

# 4 Verkehr

## 4.1 Gesamtstrategie

### 4.1.1 Ziele

Die Planung und Realisierung einer den Bedürfnissen der Gesellschaft entsprechenden Infrastruktur bildet eine wesentliche Voraussetzung für die wirtschaftliche Prosperität. Dabei sind der öffentliche Verkehr (ÖV), der motorisierte Individualverkehr (MIV) sowie der Fuss- und Veloverkehr wesentliche Bestandteile des Gesamtverkehrssystems. Sie sind nicht als konkurrierende Einzelsysteme, sondern als komplementäre Bestandteile zu betrachten; die freie Wahl des Verkehrsmittels muss gewährleistet sein. Die Verkehrsnetze sind im Hinblick auf ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und im Bewusstsein ihrer ökologischen Folgewirkungen zu erneuern, zu optimieren und zu ergänzen. Die Beschlüsse des Kantonsrates gehen der regierungsrätlichen Planung vor.

Allgemein

Die Organisation des Gesamtverkehrssystems beeinflusst massgeblich die Struktur und die Qualität von Siedlung und Landschaft. Bauliche und betriebliche Massnahmen am Verkehrsnetz haben sich deshalb am kantonalen Raumordnungskonzept (vgl. Pt. 1) und am Gesamtverkehrskonzept zu orientieren. Daraus ergeben sich folgende Ziele:

Ziele für den Gesamtverkehr

#### a) Ressourcen schonen

Ein leistungsfähiges und auf die nachhaltige Entwicklung ausgerichtete Verkehrssystem trägt wesentlich zur Standortqualität des Lebens- und Wirtschaftsraums Kanton Zürich bei. Einerseits sollen auf begrenzter Fläche möglichst viele Mobilitätsbedürfnisse pro Zeiteinheit erfüllt werden können. Andererseits sind zunehmend wichtigere Werte wie Landschaftsqualität, Boden, Wasser, Biodiversität, Luft und Ruhe durch einen optimalen Einsatz der vorhandenen Infrastruktur sowie einen haushälterischen Umgang mit den finanziellen Mitteln und den natürlichen Ressourcen zu schonen. Die Gesamtstrategie richtet sich am Ziel aus, dass wenn möglich bis 2040, spätestens aber bis 2050 nur noch so wenige Treibhausgase ausgestossen werden, wie durch natürliche oder technische Senken kompensiert werden können (Netto-Null).

#### b) Öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr stärken

Zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage sind alle Verkehrsarten sachgerecht und aufeinander abgestimmt einzusetzen. Gemäss Leitlinie 2 ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten (vgl. Pt. 1.2); damit hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. In den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal sowie zwischen den Zentren ist auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken. Der Fuss- und Veloverkehr ist vor allem auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.

#### c) Kurze Wege und Siedlungsqualität fördern

Mit seiner Verkehrspolitik schafft der Kanton Zürich Voraussetzungen für eine kontinuierliche Verbesserung der Siedlungsqualität. Die qualitative Siedlungsentwicklung wird mit gezielten Aufwertungsmassnahmen im Strassenraum unterstützt. Dabei ist die Trennwirkung zu vermindern und die Aufenthaltsqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Um der sommerlichen Hitzebelastung entgegenzuwirken, sind nur jene Verkehrsflächen zu versiegeln, deren Funktion dies bedingt. Strassenräume mit hohem Fuss- und Veloverkehrspotenzial sind nach Möglichkeit zu begrünen und zu beschatten. Siedlungen sind so zu gliedern, dass das Verkehrsaufkommen möglichst gering ausfällt. Es ist eine Bündelung der Verkehrsströme auf dem übergeordneten Strassennetz anzustreben und dauerhaft zu sichern.

#### d) Regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeiten

Um Vorhaben mit zusätzlichem Koordinationsbedarf weiterzuentwickeln und zu konkretisieren, sind die Grundlagen im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen oder zu ergänzen. Die gesetzlich geregelten Zuständigkeiten von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden bleiben gewahrt. Für solche Grundlagenarbeiten gelten folgende Anforderungen:

- Aufgabenbezogene räumliche Abgrenzung des Bezugsgebiets;
- Partnerschaftliche Zusammenarbeit der Planungsträger aller Stufen und der übrigen wichtigen Akteure;

- Erarbeiten von bereichsübergreifenden, kurz- und mittelfristig umsetzbaren Massnahmen, die zwischen den Verkehrsträgern abgestimmt sind und zur Erreichung der Ziele des kantonalen Richtplans beitragen;
- Aufzeigen und Bewerten der Einflüsse auf die Wirkungsbereiche «Verkehrsqualität», «Mobilität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität» sowie «Grundversorgung» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft».

### 4.1.2 Karteneinträge

Zweck und Wirkung der Karteneinträge

In der Richtplankarte werden das übergeordnete Strassennetz sowie Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs bezeichnet (vgl. Pte. 4.2 und 4.3). Zudem werden Anlagen zur Parkierung, für den Güter- und Luftverkehr sowie Schifffahrtslinien festgelegt, soweit diese von kantonalen Bedeutung sind (vgl. Pte. 4.5–4.8). Die kartographischen Festlegungen dienen der Landsicherung und zur Wahrung der langfristig notwendigen Handlungsspielräume. Durch die generalisierte Darstellung verbleibt für die Detailplanung der erforderliche Anordnungsspielraum. Kurzfristige Vorhaben sollen innert 10 Jahren, mittelfristige innert 10–20 Jahren und langfristige innert 20–30 Jahren realisiert werden, wobei der Realisierungshorizont zur Trasseesicherung langfristig terminierter Objekte auch mehr als 30 Jahre betragen kann.

In einzelnen Fällen werden Varianten aufgeführt. Erweist sich im Zuge der Bearbeitung das primär weiter zu verfolgende Vorhaben als nicht realisierbar, so ist an seiner Stelle die Ersatzvariante weiter zu verfolgen. Änderungen des kantonalen Verkehrsrichtplans sind vorzunehmen, wenn wesentliche neue Erkenntnisse aus den Grundlagen oder auf Grund des Gesamtverkehrscontrollings vorliegen (vgl. Pt. 4.1.3).

### 4.1.3 Massnahmen

#### a) Kanton

Aufgaben des Kantons

Der Regierungsrat betreibt ein Gesamtverkehrscontrolling. Darin bewertet er die Zielerreichung bezüglich der übergeordneten Ziele der Raumentwicklung (vgl. Pt. 1) sowie der Aspekte «Verkehrsqualität», «Mobilität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität», «Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel», «Grundversorgung» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft» und leitet daraus Handlungsschwerpunkte ab (vgl. Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich). Er erstattet dem Kantonsrat darüber alle vier Jahre Bericht (Gesamtverkehrsbericht) und unterbreitet die erforderlichen Steuerungsmassnahmen im Rahmen der gesetzlichen Aufträge zur Erstellung des Raumplanungsberichts (vgl. § 10 PBG), des Strassenbauprogramms (vgl. § 8 Strassengesetz), der Grundsätze über die mittel- und langfristige Angebotsentwicklung im öffentlichen Verkehr (vgl. § 28 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr), des Massnahmenplans Lufthygiene (vgl. Art. 44a USG) und der Lärmsanierungsprogramme (vgl. Art. 13 ff. LSV). Der Regierungsrat entwickelt in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern Verkehrssteuerungselemente wie die mittelfristige Einführung von Mobility-Pricing.

Kantonales Gesamtverkehrskonzept

Der Kanton konkretisiert im kantonalen Gesamtverkehrskonzept das generelle Modalsplit-Ziel (vgl. Pt. 4.1.1 b) für wichtige Teilräume und Korridore, namentlich für die kantonalen Zentrumsgebiete (vgl. Pt. 2.3.1) sowie die einzelnen Planungsregionen, und trifft die entsprechenden Festlegungen im kantonalen Richtplan. Er überprüft das Gesamtverkehrsaufkommen sowie die Erreichung der Zielwerte im Rahmen des Gesamtverkehrscontrollings und leitet daraus den Handlungsbedarf ab. Er konkretisiert den Handlungsbedarf zusammen mit den Regionen und Gemeinden im Rahmen der regionalen Gesamtverkehrskonzepte (vgl. Pt. 4.1.1 d).

Agglomerationsprogramme

Der Kanton stimmt seine Planungen auf die Ziele der Agglomerationspolitik des Bundes ab. Die regionalen Gesamtverkehrskonzepte (vgl. Pt. 4.1.1 d) bilden die Grundlage für die Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen gemäss den Anforderungen des Bundes. Die Ergebnisse aus den regionalen Gesamtverkehrskonzepten und Agglomerationsprogrammen sind bei der Umsetzung der Vorhaben gemäss Pte. 4.2–4.8 und als Grundlage für allenfalls notwendige Anpassungen des kantonalen Richtplans einzubeziehen.

Massnahmen zur Landsicherung

Für die in den überkommunalen Richtplänen festgelegten Vorhaben sind zeitgerecht die nötigen Massnahmen zur Landsicherung zu treffen (z.B. Baulinien). Bei der Priorisierung der Vorhaben ist darauf zu achten, dass ihre Erschliessungswirkung auf die Handlungsräume (vgl. Pt. 1.3) abgestimmt ist.

**b) Regionen**

Verkehrseinrichtungen wie Tram- und Buslinien mit den zugehörigen Haltestellen, Verbindungsstrassen, Fuss- und Velowege, Reit- und Wanderwege, ergänzende Schifffahrtslinien sowie Begleitmassnahmen (einschliesslich Strassenraumgestaltung) sind in den regionalen Richtplänen festzulegen. Die Regionalplanungsgruppen erarbeiten die benötigten Grundlagen und sorgen im Rahmen ihres Mitwirkens bei den regionalen Gesamtverkehrskonzepten für die gemeindeübergreifende Koordination.

Aufgaben der Regionen

Die Regionen richten ihre Planungen auf die räumlich konkretisierten Modalsplit-Ziele des Kantons aus (vgl. lit. a).

**c) Gemeinden**

Die Gemeinden haben bei der Ausgestaltung kommunaler Richtpläne, von Bau- und Zonenordnungen, Erschliessungsplänen, Sondernutzungsplänen sowie Parkierungsverordnungen den kantonalen Zielsetzungen Rechnung zu tragen. Im Rahmen der Berichterstattung nach Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) ist den Aspekten «Verkehrsqualität», «Mobilität», «Verkehrssicherheit», «Umweltqualität», «Siedlungs- und Landschaftsqualität» sowie «Grundversorgung» und «Standortattraktivität für die Wirtschaft» besondere Beachtung zu schenken.

Aufgaben der Gemeinden