

4.2 Strassenverkehr

4.2.1 Ziele

Das Strassennetz dient sowohl dem motorisierten Individualverkehr, dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr und dem Transport von Gütern wie auch dem Fuss- und Veloverkehr. Zusammen und in Abstimmung mit dem Schienennetz (vgl. Pt. 4.3) stellt es die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete sicher und verknüpft diese untereinander sowie mit ausserkantonalen Gebieten. Das Strassennetz ist unter dem Gesichtspunkt der Siedlungs- und Landschaftsqualität, der Umweltvorsorge, der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Standortattraktivität, der Sicherheit und der reibungslosen Verkehrsabwicklung zu erneuern, zu optimieren und zu ergänzen. Netzergänzungen und Ausbauten zur Beseitigung von Stausituationen und zur Entlastung belasteter Gebiete haben Priorität.

Allgemein

Die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes ist in erster Linie mit organisatorischen Massnahmen zu gewährleisten. Zur Steigerung der Lebensqualität sind Entlastungen von Wohngebieten zu verwirklichen und dauerhaft zu sichern. Der Durchgangsverkehr ist konsequent auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und allfällige Stauräume sind möglichst ausserhalb empfindlicher Gebiete anzuordnen. Wo erforderlich, ist die intermodale Gesamtleistung durch Kapazitätserweiterungen für den motorisierten Individualverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu steigern.

Organisatorische Massnahmen

Der langfristigen Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur wird bei der Planung von künftigen Infrastrukturvorhaben Rechnung getragen. Die entsprechenden Interventionszeiträume sowie die dafür notwendigen Mittel werden mit den Neubauvorhaben koordiniert. Neu- und Ausbauten von Strassen haben sich in ihrer Erschliessungswirkung am bestehenden Siedlungsgebiet zu orientieren und zusammenhängende Naherholungsräume zu schonen.

Langfristige Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur

4.2.2 Karteneinträge

In der Richtplankarte sind Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen abschliessend festgelegt. Während bei Hochleistungsstrassen die möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des Verkehrs im Vordergrund steht, sind an Hauptverkehrsstrassen Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität vorzusehen, soweit die Verkehrsbelastung das zulässt.

Zuordnung und Funktion der Strassen

Hochleistungsstrassen sowie Hauptverkehrsstrassen, die als national bedeutende Verbindungsachsen gelten, sind gemäss Abb. 4.1 als Nationalstrassen vorzusehen. Die Übernahme in das Nationalstrassennetz setzt die Aufnahme in den entsprechenden Netzbeschluss des Bundes voraus.

Die Zuordnung und Funktion der Strassen wird wie folgt festgelegt:

Strassenklassierung	Funktion	Instrument für Festlegung
Hochleistungsstrassen (HLS)	Übergeordnete Achsen mit hoher Leistungsfähigkeit: <ul style="list-style-type: none"> • Möglichst sichere und reibungslose Bewältigung des MIV; • Umfassende Lärmschutzmassnahmen im Bereich von Wohngebieten. 	Kantonaler Richtplan (Für Nationalstrassen ist zudem die Aufnahme in den Netzbeschluss des Bundes erforderlich)
Hauptverkehrsstrassen (HVS)	Wichtige Achsen, die zusammen mit den HLS das übergeordnete Strassennetz bilden: <ul style="list-style-type: none"> • Kanalisieren des Verkehrs möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen; • Strassenraum dient MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr; • Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität. 	
Verbindungsstrassen	Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz: <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung. 	Regionaler Richtplan

Zur vorsorglichen Trasseesicherung wurden insgesamt mehr Strassenbauvorhaben in den Richtplan aufgenommen, als innerhalb des Planungshorizonts von 25 Jahren realisiert werden können. Auf Grund begrenzter finanzieller Mittel ist eine Priorisierung der einzelnen Vorhaben

unumgänglich. 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. Umfahrungsstrassen wurden nach Massgabe ihrer Gesamtwirkung im Sinne der Zielsetzungen (vgl. Pt. 4.2.1) priorisiert.

Begleitmassnahmen

Für Neuanlagen werden lediglich die generelle Lage und der voraussichtliche Realisierungshorizont bestimmt. Die konkrete Linienführung und die bauliche Ausgestaltung ist Sache der Projektierung gemäss Strassengesetzgebung. Begleitmassnahmen, die für das Erreichen und dauerhafte Sichern der Entlastungswirkung oder zur Begrenzung negativer Auswirkungen eines Strassenbauvorhabens erforderlich sind, bilden einen integralen Projektbestandteil und sind spätestens mit der Inbetriebnahme der Neuanlage zu realisieren. Mit Neubauvorhaben verknüpfte Abklassierungen von Strassenabschnitten werden in der Karte bezeichnet, soweit sie bereits lokalisiert werden können.

Autobahnraststätten

In der Richtplankarte sind zudem die Autobahnraststätten gemäss Art. 6 der Nationalstrassenverordnung (NSV) festgelegt.

Groberschliessung öffentliche Bauten und Anlagen

Soweit Strassen der Groberschliessung von öffentlichen Bauten und Anlagen im kantonalen Interesse dienen (vgl. Pt. 6), werden diese ebenfalls im Richtplan festgelegt.

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
1a	Stadttunnel Zürich, Anschluss Zürich-Brunau- Anschluss Dübendorf- Neuguet	Städtische Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse / als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifigem Tunnel mit unterirdischem Halbanschluss in den tiefergelegten Sihlquai (Nr. 5), abzustimmen mit Grundwasserschutz. Keine zusätzlichen Anschlüsse an das oberirdische Strassennetz, Halb- anschluss Sihlhölzli als solchen bei- behalten, Abbruch Sihlhochstrasse, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik (vgl. Pt. 4.5.2)	kurzfristig, primär weiter zu verfolgen- des Vorhaben
1b	Seetunnel Zürich, Anschluss Zürich-Brunau- Anschluss Dübendorf- Neuguet	Städtische Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse / als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifigem Tunnel, stadtverträgliche Begleitmassnahmen und restriktive Parkraumpolitik	Ersatzvariante, falls Nr. 1a nicht realisierbar
1c	Seebeckentunnel Zürich	Städtische Hochleistungsstrasse	Neubau von Tunnel, um den Grossraum Bellevue zu entlasten; stadtverträgliche Begleitmassnahmen, evtl. Parkhaus mit Parkhauseinfahrt beim Kongresshaus, evtl. neue Parkhauseinfahrt zum Opéra- Parkhaus	mittelfristig (Realisierung unabhängig von 1a und 1b)
2	Adlisbergtunnel, Anschluss Zürich-Tiefen- brunnen-Unterirdische Verzweigung Zürichberg	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Anbindung an den Stadttunnel (Nr. 1a), Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig (bis ca. 2030)
3	A52, Wehrenbachtobel- tunnel, Anschluss Zürich- Burgwies-Anschluss Waltikon	Hochleistungsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Anbindung an Adlisbergtunnel (Nr. 2) bzw. Seetunnel (Nr. 1b), Abklassierung Forchstrasse, Begleitmassnahmen	langfristig (nach 2035)
4	Lärmsanierung Grünau, Zürich	Hauptverkehrsstrasse (Nationalstrasse)	Lärmsanierung im Bereich der bestehenden Wohngebiete	kurzfristig (bis ca. 2022)
5	Westast Zürich	Hauptverkehrsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau Westast, unterirdischer Halbanschluss Sihlquai, tiefergelegtes Sihlquai und Begleitmassnahmen in Koordination mit Stadttunnel (Nr. 1a)	kurz- bis mittelfristig
6	Rosengartentunnel Zürich	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von mehrstreifigem Tunnel Wipkingerplatz-Bucheggplatz- Hirschwiesenstrasse, Abklassierung Rosengarten- und Bucheggstrasse zwischen Röschibachstrasse und Bucheggplatz, Begleitmassnahmen (in Koordination mit Pt. 4.3.2 Nr. 4)	kurz- bis mittelfristig
7	A1L, Einhausung Schwamendingen, Zürich	Städtische Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Lärmsanierung im Bereich der bestehenden Wohngebiete	kurzfristig (bis ca. 2024)
8	Verlängerung Glattalstrasse, Zürich	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Schaffhauserstrasse (Zürich Seebach und Opfikon), Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig
9	Verlängerung Birchstrasse, Zürich-Seebach	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel, abzustimmen mit Grundwasserschutz, Abklassierung Binzmühle- und Schaffhauserstrasse, Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
10	A1, Nordumfahrung Zürich (Gubrist), Limmattaler Kreuz– Anschluss Zürich-Seebach	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau auf 6 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moorschutz), Ausbau Niederholzstrasse (Weiningen) als Verbindungsstrasse, Überdeckungen bei beiden Gubristtunnel-Portalen, bei Äbnet (Zürich-Affoltern/Regensdorf, vgl. Pt. 3.9.2 Nr. 4), bei Chöschenrüti (Zürich/Rümlang, vgl. Pt. 3.9.2 Nr. 3) sowie zwischen Anschluss Zürich-Seebach und Stelzen (Opfikon), Begleitmassnahmen	Inbetriebnahme 3. Röhre kurzfristig, anschliessend Instandsetzung 1. und 2. Röhre
11	A1, Limmattal, Anschluss Dietikon–Limmattaler Kreuz	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau auf 8 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moorschutz), Überdeckungen im Bereich der Wohn- und Naherholungsgebiete sowie weitere Massnahmen zum grossräumigen Lärmschutz	langfristig (nach 2030)
12	Westumfahrung Dietikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Begleitmassnahmen in Koordination mit Kt. AG	mittel- bis langfristig
13	Ortsdurchfahrt Bickwil, Obfelden	Hauptverkehrsstrasse	Tieferlegung mit Überdeckung im Kernbereich, Begleitmassnahmen	kurzfristig
14	Umfahrung Ottenbach	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Muri- und Obfelderstrasse, Begleitmassnahmen	kurzfristig
15	Nordumfahrung Adliswil	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2- streifigem Tunnel, Abklassierung Zürichstrasse, Begleitmassnahmen	mittel- bis langfristig
17	Hirzeltunnel	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Möglichkeit für späteren Vollausbau auf 4 Fahrstreifen, Abklassierung Zuger- und Rückbau Sihltalstrasse (in Koordination mit Pt. 3.7.2 Nr. 5), Begleitmassnahmen	mittelfristig
20	Umfahrung Binz, Maur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifigem Tunnel als Zubringer zum Wehrenbachtobel- tunnel (Nr. 3), Abklassierung Zollikon- und Binzstrasse, Anpassung Siedlungs- gebiet und Begleitmassnahmen	langfristig (Trasseesicherung)
21	Umfahrung Schwerzenbach	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierungen, Begleitmassnahmen	langfristig (Trasseesicherung)

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs- horizont
22	Glattalautobahn, Verzweigung Zürich-Nord- Verzweigung Baltenswil	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Neubau von 4-streifigem Tunnel zur Entlastung der A1 im mittleren Glattal (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 3); Sicherstellung der Leistungsfähigkeit und der städtebaulichen Einordnung des Verflechtungsbauwerks bis über Autobahneinfahrt 62/Zürich-Seebach; ab östlichem Tunnelende Überdeckung des oberirdisch geführten Abschnitts bis zur Verknüpfung mit der A1 im Raum Baltenswil; landschaftsverträgliche Einbettung der Bauwerke in Koordination mit der Zulaufstrecke zum geplanten Brüttenertunnel (Pt. 4.3.2 Nr. 27a); Ausbau A1 zwischen Anschluss Neuguet und Verzweigung Brüttilsellen auf 6 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moorschutz); Ausbau A51 zwischen Verzweigung Zürich-Nord und Anschluss Flughafen auf 6 Fahrstreifen sowie Umgestaltung der Halbanschlüsse Werft und Flughafen; zweiter Halbanschluss Opfikon, Begleitmassnahmen	mittelfristig
23	A1, Verzweigung Baltenswil- Anschluss Töss	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau A1 zwischen Verzweigung Baltenswil und Anschluss Töss auf 8 Fahrstreifen (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nrn. 28 und 39)	mittel- bis langfristig
23a	Baltenswilerstrasse, Bassersdorf	Hauptverkehrsstrasse	Verlegung Baltenswilerstrasse in Abstimmung mit dem Zulauf zum Brüttenertunnel (vgl. Pt. 4.3.2 Nr. 27)	kurz- bis mittelfristig
24	Flughofstrasse Rümlang	Hauptverkehrsstrasse	Verlegung Flughafenstrasse in Abstimmung mit Plangenehmigungsverfahren für Flughafenbauten, Verlegung und Überbrückung der Glatt und Gewässerrevitalisierung Glatt (vgl. Pt. 3.4.2 Nr. 7)	mittel- bis langfristig
25	Wehntalerstrasse, Regensdorf-Anschluss Affoltern	Hauptverkehrsstrasse	Ausbau der bestehenden Strasse auf drei Fahrstreifen, abzustimmen mit Moorschutz	mittel- bis langfristig
26	A53, Oberlandautobahn, Anschluss Oberuster- Kreisel Betzholz	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn zwischen Anschluss Uster-Ost und Verzweigung mit der Forchautostrasse beim Anschluss Ottikon sowie Ausbau der Forchautostrasse zwischen Anschluss Ottikon und Anschluss Betzholz zur Nationalstrasse (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 31); landschafts- und siedlungsverträgliche Einbettung insbesondere im Bereich der Tunnelportale; im Bereich Isert Weiher in Koordination mit dem Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung Nr. ZH 322; Anschluss Wetzikon-West in Koordination mit geplantem Parkhaus für die Spinnerei Floos (oberirdische Parkierung als Übergangslösung); Prüfung einer Integration der Übertragungsleitung Heusberg-Betzholz in das neu zu erstellende Autobahntrasse; Rückbau Kreisel Betzholz, Abklassierung Aathalstrasse (Uster), Zürichstrasse (Seegräben), Zürcher- und Rapperswilerstrasse (Wetzikon) sowie Zürichstrasse (Hinwil), Begleitmassnahmen	mittelfristig

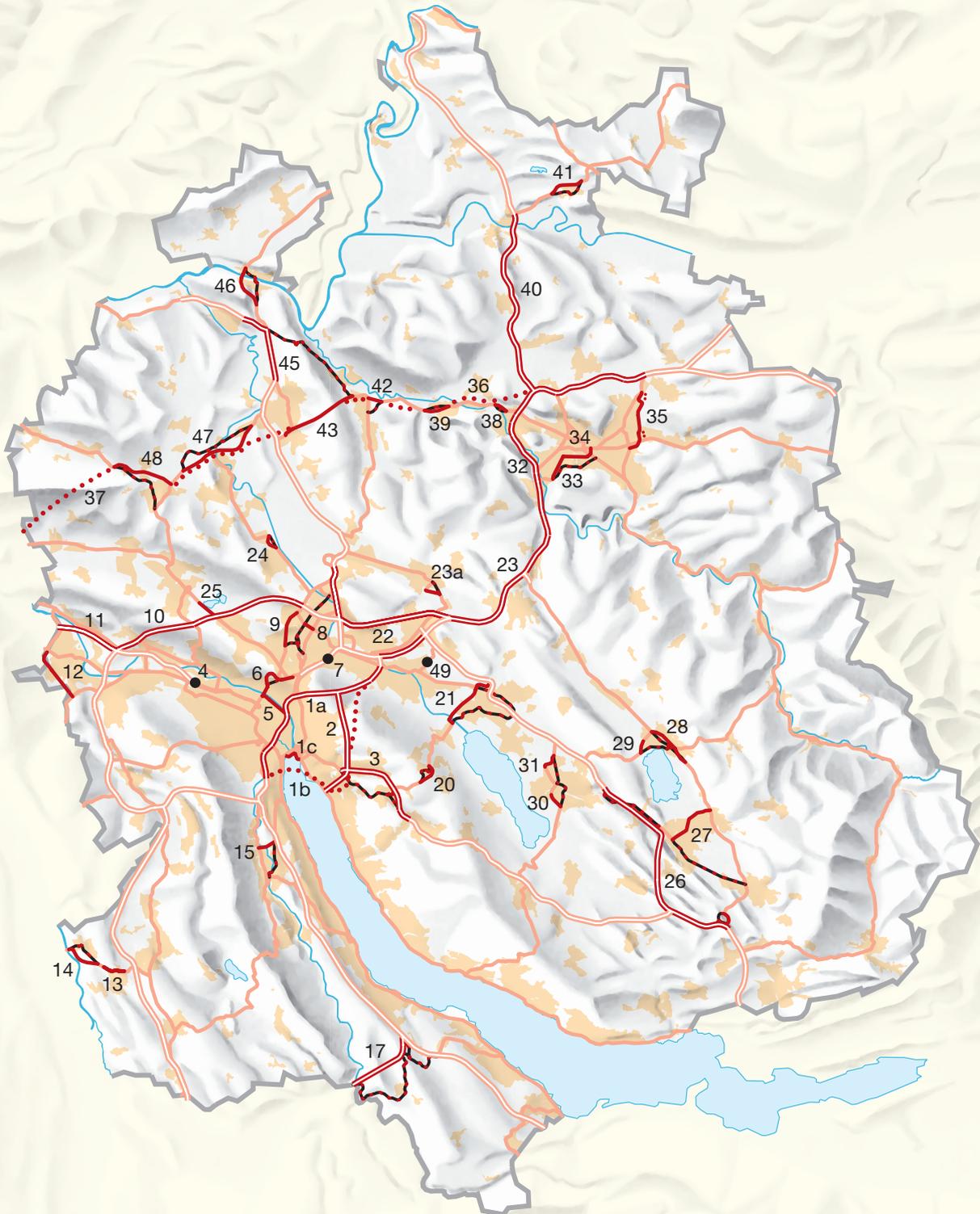
Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs-horizont
27	Westtangente Wetzikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse als flankierende Massnahme zur Oberland-autobahn (Nr. 26), Begleitmassnahmen	kurzfristig
28	Ortsdurchfahrt Pfäffikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, abzustimmen mit Grundwasserschutz, Abklassierung, Begleitmassnahmen	langfristig (Trasseesicherung)
29	Westtangente Pfäffikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Uster-, Tumbelen- und Pilatusstrasse	mittel- bis langfristig
30	Moosackerstrasse Uster	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Riediker-, Talacker-, Zentral- und Zürichstrasse, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig
31	Uster-West	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, abzustimmen mit Moorschutz, Abklassierung Berchtold- und Winterthurerstrasse, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig
32	A1, Umfahrung Winterthur, Anschluss Töss-Anschluss Oberwinterthur	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau auf durchgehend 6 Fahrstreifen zur Engpassbeseitigung und Entlastung der Stadt Winterthur, Umgestaltung Anschluss Töss, Verlegung der Autobahn in Tunnel durch Ebnet, Freilegung der Töss und Stadtreparatur, Überdeckung Wülflingen, verkehrlich flankierende Massnahmen und Begleitmassnahmen	mittelfristig; Koordinationsstand: Zwischenergebnis
33	Tieflegung Untere Vogelsangstrasse, Winterthur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse in Tiefelage mit Umnutzung Zürcherstrasse, u.a. zur Erschliessung von Zentrumsgebiet Nr. 6 (vgl. Pt. 2.3.2)	kurz- bis mittelfristig
34	Heiligbergtunnel Winterthur	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von mehrstreifigem Tunnel im Anschluss an tiefergelegte Untere Vogelsangstrasse (Nr. 33), Abklassierung Breitstrasse, Begleitmassnahmen	mittelfristig
35	Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse zur Erschliessung von Zentrumsgebiet Nr. 7 (vgl. Pt. 2.3.2); Querung der SBB-Anlagen mittels Brückenbauwerk (Führung über Riet- und Bahndammstrasse als Ersatzvariante, falls Brückenlösung nicht realisierbar); genaue Lage der Tunnelportale in Prüfung, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig
36	Äussere Nordumfahrung (Teil Ost), Verzweigung Winterthur-Nord-Verzweigung Bülach	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn, Linienführung zu prüfen in Koordination mit Nr. 32, Abklassierungen, Begleitmassnahmen	langfristig, primär weiter zu verfolgen des Vorhaben (Ersatzvarianten: Nrn. 38, 39, 42, 43)
37	Äussere Nordumfahrung (Teil West), Verzweigung Bülach-Verzweigung Wettingen	Hochleistungsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 4-streifiger Autobahn, Linienführung zu prüfen in Koordination mit Kt. AG; abzustimmen mit Moorschutz, Abklassierungen, Rückbau im Bereich Neeracherried, Begleitmassnahmen	langfristig, (Trasseesicherung), primär weiter zu verfolgendes Vorhaben (Ersatzvariante: Nrn. 47 [Bereich Höri] und 48)

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungs-horizont
38	Taggenbergtunnel	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel, Abklassierung, Begleitmassnahmen	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 36)
39	Untertunnelung Pfungen	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel, abzustimmen mit Grundwasser- schutz, Abklassierung, Begleitmassnahmen	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 36)
40	A4, Weinland, Verzweigung Winterthur- Nord-Anschluss Kleinandelfingen	Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)	Ausbau auf 4 Fahrstreifen	kurzfristig
41	Umfahrung Ossingen	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Andelfinger- und Steinerstrasse, Begleitmassnahmen; Linienführung und mögliche Tunnel- variante prüfen	mittelfristig
42	Umfahrung Embrach	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Winterthurerstrasse	langfristig (Ersatzvariante zu Nr. 36)
43	Dettenbergtunnel	Hauptverkehrsstrasse (als Nationalstrasse vorzusehen)	Neubau von 2-streifigem Tunnel, Abklassierung Weiacherstrasse, Begleitmassnahmen	mittelfristig (Ersatzvariante zu Nr. 36)
45	A50/A51, Autobahn- zusammenschluss Bülach- Glattfelden	Hochleistungsstrasse	Ausbau auf 4 Fahrstreifen (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 50)	kurzfristig
46	Umfahrung Eglisau	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Schaffhauser- und Zürcherstrasse, Begleitmassnahmen	kurz- bis mittelfristig
47	Umfahrung Höri- Neeracherried	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Wehntalerstrasse (Höri) und Dielsdorferstrasse (Neerach), Ausbau Dielsdorferstrasse zwischen Riedt und Neerach als Verbindungsstrasse, etappiertes Vorgehen für schnellstmöglichen Rückbau aller Strassen im Bereich Neeracherried	kurzfristig (Bereich Höri: Ersatzvariante zu Nr. 37)
48	Umfahrung Dielsdorf- Sünikon	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, (abzustimmen mit Moorschutz), Abklassierung Wehntalerstrasse, Begleitmassnahmen	mittelfristig (Ersatzvariante zu Nr. 37)
49	Erschliessung nationaler Innovationspark, Hubstandort Zürich	Groberschliessungsstrasse für öffentliche Bauten und Anlagen im kantonalen Interesse; kein Netzelement	Neubau von 2-streifiger, siedlungsorientierter Strasse zur Erschliessung des nationalen Innovationsparks, Hubstandort Zürich (vgl. Pt. 6.2.2); ein Anschluss an die Wangenstrasse, Stadt Dübendorf und Gemeinde Wangen-Brüttisellen; abzustimmen mit Festlegungen des kantonalen Gestaltungsplans	kurzfristig

Abb. 4.1

Übergeordnetes Strassennetz und Infrastrukturvorhaben

1:300 000



- Hauptverkehrsstrasse (HVS) bestehend
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) bestehend, Abklassierung bei Ersatz
- Hauptverkehrsstrasse (HVS) geplant
- Hochleistungsstrasse (HLS) bestehend
- Hochleistungsstrasse (HLS) geplant
- Hochleistungsstrasse (HLS) Variante / zu prüfende Linienführung

4.2.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton steuert den Ausbau und die Erneuerung des Strassennetzes über das mit der Gesamtverkehrsplanung abzustimmende Strassenbauprogramm (vgl. Pt. 4.1.3 a). Er erarbeitet im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten die erforderlichen Grundlagen zur Beurteilung von Zweckmässigkeit und Dringlichkeit baulicher und betrieblicher Massnahmen (Strategie HVS) und passt das übergeordnete Strassennetz gegebenenfalls den neuen Erkenntnissen an. Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass die Fertigstellung des Zürcher Hochleistungsstrassennetzes, der wirtschaftlichen Bedeutung des Kantons entsprechend, kurz-, mittel- und langfristig konsequent vorangetrieben wird.

Aufgaben des Kantons

Der Kanton realisiert und betreibt in Zusammenarbeit mit dem Bund ein integriertes Verkehrsmanagement mit den Elementen Verkehrsbeeinflussung auf Hochleistungsstrassen, regionale Verkehrssteuerung und Parkraummanagement und sorgt damit für eine optimierte Nutzung des Strassennetzes im Sinne der Ziele (vgl. Pte. 4.1.1 und 4.2.1). Zur Verkehrsbeeinflussung auf Hochleistungsstrassen ist mit der Steuerung der Zufahrten bereits ausserhalb des inneren Agglomerationsraumes zu beginnen. Priorität kommt 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. Der Kanton überwacht die laufende Entwicklung und den Stand der Zielerreichung im Rahmen des Gesamtverkehrscontrollings (vgl. Pt. 4.1.3).

Integriertes Verkehrsmanagement

Der Bund realisiert bauliche Massnahmen an Hochleistungsstrassen zur Leistungssteigerung bzw. zur Beseitigung von Engpässen, sofern betriebliche Massnahmen allein zur Aufrechterhaltung ihrer Leistungsfähigkeit und Sicherheit nicht ausreichen. Bund und Kanton sorgen für eine Minimierung der negativen Auswirkungen von Ausbauten durch entsprechende Begleitmassnahmen, insbesondere innerhalb von Wohngebieten. Sie planen und realisieren diese Begleitmassnahmen gleichzeitig mit den Ausbauvorhaben und stellen den Einbezug der betroffenen Regionen und Gemeinden sicher.

Hochleistungsstrassen

Der Kanton gewährleistet durch bauliche Gestaltung und betriebliche Massnahmen den sicheren und angepassten Verkehr auf den Hauptverkehrsstrassen. Er sorgt mit entsprechenden Sanierungsprogrammen für eine Minimierung der schädlichen Auswirkungen, insbesondere des Lärms und der Hitzebelastung durch versiegelte Flächen. An sensiblen Streckenabschnitten können besondere Lärmvorschriften erlassen werden. Der Kanton sorgt durch regelmässige Kontrollen für deren Einhaltung. Auf Achsen und in Gebieten mit Kapazitätsengpässen steigert er die intermodale Gesamtleistung durch eine angemessene Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Treten verkehrliche Behinderungen auf, trifft der Kanton Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Bei steuerungstechnischen Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busbevorzugung an den Knoten, Lichtsignalsteuerungen) sind die konkreten Auswirkungen auf den Individualverkehr gering zu halten. Der Kanton fördert den Fuss- und Veloverkehr durch die Bereitstellung sicherer, attraktiver und zusammenhängender Wege (vgl. Pt. 4.4.3).

Hauptverkehrsstrassen

b) Regionen und Gemeinden

In den regionalen Richtplänen sind – in Ergänzung zum übergeordneten Strassennetz – Verbindungsstrassen zu bezeichnen.

Verbindungsstrassen

Regionen und Gemeinden wirken im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrskonzepten bei der Überprüfung und Konkretisierung von Richtplanvorhaben mit, insbesondere bei der Planung von Begleitmassnahmen. Sie entwickeln Massnahmen zur Verbesserung der Strassenraumgestaltung, vor allem in städtisch geprägten Räumen, bei Ortsdurchfahrten und bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, und bezeichnen diese in den regionalen Richtplänen. Die Gemeinden ergreifen Massnahmen zur Förderung eines angenehmen Lokalklimas im Strassenraum (vgl. Pt. 4.1.1 c) und berücksichtigen dabei die Karte der Hitzebelastung im Strassenraum.

Aufgaben der Regionen und Gemeinden