

# Das regionale Gesamtverkehrskonzept Glattal

## Strategie für den Agglomerationsverkehr in einer Region auf dem Weg zu einer Stadtlandschaft von hoher urbaner Qualität



Das Glattal als zweitwichtigste Arbeitsplatzregion des Kantons Zürich weist seit den 1980er Jahren ein überdurchschnittliches Einwohner- und Beschäftigtenwachstum auf. Damit die weiterhin angestrebte Entwicklung nicht auf Kosten der Lebens- und Umweltqualität erfolgt, sieht das regionale Gesamtverkehrskonzept Glattal verschiedene Massnahmen in den Bereichen öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr vor. Diese Massnahmen sind mit der Siedlungsplanung abgestimmt.

Der Regierungsrat hat die Volkswirtschafts- und die Baudirektion im April 2003 beauftragt, eine Strategie für den Agglomerationsverkehr auszuarbeiten und darauf aufbauend regionale Gesamtverkehrskonzepte (GVK) zu erstellen. Diese dienen der Abstimmung der Verkehrsplanungen des Kantons und der Gemeinden mit der Siedlungsplanung, und sie stellen die Grundlage dar für die Entwicklung von Finanzierungskonzepten für die prioritären Massnahmen. Für das Glattal ist ein GVK besonders dringlich, weil es sich hier um einen Agglomerationsraum mit hohem und weiterhin wachsendem Verkehrsaufkommen handelt und schon heute verschiedentlich Verkehrsüberlastungen auftreten. Das GVK Glattal wird vom Amt für Verkehr zusammen mit dem Tiefbauamt, dem Amt für Raumordnung und Vermessung, dem Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft,

dem Zürcher Verkehrsverbund, den Verkehrsbetrieben Glattal (VBC), den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich (VBZ) sowie der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) erarbeitet. Der Kontakt zu den lokalen Planungsträgern erfolgt über die ZPG; zudem wird die Zusammenarbeit mit dem Modellvorhaben „glow. das Glattal“ gepflegt. Ein Entwurf des GVK wurde den Gemeinden und den regionalen Planungsträgern Mitte 2004 zur Stellungnahme vorgelegt.

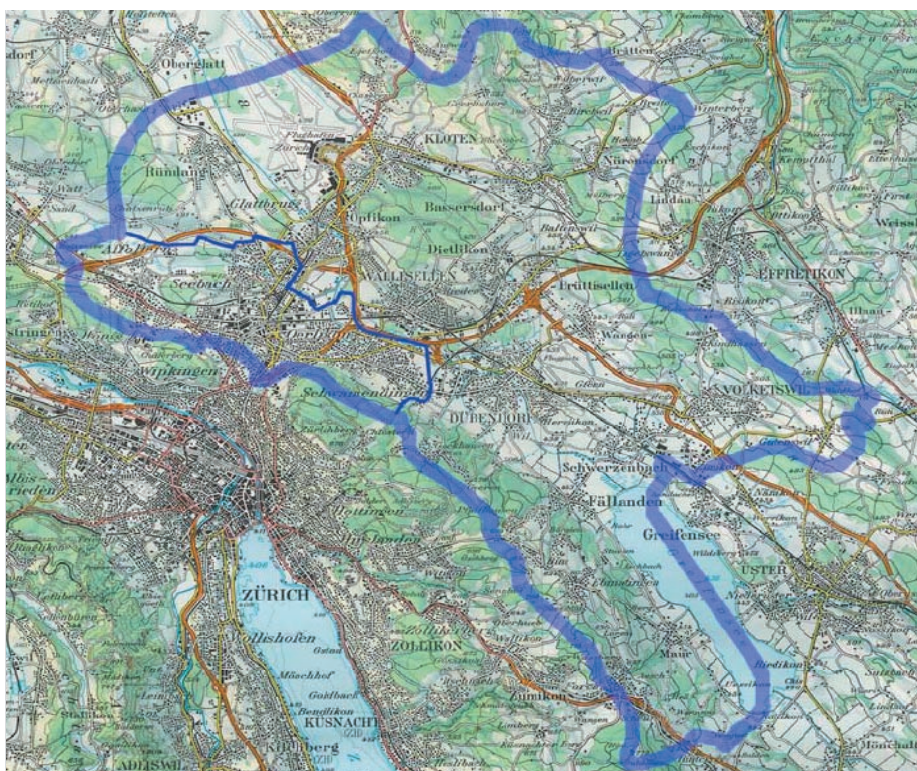
### Siedlungsentwicklung im Glattal

Das Glattal weist seit den 1980er Jahren ein überdurchschnittlich starkes Wachstum auf. Im Planungsgebiet des GVK Glattal, das neben den Gemeinden der ZPG auch die Stadtzürcher Kreise 11 und 12 umfasst (Abb. 1), wohnten im Jahr 2000 209 000 Personen, 20 000 Einwohnerinnen und Einwohner oder 12% mehr als

zwanzig Jahre zuvor. Noch eindrucksvoller ist die Entwicklung dieses Gebiets als Arbeitsort. Die Betriebszählung 2001 wies 152 000 Arbeitsplätze aus, 51 000 oder 50% mehr als im Jahr 1985 (Abb. 2). Beim Planungsgebiet des GVK Glattal handelt es sich damit nach der Stadt Zürich (Stadtkreise 1 bis 10) und den Agglomerationen Basel, Genf, Bern und Lausanne um das sechstgrösste Arbeitsplatzgebiet der Schweiz.

Nach den geltenden Raumplänen weist das Glattal ein grosses Potenzial für *weitere Bevölkerung- und Beschäftigtenzunahmen* auf. Grundsätzlich könnte sich die Entwicklung der letzten 30 Jahre ungebrochen fortsetzen, wobei folgende Unsicherheiten zu beachten sind:

> Wird der Anteil der Beschäftigten noch grösser, könnte sich die Abhängigkeit des Glattals von konjunkturellen Einflüssen verstärken.



**Abbildung 1:** Der Planungsumfang des GVK Glattal: das Gebiet der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) und die Stadtzürcher Kreise 11 und 12.

Verkehrswachstum einen zusätzlichen Anstieg der Umweltbelastung und in Teilen des Glattals auch eine weitere Beeinträchtigung der Siedlungsqualität zur Folge haben.

Für die zukünftige Entwicklung des Glattals gilt es, einen Weg zu finden, bei dem das Verkehrswachstum bewältigt werden kann, gleichzeitig aber auch Verbesserungen bei der Lebens- und Siedlungsqualität erzielt werden. Nur so führt eine Siedlungsentwicklung nach innen zu zukunftsfähigen Siedlungsstrukturen, einem Hauptanliegen der kantonalen Raumordnungspolitik wie auch der Agglomerationspolitik des Bundes. Die Förderung des Glattals ist aber auch aus *standortpolitischen* Gründen geboten, weil dieses nach der Stadt Zürich das bedeutendste Arbeitsplatzgebiet des Wirtschaftsraums Zürich darstellt.

Allerdings verlief die Entwicklung im Glattal in den letzten 15 Jahren im Unterschied zu anderen Regionen des Kantons erstaunlich konstant.

- > Das An- und Abflugregime des Flughafens Zürich kann die weitere Bevölkerungsentwicklung im Glattal beeinflussen.

lastet. Betroffen ist davon neben dem Individualverkehr auch der Busverkehr, dessen Zuverlässigkeit und Attraktivität beeinträchtigt werden. Verkehrsüberlastungen führen zudem zu Problemen bei der Verkehrssicherheit, und sie vermindern die Erreichbarkeit des Glattals. Werden keine Gegenmassnahmen getroffen, wird dieses

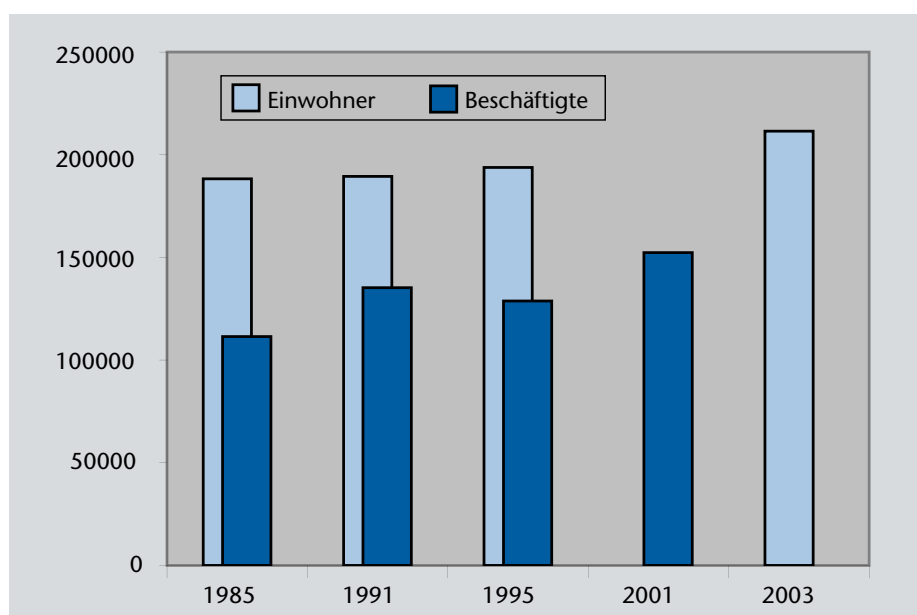
### Ziele und Strategie des GVK Glattal

Der Regierungsrat hat am 27. Oktober 2004 eine Strategie für den Ag-

### Verkehrsentwicklung

Das Verkehrsaufkommen im Glattal wird neben einem grossen Binnenverkehrsanteil auch wesentlich durch bedeutende Verkehrsverbindungen zu praktisch allen Regionen des Wirtschaftsraums Zürich bestimmt. Für die Zukunft wird im Sinne einer Trendprognose angenommen, dass im Glattal die Anzahl Personenfahrten pro Tag von rund 1,0 Mio. Fahrten im Jahr 1998 auf rund 1,6 Mio. im Jahr 2025 zunehmen wird (vgl. Abb. 3).

Dieses prognostizierte Verkehrswachstum stellt für den Kanton und die Glattalgemeinden eine grosse Herausforderung dar. Schon heute ist das Verkehrssystem im Glattal stark belastet, in Spitzenzeiten und speziell an einigen Knoten oftmals auch über-

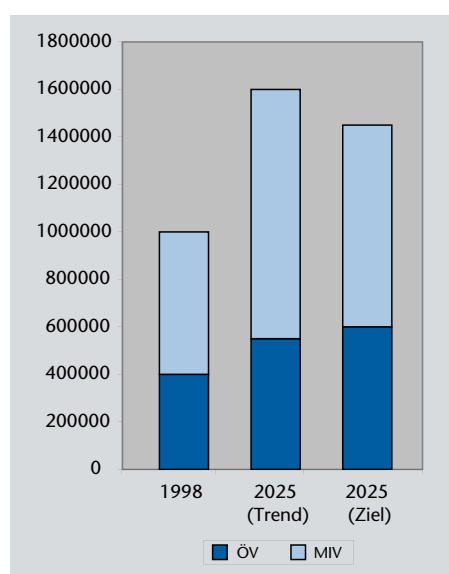


**Abbildung 2:** Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung im Glattal seit 1985.



glomerationsverkehr beschlossen, mit der die Entwicklung des Glattals zu einer Stadtlandschaft von hoher urbaner Qualität unterstützt werden soll. Kernstück ist der Aufbau eines *städtischen Verkehrssystem*, mit dem der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) am gesamten Verkehrsvolumen (Modalsplit) deutlich erhöht werden kann. Die entscheidenden Vorteile des ÖV liegen – gerade in dicht bebauten Siedlungsgebieten mit einem grossen Verkehrsaufkommen – in seiner hohen Flächeneffizienz und in einer vergleichsweise geringen Umweltbelastung. Ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel kann zudem wesentlich zu einer Siedlungsentwicklung nach innen beitragen, falls die Siedlungsplanung parallel dazu auf die Förderung von Standorten mit guter ÖV-Erschliessung ausgerichtet wird.

Bei der Erarbeitung des GVK Glattal zeigte sich, dass ein Vollausbau der vorhandenen Siedlungspotenziale selbst bei einer erheblichen Erhöhung des ÖV-Anteils zu einem Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs von weit über 40% führen würde. Eine solche Entwicklung wäre mit zu vielen negativen Auswirkungen verbunden (massive Überlastungen des Strassennetzes, negative Auswirkungen auf



**Abbildung 3:** Trend- und Zielentwicklung des Verkehrs im Glattal (Anzahl Personenkilometer pro Tag im Binnen-, Ziel- und Quellverkehr, ohne Durchgangsverkehr).

die Siedlungs- und Umweltqualität). Das GVK Glattal definiert daher für die Siedlungsentwicklung eine *neue Zielgrösse*. Diese baut auf den neu festgelegten Zielen der ZPG auf (150 000 Einwohner und 150 000 Beschäftigte im Jahr 2025 im Teilgebiet der ZPG-Gemeinden). Diese Zielanpassung hat zur Folge, dass sich die Zahl der für das Jahr 2025 prognostizierten täglichen Fahrten von 1,6 Mio. im Szenario Vollausbau auf 1,45 Mio. im neuen Szenario verringert (Abb. 3). Diese Verkehrsmenge lässt sich umwelt- und siedlungsverträglich bewältigen, wenn es gelingt, den Modalsplit von heute 35% auf 42% im Jahr 2025 zu erhöhen. Vorausgesetzt ist, dass die Massnahmen des GVK Glattal wie auch diejenigen auf der übergeordneten Ebene umgesetzt werden.

### Öffentlicher Verkehr

Der angestrebten Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr von heute 35% auf 42% im Jahr 2025 entspricht eine Zunahme der täglichen Fahrtenzahl von rund 400 000 auf rund 600 000. Dies setzt erhebliche Leistungssteigerungen auf den verschiedenen Stufen des ÖV voraus.

Auf der Stufe des *Grobverteilers* wird ein wichtiger Beitrag durch die geplanten Angebotsverbesserungen im Rahmen der dritten Teilergänzung der S-Bahn, den Bau eines siebenten und achten Geleises im Bahnhof Oerlikon, den Bau der neuen Durchmesserlinie mit dem Bahnhof Löwenstrasse sowie die Leistungssteigerung auf der Strecke Oerlikon–Flughafen–Winterthur erbracht.

Zentrales Element für die Erreichung der angestrebten Modalsplitziele ist die *Glattalbahn*. Sie stellt attraktive Verbindungen zwischen den Bahnstationen und den wichtigsten Zielorten in der Region her. Mit ihrer Streckenführung schafft sie zudem eine neue, deutlich erkennbare *Leitlinie für die Siedlungsentwicklung* des Glattals (vgl. Abb. 4). Für Gebiete, die von der Glattalbahn nicht erschlossen sind, aber weiterhin ein starkes Ver-

## Strategie des GVK Glattal

### Öffentlicher Verkehr

- > Glattalbahn
- > Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn
- > Ringbahn Hardwald (Trasse-Sicherung)
- > Erweiterung des Tramnetzes
- > Regionaler Ausbau des Busnetzes

### Motorisierter Individualverkehr

- > Aufbau einer regionalen Verkehrssteuerung (RVS)
- > Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf der Nordumfahrung Zürichs (A1)
- > Verschiedene Strassenausbauten (Ersatz für von der Glattalbahn beanspruchte Flächen)
- > Neue Autobahn im Glattal (K10, Baltenswil–Bassersdorf–Kloten–Anschluss Seebach) mit flankierenden Massnahmen
- > Punktuelle Ergänzungen des Hauptverkehrsstrassennetzes

### Fuss- und Veloverkehr

- > Verbesserung des Zugangs zu den ÖV-Haltestellen
- > Gestaltung attraktiver Wege in den Ortszentren und im Einzugsbereich der ÖV-Haltestellen.

### Nachfragesteuerung

- > Harmonisierung der Parkplatzbewilligungspraxis
- > Mobilitätsberatung für publikumsintensive Konsum- und Freizeiteinrichtungen

kehrswachstum aufweisen, sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- > Raum Stettbach–Dübendorf–Bassersdorf–Kloten: Langfristig ist der Bau eines schienengebundenen Verkehrsmittels in Betracht zu ziehen (Ringbahn Hardwald), dessen Trasse rechtzeitig zu sichern ist. Ausgebaute Busnetze erbringen vorläufig jedoch eine genügende Leistung.
- > Im stadtnahen Bereich des Glattals soll die ÖV-Erschliessung durch eine Erweiterung des städtischen Tramnetzes über die Stadtgrenzen hinaus verbessert werden.

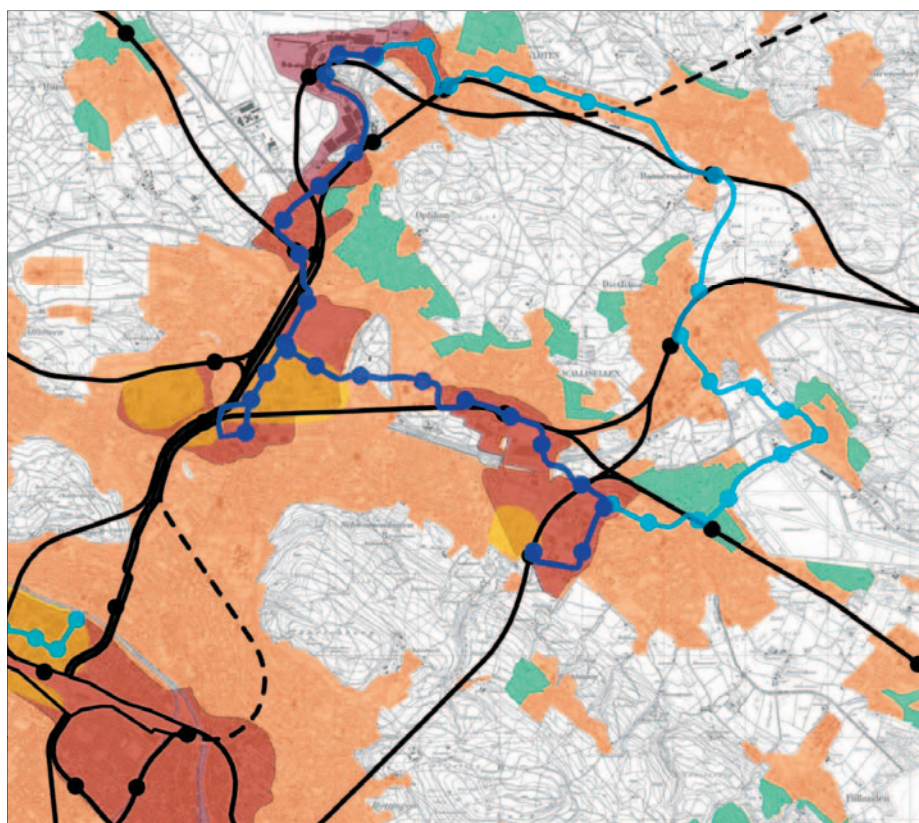


Abbildung 4: S-Bahn-Netz im Glattal, Linienführungen der Glattalbahn und der Ringbahn Hardwald.

Schliesslich sind auf der Stufe der Feinverteilung die *Busnetze* weiter zu entwickeln und mit den übergeordneten schienengebundenen Verkehrsmitteln abzustimmen.

#### Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr wird im Glattal auch bei einer starken Förderung des ÖV weiterhin einen erheblichen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen einnehmen. Auch wenn sich dieser Anteil gemäss Zielszenario von heute 65% auf 58% im Jahr 2025 reduzieren soll, entspricht dies immer noch einer Zunahme der täglichen Fahrtzahl von rund 650 000 im Jahr 1998 auf rund 850 000 im Jahr 2025 (+32%). Das Trendszenario (mit Vollausbau) rechnet demgegenüber mit einer Zunahme der täglichen Fahrtzahl im motorisierten Individualverkehr um 58%.

Das GVK Glattal schlägt daher auch Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes vor. Auf der betrieblichen Ebene ist der Aufbau einer *regionalen Verkehrssteuerung (RVS)* zu erwähnen,

welche der Verstetigung des Verkehrsflusses auf den Strassen dient. Davon profitiert nicht nur der Individualverkehr, sondern auch der strassengebundene ÖV, dessen Fahrplanstabilität erhöht wird.

Der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes dienen zudem verschiedene *Strassenausbauten*. Mit ihnen soll hauptsächlich Ersatz geschaffen werden für Strassenraum, der von der Glattalbahn beansprucht wird:

- > Verlängerte Birchstrasse in Rüm- lang / Opfikon / Kloten
- > Anpassungen an der Ringstrasse und am Knoten Sonnental in Dübendorf
- > Bau der verlängerten Aubruggstrasse in Zürich / Opfikon (diese Strasse dient zudem der Erschliessung des Entwicklungsgebiets Oberhauserried für den motorisierten Individualverkehr).

Einem entsprechenden Kredit hat das Zürcher Volk im Jahr 2003 zusammen mit dem Kredit für den Bau der Glattalbahn zugestimmt.

Hinzu kommen punktuelle Ergänzungen des Netzes der Hauptverkehrsstrassen (Umfahrung Fällanden, neue Verbindung Dietlikon–Wangen).

Von grosser Bedeutung sind zudem folgende Massnahmen auf der *übergeordneten Ebene*:

- > Der Betrieb von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf der Nordumfahrung Zürichs (A1) seit 2004 stärkt deren Funktionsfähigkeit und trägt damit zur Vermeidung von Ausweichverkehr auf das untergeordnete Netz bei.
- > Eine neue Autobahn im Glattal (K10, Baltenswil–Bassersdorf–Kloten–Anschluss Seebach), deren Linienführung bei der laufenden Revision des kantonalen Richtplans festgelegt werden soll, wird ebenfalls der Stärkung der Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes und der Vermeidung von Ausweichverkehr dienen. Der Nutzen dieser Strasse für das Glattal kann mit geeigneten flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Netz zusätzlich erhöht werden.

### Fuss- und Veloverkehr

Das Glattal weist mit seinen dicht bebauten, eher dezentral ausgerichteten Siedlungsgebieten und seinen topografischen Verhältnissen gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr auf. Das entsprechende Potenzial ist aber noch nicht ausgeschöpft. Zur Förderung dieser umweltfreundlichen Verkehrsarten setzt das GVK Glattal auf folgende Schwerpunkte:

- > Verbesserung des Zugangs zu den Haltestellen der S-Bahn und der Glattalbahn;
- > Gestaltung attraktiver Wege in den Ortszentren und im Einzugsbereich der ÖV-Haltestellen.

Viele der vorgeschlagenen Massnahmen fallen in den Zuständigkeitsbereich der *Standortgemeinden*, welche die Aufgabe gemeinsam im Rahmen des Netzwerks „glow. das Glattal“ bearbeiten. Der Bund anerkennt diese Zusammenarbeit als agglomerationspolitisches Modellvorhaben.

### Nachfragesteuerung

Ergänzend zu baulichen und betrieblichen Massnahmen enthält das GVK Glattal mit den Bereichen Parkplatzpolitik und Mobilitätsberatung auch Massnahmen, die auf eine Beeinflussung der Verkehrsnachfrage ausgerichtet sind.

Im Bereich *Parkplatzpolitik* regt das GVK Glattal ein gemeinsames Projekt der Glattalgemeinden, der ZPG und des Kantons zur Harmonisierung der Parkplatzbewilligungspraxis an. Abstimmungsbedarf besteht sowohl bei der Bestimmung der Grösse des jeweils zulässigen Parkplatzangebots als auch bei der Frage, ob und wie dieses bewirtschaftet werden soll.

Die vorgesehene *Mobilitätsberatung* richtet sich vor allem an Unternehmen, die publikumsintensive Konsum- und Freizeiteinrichtungen betreiben. Sie sollen unterstützt werden bei der Einführung eines Mobilitätsmanagements, das der effizienten Abwicklung des anfallenden Verkehrs dient.

### Evaluation des GVK Glattal

Bei der Gesamtevaluation des GVK Glattal wurde festgestellt, dass die *Glattalbahn* hinsichtlich der angestrebten Verkehrs-, Siedlungs- und Umweltziele die bedeutsamste Massnahme des GVK Glattal darstellt. Sie wird im Binnenverkehr zu einer markanten Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr führen. Für das Erreichen der angestrebten Modalsplitziele ist aber auch ein leistungsfähiges ÖV-Angebot im Ziel- und Quellverkehr nötig, besonders auf den Verbindungen zur Stadt Zürich und zum Limmattal. Diese Verkehrsströme sind deutlich grösser als diejenigen im Binnenverkehr.

Beim *Strassenverkehr* zeigt die Gesamtevaluation auf, dass sich die Stausituation weiterhin verschärfen dürfte, dass die negativen Auswirkungen jedoch mit dem reduzierten Siedlungsziel und den geplanten Massnahmen im Vergleich zum Trendszenario deutlich verringert werden können. Weitere Verbesserungen im Strassenverkehr lassen sich v. a. durch einen Angebotsausbau auf der übergeordneten Ebene (insbesondere durch den Bau der K10) verwirklichen. Damit ein solcher Schritt aber nicht den Anstrengungen beim ÖV entgegen wirkt und zu einer Verschiebung des Modalsplits zugunsten des motorisierten Individualverkehrs führt, sind geeignete flankierende Massnahmen vorzusehen. Mit diesen ist sicherzustellen, dass die auf dem untergeordneten Strassennetz gewonnenen Kapazitäten zur Bevorzugung der Busse und zur Verbesserung der Siedlungsqualität genutzt werden. Im Weiteren ist eine gezielte Beschränkung und Differenzierung des Parkplatzangebots im Glattal von zentraler Bedeutung.

### Weiteres Vorgehen

Als nächster Schritt ist in Zusammenarbeit mit der ZPG und den Gemeinden zu ermitteln, welches die vordringlichsten Massnahmen des GVK Glattal sind. Danach wird der bereinig-

te Schlussbericht erstellt, der in der zweiten Jahreshälfte 2005 vorliegen wird. Die auf das GVK abgestimmte Umsetzung der Siedlungsziele in den *kommunalen Raumplänen* liegt zu einem grossen Teil in der Kompetenz der Gemeinden. Ausserdem beabsichtigt die ZPG eine entsprechende Überprüfung des regionalen Richtplans.

Das GVK Glattal stellt zusammen mit den übrigen regionalen GVK eine Grundlage dar für das *Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich*, das Realisierungs- und Finanzpläne für die prioritären Massnahmen enthält. Dieses Programm ist somit Voraussetzung für die Umsetzung der in den einzelnen GVK vorgeschlagenen Massnahmen. Es stellt zudem die Grundlage dar, um beim Bund Mittel für den Agglomerationsverkehr beantragen zu können. Mit einer solchen Unterstützung könnte die Umsetzung der in den einzelnen GVK vorgeschlagenen Massnahmen beschleunigt werden, da deren Finanzierung erst teilweise gesichert ist.

Das GVK Glattal wird auch in Zukunft nicht stehen bleiben dürfen. Vielmehr ist es periodisch zu überprüfen und zu aktualisieren, damit es einen dauerhaften Beitrag zur Stärkung des Lebens- und Wirtschaftsraums Glattal leisten kann.

#### Herausgeberschaft:

#### Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich

Amt für Verkehr  
Schaffhauserstrasse 418  
Postfach  
8090 Zürich  
Tel. 044 306 50 80  
Fax 044 306 50 95  
afv@vd.zh.ch  
www.afv.zh.ch

Bild Frontseite:

© ARGE Gestaltung Glattalbahn – Ernst Basler + Partner AG, Feddersen & Klostermann und Nicolas Grimshaw & Partners Ltd./ Mathys AGV, Zürich