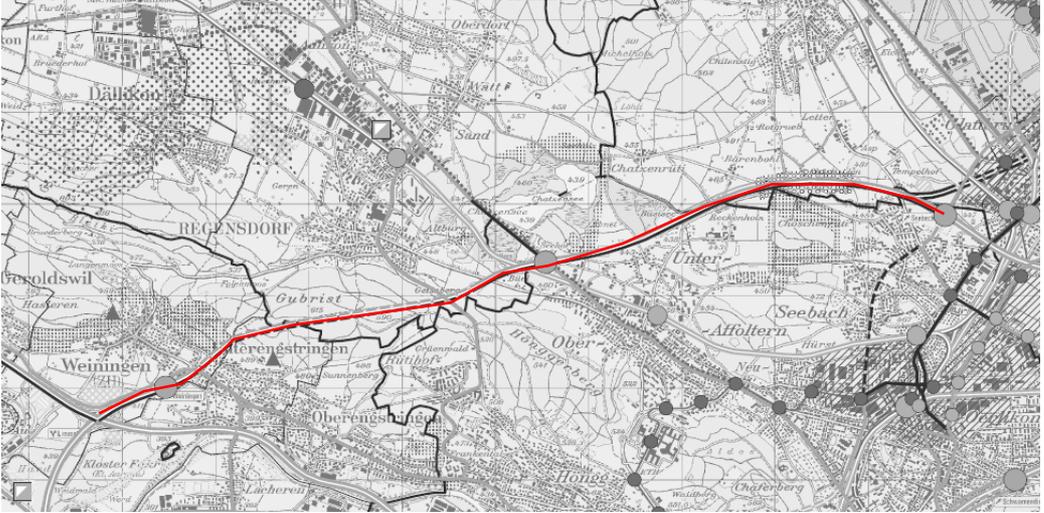
Grössenordnung	ca. CHF 1.0 Mrd.
Kosten	(Arbeitsstand April 2010 gem. Grobkostenschätzung der SBB für Bahn 2030)

Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung

Chancen	Erreichbarkeitsverbesserungen für Zentren im Metropolitanraum Zürich: <ul style="list-style-type: none">▪ Zürich▪ Winterthur (inkl. Zentrumsgebiete Oberwinterthur-Grüze und Winterthur-Zentrum)▪ Uster▪ Agglomeration Obersee, insbesondere Rapperswil-Jona▪ Glow/Glattal: Zentrumsgebiete Dübendorf, Wallisellen
Risiken	Gefahr von Zersiedelung durch zunehmenden Siedlungsdruck: <ul style="list-style-type: none">▪ Region Oberland▪ Region Pfannenstil▪ Umgebung von Winterthur
Eingriffsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none">▪ Angebotsausgestaltung öffentlicher Verkehr▪ Beeinflussung der Siedlungsentwicklung in Gebieten, in denen eine stärkere Siedlungsentwicklung aus Sicht des Kantons eher unerwünscht ist.

2 Prioritäre Massnahmen Strasse

2.1 6-Spur-Ausbau Nordumfahrung Zürich

Angestrebte Wirkung	<p>Zwischen Zentren im MR Zürich: Erreichbarkeitsverbesserungen auf sämtlichen Ost-West-Beziehungen zwischen den Zentren des MR Zürich</p> <p>Anbindung an benachbarte Metropolitanräume: Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen MR Zürich und Basel, Bern, Bassin Lémanique sowie den MR in Deutschland, Frankreich und Belgien.</p>
Beschreibung	<p>Ausbau der N1 auf 6 Fahrstreifen zwischen dem Limmattalerkreuz und Zürich Seebach auf einer Länge von ca. 10 km (inkl. 3. Röhre Gubrist, ca. 3 km). Zusätzlich zur Kapazitätserweiterung sollen Massnahmen zum Lärmschutz (Überdeckung Stelzen Nähe Katzenssee) realisiert werden. Damit die angestrebten Erreichbarkeitsverbesserungen umfassend realisiert werden können, ist eine Kombination mit dem Schlüsselvorhaben Glattalautobahn angezeigt.</p>
Kartendarstellung / Skizze (Auszug aus dem Richtplan Kanton Zürich)	
Quelle / Programm	Richtplan Zürich, Programm Engpassbeseitigung Bund (PEB, Modul 1)
Finanzierung	Infrastrukturfonds
Stand der Planung	<p>Das Ausführungsprojekt wurde im Frühjahr 2009 aufgelegt. Die Genehmigung erwartet das ASTRA voraussichtlich im Herbst 2010. Nach dem Auflage- und Genehmigungsverfahren wird der Ausbau in Detailprojekten zur Baureife gebracht. Je nach Dauer der Einsprachenbehandlung rechnet man mit einem frühestmöglichen Baustart ab 2012. Gewisse Vorarbeiten sind für Sommer 2011 geplant.</p>
Zuständigkeit	Bund
Realisierungszeit	ca. 7 Jahre (nur Bau, Baubeginn ab 2012 vorgesehen)

Abhängigkeiten	Damit die angestrebten Erreichbarkeitsverbesserungen umfassend realisiert werden können, ist eine Kombination mit dem Schlüsselvorbahn Glattalautobahn angezeigt. Zudem sind Begleitmassnahmen zur Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Ost-West Achse (A1) und Nord-Süd-Achse (A4) im Raum Winterthur notwendig.
Grössenordnung Kosten	ca. CHF 1.0 Mrd. (gemäss Ausführungsprojekt)

Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung

Chancen	<p>Erreichbarkeitsverbesserungen für Zentren im Metropolitanraum Zürich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Winterthur (inkl. Zentrumsgebiete Oberwinterthur-Grüze und Winterthur-Zentrum) ▪ Schaffhausen (inkl. Entwicklungsschwerpunkte Neuhausen SIG, vorderes Mühletal und Herblingertal) ▪ Frauenfeld (inkl. Entwicklungsschwerpunkt Frauenfeld-Ost) und Wil ▪ Glattal (inkl. Zentrumsgebiete Zürich-Nord, Kloten/Opfikon, Dübendorf/Wallisellen) ▪ Limmattal (inkl. Entwicklungsschwerpunkt Spreitenbach-Süd) <p>Erreichbarkeitsverbesserungen zu allen Metropolitanräumen im In- und Ausland.</p> <p>Mit der Engpassbeseitigung auf der A1 kann zudem der heute bereits existierende Ausweichverkehr in den Regionen Furttal, Weiningen und Teilen der Stadt Zürich wieder zurück auf die Nationalstrasse verlagert werden. Mit entsprechenden flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz kann dieses Potenzial ausgeschöpft und die Siedlungsqualität verbessert werden. Mit der Überdeckung im Bereich Katzenssee eröffnen sich zudem Aufwertungspotenziale für Siedlung und Landschaft. Zudem sind Lärmschutzmassnahmen vorgesehen, welche gegenüber heute zu deutlich weniger Lärmimmissionen in den Siedlungsgebieten entlang der Nationalstrasse führen würden.</p>
Risiken	<p>Zunehmender Siedlungsdruck durch Abbau von Stausituationen in folgenden Regionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Limmattal ▪ Mutschellen ▪ Baden-Brugg ▪ Aarau ▪ Zürcher Ober- und Unterland ▪ Weinland ▪ Umgebung von Winterthur <p>In ländlichen Gemeinden, welche durch die vor allem in den Spitzenstunden für Pendler kürzeren Fahrzeiten besser erreichbar werden, werden der Siedlungsdruck und damit die Gefahr von Zersiedelung voraussichtlich besonders stark zunehmen.</p>
Eingriffsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Folgeausbauten auf dem untergeordneten Netz nur gezielt und zurückhaltend ▪ Massnahmen zur langfristigen Sicherstellung der Funktionalität der Nationalstrasse ▪ Beeinflussung der Siedlungsentwicklung in Gebieten, in denen eine stärkere Siedlungsentwicklung aus Sicht des Kantons eher unerwünscht ist.

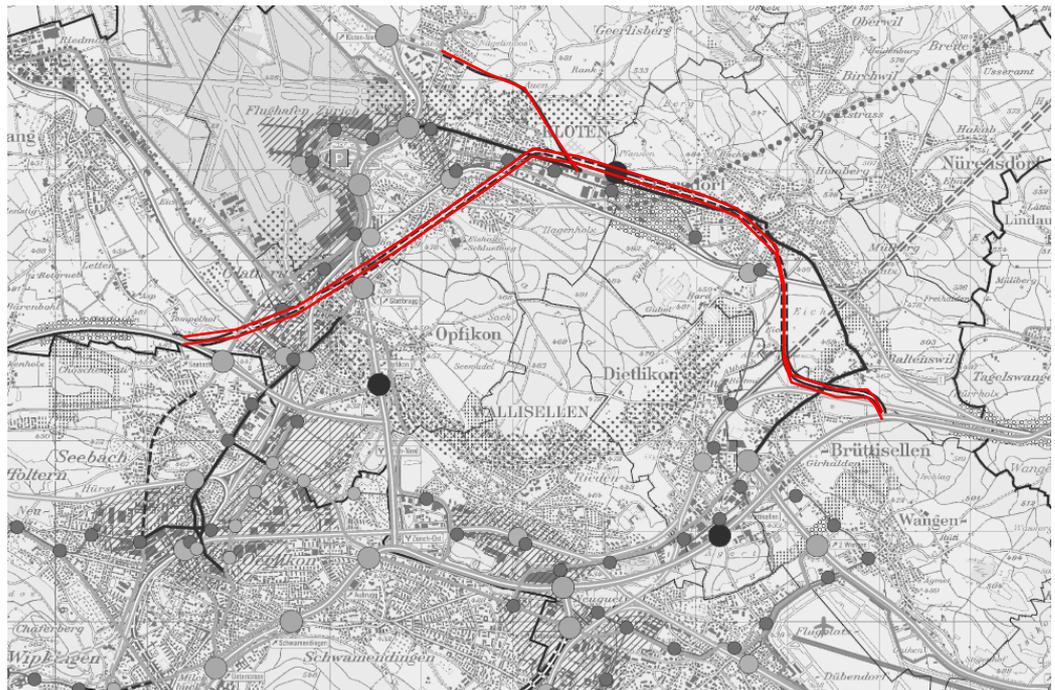
2.2 Glattalautobahn

Angestrebte Wirkung Zwischen Zentren im MR Zürich: Erreichbarkeitsverbesserungen auf sämtlichen Ost-West-Beziehungen zwischen den Zentren des MR Zürich

Anbindung an benachbarte Metropolitanräume: Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen MR Zürich und Basel, Bern, Bassin Lémanique sowie den MR in Deutschland, Frankreich und Belgien.

Beschreibung Neue Hochleistungsstrasse (zwei Fahrstreifen je Richtung) zur Engpassbeseitigung auf der A1 zwischen dem Raum Zürich und Winterthur. Die im Richtplan des Kantons Zürich vorgesehene Variante führt vom Anschluss Seebach grösstenteils unterirdisch via Kloten bis östlich vom Brüttiseller Kreuz und hat einen Zwischenanschluss in Bassersdorf. Die A51 Richtung Bülach würde mit einer offenen Nordumfahrung von Kloten am Anschluss Bassersdorf an die Glattalautobahn angeschlossen. Damit die angestrebten Erreichbarkeitsverbesserungen umfassend realisiert werden können, ist eine Kombination mit dem Schlüsselvorhaben 6-Spur-Ausbau Nordumfahrung Zürich angezeigt.

Kartendarstellung / Skizze
(Auszug aus dem Richtplan Kanton Zürich)



Quelle / Programm Richtplan ZH, Alternativprojekt zum Ausbau der bestehenden Nationalstrasse im Programm Engpassbeseitigung des Bundes (PEB)

Finanzierung offen

Stand der Planung Das ASTRA führt zurzeit eine Zweckmässigkeitsbeurteilung über verschiedene Varianten der Engpassbeseitigung zwischen dem A1-Anschluss in Seebach und dem Raum Winterthur durch. Die Glattalautobahn gemäss dem Zürcher Richtplan ist eine der untersuchten Varianten.

Zuständigkeit	Bund
Realisierungszeit	Je nach Variante ca. 10 bis 25 Jahre ab Beschluss (Projektierung und Bau)
Grössenordnung Kosten	ca. CHF 2.0 Mrd. (<i>gemäss Untersuchungen für PEB</i>)

Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung

Chancen	<p>Erreichbarkeitsverbesserungen für Zentren im Metropolitanraum Zürich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Winterthur (inkl. Zentrumsgebiete Oberwinterthur-Grüze und Winterthur-Zentrum) ▪ Schaffhausen (inkl. Entwicklungsschwerpunkte Neuhausen SIG, vorderes Mühletal und Herblingertal) ▪ Frauenfeld (inkl. Entwicklungsschwerpunkt Frauenfeld-Ost) ▪ Wil ▪ Glattal (inkl. Zentrumsgebiete Zürich-Nord, Kloten / Opfikon, Dübendorf / Wallisellen) <p>Erreichbarkeitsverbesserungen zu allen benachbarten Metropolitanräumen im In- und Ausland.</p> <p>Mit der Engpassbeseitigung auf der A1 kann zudem der heute bereits existierende Ausweichverkehr in den Regionen Furttal, Weiningen und Teilen der Stadt Zürich wieder zurück auf die Nationalstrasse verlagert werden. Mit entsprechenden flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz kann dieses Potenzial ausgeschöpft und die Siedlungsqualität verbessert werden.</p>
Risiken	<p>Zunehmender Siedlungsdruck durch Abbau von täglichen Stausituationen in folgenden Regionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zürcher Oberland ▪ Zürcher Unterland ▪ Weinland ▪ Tösstal ▪ Umgebung von Winterthur <p>In ländlichen Gemeinden, welche durch die vor allem in den Spitzenstunden für Pendler kürzeren Fahrzeiten besser erreichbar werden, werden der Siedlungsdruck und damit die Gefahr von Zersiedelung voraussichtlich besonders stark zunehmen.</p>
Eingriffsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Folgeausbauten auf dem untergeordneten Netz nur gezielt und zurückhaltend ▪ Massnahmen zur langfristigen Sicherstellung der Funktionalität der Nationalstrasse ▪ Beeinflussung der Siedlungsentwicklung in Gebieten, in denen eine stärkere Siedlungsentwicklung aus Sicht des Kantons eher unerwünscht ist.

2.3 Stadttunnel Zürich

Angestrebte Wirkung

Zwischen Zentren im MR Zürich: Erreichbarkeitsverbesserungen auf vielen Nord-Süd-Beziehungen zwischen den Zentren des MR Zürich und der Stadt Zürich

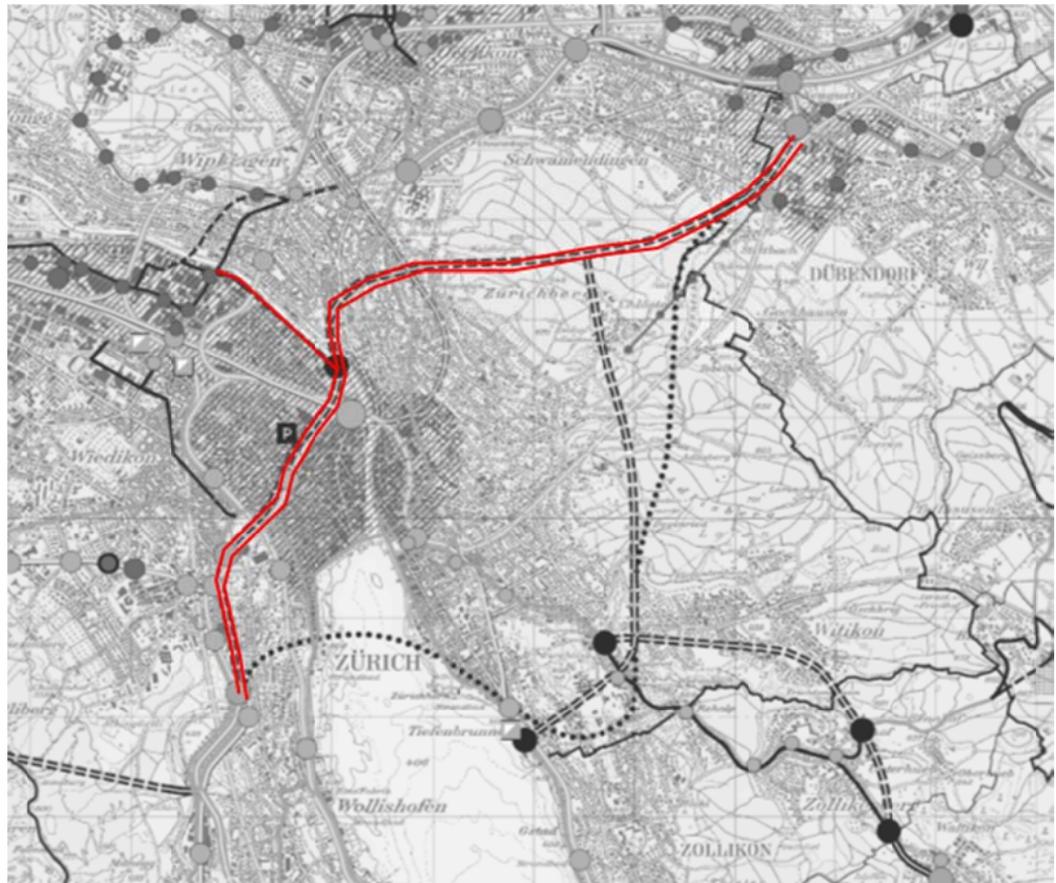
Anbindung an benachbarte Metropolitanräume: Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen MR Zürich und der Tourismusregion Graubünden sowie den MR in Italien

Beschreibung

Als langfristige Massnahme verbindet der Stadttunnel Zürich die A3 mit der A1. Zwei Tunnelröhren führen mit je zwei Fahrstreifen vom Anschluss Brunau über einen Halbanschluss im Bereich des Hauptbahnhofes bis zur A1 im Bereich Dübendorf-Neugut. Via das tiefergelegte Sihlquai ist auch der A1-Zubringer beim Hardturm an den Stadttunnel angeschlossen. Die unterirdische Verbindung Richtung Tiefenbrunn wurde bei der Ermittlung der Schlüsselvorhaben nicht berücksichtigt.

Eine Realisierung des Stadttunnels ist nur nach erfolgtem Ausbau der Ost – West – Verbindungen zweckmässig. Eine Einführung des Verkehrs aus dem Stadttunnel auf die A1 bei Dübendorf ist nur möglich, wenn die A1 durch die Glattalautobahn entlastet wurde. Zudem braucht es Begleitmassnahmen, um die Funktionsfähigkeit der Nord-Süd Achse zu verbessern. Begleitmassnahmen sind ebenfalls notwendig, um die angestrebten Entlastungen auf den städtischen Strassen sicherzustellen.

Kartendarstellung / Skizze
(Auszug aus dem Richtplan Kanton Zürich)



Quelle / Programm Richtplan ZH

Finanzierung	Offen. Im Netzbeschluss des Bundes von 1960 teilweise enthalten ("Ypsilon"), aktuell aber in keinem Programm des Bundes enthalten.
Stand der Planung	Im Rahmen der Gesamtschau für das Programm Engpassbeseitigung des Bundes (PEB) wurde der Stadttunnel nicht als zweckmässige Lösung erachtet und zurückgestellt. Verschiedene Projektstudien inkl. der Begleitmassnahmen des Kantons Zürich liegen bereits vor.
Zuständigkeit	Bund
Realisierungszeit	offen
Abhängigkeiten	
Grössenordnung Kosten	ca. CHF 2.0 Mrd. (<i>gemäss Untersuchungen für PEB</i>)

Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung

Chancen	<p>Der Stadttunnel würde zu Erreichbarkeitsverbesserungen auf zahlreichen Verbindungen innerhalb des Metropolitanraums Zürich sowie in Relation zu anderen Metropolitanräumen führen, insbesondere auf der Nord-Süd – Achse. Namentlich das Zentrum Zürich wird besser erreichbar, resp. die anderen Zentren des Metropolitanraums werden von Zürich aus schneller erreichbar, was ein Potenzial für die innere Verdichtung der urbanen Kerngebiete des Metropolitanraums Zürich eröffnet. Davon betroffen sind auch die meisten Entwicklungsschwerpunkte resp. Zentrumsgebiete im Metropolitanraum Zürich. Zudem wird die Erreichbarkeit der in- und ausländischen Metropolregionen aus dem Grossraum Zürich heraus verbessert.</p> <p>Eine grosse Chance für die städtische Siedlungsentwicklung ergäbe sich mit dem Stadttunnel, da die bestehende Sihlhochstrasse abgerissen und das Sihlquai tiefergelegt werden könnte. Damit eröffnet sich ein grosses Aufwertungspotential für den Sihl- und den Limmatraum sowie die angrenzenden Quartiere. Voraussetzung für die Entlastungen auf dem städtischen Strassennetz ist die Umsetzung der vorgesehenen flankierenden Massnahmen.</p>
Risiken	Zunehmender Siedlungsdruck in fast allen Regionen des Metropolitanraums Zürich. Gefahr von Zersiedelung in den ländlichen Gebieten.
Eingriffsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit den vorgesehenen flankierenden Massnahmen auf dem städtischen Strassennetz kann den Erreichbarkeitsverbesserungen teilweise entgegen gewirkt werden. ▪ Folgeausbauten auf dem untergeordneten Netz nur gezielt und zurückhaltend ▪ Massnahmen zur langfristigen Sicherstellung der Funktionalität der Nationalstrasse ▪ Beeinflussung der Siedlungsentwicklung in Gebieten, in denen eine stärkere Siedlungsentwicklung aus Sicht des Kantons eher unerwünscht ist.