

06 Verkehr

Das Glattal für die Zukunft rüsten

Mit dem Bau des Brüttener Tunnels für die Bahn sowie der Glattalautobahn stehen im mittleren Glattal grosse Verkehrsinfrastrukturprojekte an. Betroffen sind die Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen. Diese Region ist nicht nur Siedlungsentwicklungs-, sondern auch Erholungsraum. Eine Behördendelegation mit Vertreterinnen und Vertretern des Bundes, des Kantons, der zuständigen Planungsgruppe und der involvierten Gemeinden haben im Juli des Berichtsjahres eine Gebietsplanung zum mittleren Glattal unterzeichnet. In diesem Zielbild wurde ein Handlungsprogramm verabschiedet, um die Bauprojekte Brüttener Tunnel und Glattalautobahn sowie die kantonalen, regionalen und kommunalen Vorhaben aufeinander abzustimmen.

Limmattalbahn: Spatenstich mit Bundespräsidentin Doris Leuthard

Bundespräsidentin Doris Leuthard persönlich nahm Ende August des Berichtsjahres am Spatenstich für die Limmattalbahn teil. Vorangegangen war eine sechsjährige Planungsphase, Parlamentsentscheide in den Kantonen Zürich und Aargau sowie eine Volksabstimmung im Kanton Zürich. 2015 stimmten die Zürcher Stimmberechtigten mit 65 Prozent Ja-Stimmen-Anteil dem Baukredit zur Limmattalbahn klar zu. Bis Ende 2019 führt die Stadtbahn von Zürich Altstetten nach Schlieren, auf den Fahrplanwechsel 2022 fährt die neue Limmattalbahn gar bis nach Killwangen-Spreitenbach. Neben dem Konzept für den öffentlichen Verkehr sieht das Projekt zudem Verbesserungen für den Auto-, den Velo- und den Fussgängerverkehr vor.

Instandsetzung der A51

Die 1971 fertiggestellte kantonale Autobahn A51 zwischen Kloten und Bülach Nord wird vom Tiefbauamt umfassend instand gesetzt, die Hauptarbeiten begannen im September 2016. Im Sommer des Berichtsjahres stand während acht Wochen pro Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen zur Verfügung. Aufgrund der intensiven Bauweise können die Bauzeit und die damit verbundenen Verkehrseinschränkungen somit um vier Monate verkürzt werden.

Das «Tram Hardbrücke» fährt

Im Mai 2015 war Baubeginn – bereits zweieinhalb Jahre später fuhr das erste Tram über die Zürcher Hardbrücke. Pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember des Berichtsjahres konnten Stadt und Kanton Zürich die neue Tramverbindung einweihen. Die Tramlinie 8 fährt neu von der bisherigen Endhaltestelle Hardplatz weiter über die Hardbrücke zum Escher-Wyss-Platz und dann weiter bis zum Hardturm. Der stark frequentierte Bahnhof Hardbrücke wurde damit optimal ans dichte Tramnetz der Stadt Zürich angebunden. Das aufstrebende Quartier Zürich West ist dank dem Tram Hardbrücke noch stärker mit der Innenstadt verbunden. Davon profitieren nicht nur die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers, sondern auch die vielen Tausend Pendlerinnen und Pendler, die hier täglich zur Arbeit oder zur Schule fahren. In der Gegenrichtung bedient der «8er» wichtige Knotenpunkte wie den Stauffacher, den Paradeplatz und das Bellevue.

Das erste Jahrzehnt Agglomerationsprogramme

Wir fahren zur Arbeit, bewegen uns in der Freizeit oder reisen in den Urlaub. Die Nachfrage nach Mobilität wird auch in Zukunft weiter ansteigen. Dafür ist ein ausreichendes Verkehrsangebot sicherzustellen. Wichtiger Pfeiler bilden dabei die Agglomerationsprogramme. Der Bund entrichtet finanzielle Beiträge an die Verkehrsinfrastrukturprojekte in den Agglomerationen. Ende

Mit dem Bau der Limmattalbahn wird auch die Strasseninfrastruktur in der Region modernisiert. So tauschte der grösste Raupenkran der Schweiz die rund **150 Tonnen** schweren Träger der Schönenwerdbrücke in Dietikon während einer einzigen Nacht im März aus.



2016 reichte der Kanton die dritte Generation Agglomerationsprogramme beim Bund ein. Im Juli des Berichtsjahres fand in Winterthur eine Tagung mit Fachexpertinnen und -experten sowie Vertreterinnen und Vertretern von Bund, Kanton und Ge-

meinden statt. Im Zentrum standen Referate und Workshops, Erfahrungsaustausch sowie ein Ausblick auf die kommende Dekade Agglomerationsprogramme.

Legislaturziel RRZ 6.1: In den urbanen Räumen übernimmt der öffentliche Verkehr einen überdurchschnittlichen Anteil des Verkehrszuwachses. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist gesteigert

| Massnahme | Stand | Umsetzung |
|--|---------------|-----------|
| RRZ 6.1a Die Tramverbindung Hardbrücke im Dezember 2017 in Betrieb nehmen Siehe Seite 17. | Abgeschlossen | VD |
| RRZ 6.1b Den Bau der 1. Etappe Limmattalbahn Altstetten–Schlieren 2017 beginnen mit dem Ziel der Inbetriebnahme im Dezember 2019 Siehe Seite 17. | Planmässig | VD |
| RRZ 6.1c Die Agglomerationsprogramme der Generationen 1 und 2 zeitgerecht umsetzen Die Massnahmen im A-Horizont sind zu rund 70 Prozent entweder bereits umgesetzt, in andere Massnahmen überführt, an den Bund als Massnahmenträger übergeben oder aber vom Planungsstand her so weit fortgeschritten, dass eine Umsetzung in den nächsten zwei Jahren realistisch ist. | Planmässig | VD |
| RRZ 6.1d Den Velonetzplan festlegen und als planerische Grundlage in den regionalen Richtplänen berücksichtigen Der kantonale Velonetzplan wurde 2016 vom Regierungsrat beschlossen. Die Überführung in die regionalen Richtpläne erfolgte im Berichtsjahr. Einzelne Richtpläne wurden bereits festgesetzt, andere stehen kurz davor. | Abgeschlossen | VD |
| RRZ 6.1e Die prioritären Massnahmen im Bereich Fussverkehr als A-Massnahmen mit dem Agglomerationsprogramm 3. Generation beim Bund einreichen Mit dem Massnahmenplan Fussverkehr besteht ein strategisches Instrument, um das Angebot für den Fussverkehr zu verbessern und auszubauen. Eine Reihe von Massnahmen wurde in das Agglomerationsprogramm 3. Generation aufgenommen. | Abgeschlossen | VD |
| RRZ 6.1f Die Finanzierungsbeschlüsse von wichtigen Gesamtverkehrsprojekten (MIV und ÖV) in den Städten Zürich und Winterthur ausarbeiten (Stadt Zürich: Rosengartentunnel und -tram; Stadt Winterthur: ÖV-Hochleistungskorridor und Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze) Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat im Februar des Berichtsjahres ein Spezialgesetz für das Gesamtvorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel überwiesen und rund 1 Milliarde Franken für die weitere Planung und Umsetzung beantragt. Im September hat der Regierungsrat die notwendige Anpassung des kantonalen Richtplans dem Kantonsrat überwiesen. Mit Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision des kantonalen Richtplans ist der geänderte Eintrag der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze im kantonalen Richtplan erfolgt. | Planmässig | VD |

Legislaturziel RRZ 6.2: Die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems ist auch mit zunehmender Mobilität sichergestellt

| Massnahme | Stand | Umsetzung |
|--|------------|-----------|
| RRZ 6.2a Punktuelle Bevorzugungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr (ÖV) zur Vermeidung von Verlustzeiten und Anschlussbrüchen umsetzen Die Massnahmen werden entweder kontinuierlich gemäss den aktuell dringlichsten Problemen oder im Rahmen des Programms der regionalen Verkehrssteuerung (RVS) umgesetzt. | Planmässig | VD |
| RRZ 6.2b Die prioritären Massnahmen gemäss dem Konzept der regionalen Verkehrssteuerung (RVS) weiter umsetzen Die Massnahmen des RVS-Programms Limmattal werden im Rahmen der umfassenden Strassenumbauten zur Realisierung der Limmattalbahn umgesetzt. Im Glattal wurden im Bereich der Anschlussknoten zur Autobahn Massnahmen für die Projektierung vom Amt für Verkehr an das Tiefbauamt übergeben. | Planmässig | VD |
| RRZ 6.2c Die kantonale Verwaltung und Unternehmen bei der Optimierung der Mobilität ihrer Mitarbeitenden unterstützen Das Projekt «Prüfung der Einführung eines Mobilitätsmanagements in den Direktionen des Regierungsrates» wurde unter Einbezug von acht kantonalen Einrichtungen inhaltlich abgeschlossen. Für die Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements liegt eine Reihe von Empfehlungen vor. | Planmässig | VD |
| RRZ 6.2d Ausbauten der Strasseninfrastruktur planerisch vorantreiben Die im Richtplan eingetragenen Ausbauten werden entsprechend der Prioritätenreihung systematisch geplant und der Realisierung zugeführt. | Planmässig | VD |