

Verkehr

Mehr Velo im Kanton

Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept hat sich der Regierungsrat das Ziel gesetzt, den Anteil des Veloverkehrs am Verkehrsaufkommen kontinuierlich zu erhöhen. Bis 2030 sollen im Kanton acht Prozent aller Wegetappen mit dem Velo zurückgelegt werden. Um das Engagement des Kantons für diesen zukunftssträchtigen Verkehrsträger zu untermauern, hat der Regierungsrat im Dezember des Berichtsjahres dem Kantonsrat beantragt, das ausgelaufene Veloförderprogramm fortzusetzen. Für das Veloförderprogramm 2 ist ein zielgerichteter Massnahmenkatalog vorgesehen, der die Erhöhung des Veloverkehrsanteils unterstützt und die Vorzüge des Velos gegenüber Bevölkerung, Verwaltung, Politik und Wirtschaft verdeutlicht.

Der Kanton will einhergehend mit der Umsetzung des Veloförderprogramms 2 den systematischen Infrastrukturausbau gemäss kantonalem Velonetzplan vorantreiben (siehe RRZ 6a). Neben der Behebung von infrastrukturellen Schwachstellen, wozu auch Netzlückenschliessungen gehören, werden auch Veloprojekte mit Pilotcharakter gestartet. So beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat im Berichtsjahr einen Objektkredit für wichtige Veloprojekte, die zusammen mit dem Brüttener Tunnel der SBB realisiert werden können. Zum einen geht es um die Veloschnellroute in Wallisellen, die ein hindernisfreies, komfortables, zusammenhängendes und sicheres Pendeln erlaubt, und zum anderen um die Velohauptverbindungen in Dietlikon. Auch die regionale Veloverbindung mit integrierter Velostation unter dem Hauptbahnhof Zürich wird konkreter: Der Kanton und die Stadt unterzeichneten im Berichtsjahr eine Vereinbarung über die Nutzung, den Betrieb und den Unterhalt des Tunnels.

Glattalbahnverlängerung und Tram Affoltern

Das Mobilitätsbedürfnis im Kanton steigt. Besonders in Regionen mit schnell wachsender Bevölkerung sind die Verkehrsinfrastrukturen stark beansprucht und punktuell überlastet. Für die Glattalbahnverlängerung Kloten hat der Regierungsrat im Berichtsjahr einen Kredit für die Weiterentwicklung der Pläne bis

zur Baureife freigegeben. Neben der Verlängerung der Glattalbahn bis ins Entwicklungsgebiet Steinacker in Kloten werden im Gesamtprojekt auch gleich Hochwasserschutzmassnahmen für den Flughafen und die Stadt Kloten sowie eine Velohauptverbindung zwischen Flughafen und dem Gebiet Grindel in Angriff genommen. Die Inbetriebnahme der 3,5 Kilometer langen Neubaustrecke der Glattalbahn ist ab 2029 möglich.

Im Gebiet Affoltern im Nordosten der Stadt Zürich stieg die Bevölkerungszahl in den letzten 15 Jahren um 40 Prozent. Dem Grossteil der heutigen und der zukünftigen Verkehrsnachfrage im Quartier soll mit einer neuen Tramverbindung begegnet werden. Das Vorprojekt der rund vier Kilometer langen Neubaustrecke liegt vor. Der Regierungsrat bewilligte im Juni des Berichtsjahres eine gebundene Ausgabe von 16 Millionen Franken zur weiteren Projektierung. Der Bau der Strecke zwischen Holzrüd und Radiostudio ist für die Jahre 2024 bis 2027 vorgesehen.

Coronakrise und ihre Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

Die Coronakrise mit ihren Lockdowns und internationalen Reisebeschränkungen hatte im Berichtsjahr grosse Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr und den Flughafen Zürich. Ab März des Berichtsjahres wurde das Angebot im öffentlichen Verkehr teilweise stark reduziert, wofür Abonentinnen und Abonenten finanziell entschädigt wurden. Das nationale Schutzkonzept für Fahrgäste und Personal konnte schnell umgesetzt werden. Wegen der Ertragsausfälle aufgrund der Coronapandemie fällt das Defizit des Zürcher Verkehrsverbundes im Berichtsjahr deutlich höher aus als budgetiert.

Der Flugverkehr kam zwischen April und Juni des Berichtsjahres beinahe komplett zum Erliegen. Trotzdem blieb der Flughafen Zürich immer offen und in Betrieb, um die Infrastruktur für Fracht-, Repatriierungs- und Ambulanzflüge aufrechtzuerhalten. So wurde ein entscheidender, landesweiter Beitrag zur Bewältigung der Krise geleistet.

«Veloverkehr als aktive und nachhaltige Mobilität schont Ressourcen und sorgt für mehr Lebens- und Wohnqualität. Von der Strategie bis zur Detailausarbeitung: Planung und Projektierung von Veloinfrastruktur ist eine ämterübergreifende Aufgabe des Kantons.»

**Viktoria Herzog, Projektleiterin Koordinationsstelle Veloverkehr, Amt für Mobilität (Mitte),
Urs Günter, Leiter Fachstelle Fuss- und Wanderwege, Amt für Mobilität (rechts),
Marc Stutz, Projektleiter, Tiefbauamt (links)**



Legislaturziel RRZ 6: Die steigende Nachfrage nach Mobilität bewältigen

Massnahme	Stand	Umsetzung
<p>RRZ 6a Den in den regionalen Richtplänen verankerten Velonetzplan mit speziellem Fokus auf die urbanen Räume und einem effizienten Mitteleinsatz umsetzen</p> <p>Im Berichtsjahr wurden Bestellungen für Radwegprojekte im Umfang von 25 Millionen Franken ausgelöst. Dies übertrifft die gesetzlichen Vorgaben um 10 Millionen Franken. Die Priorität liegt auf den urbanen Agglomerationsräumen. So sind zum Beispiel eine Veloschnellroute in Wallisellen und eine Velohauptverbindung in Dietlikon geplant. Der Velonetzplan weist zwar noch einige Schwachstellen auf, es wird aber so viel Bestellvolumen ausgelöst, wie es mit den für die Planung und die Umsetzung vorhandenen Ressourcen möglich ist. Damit das Velonetz in Zukunft noch mehr genutzt wird, beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Veloförderprogramm mit einem zielgerichteten Massnahmenkatalog zu verlängern.</p>	Planmässig	VD
<p>RRZ 6b Zentrale Infrastrukturprojekte wie Rosengartentram und -tunnel, Ortsumfahrungen und -durchfahrten oder Projekte des Güterverkehrs vorantreiben</p> <p>Die Umfahrungen Grüningen, Neeracher Ried und Eglisau konnten im Berichtsjahr weiter vorangebracht werden. Sie werden alle drei voraussichtlich 2021 dem Tiefbauamt zur Projektierung übergeben oder politischen Entscheidkörpern zugeführt. Das Projekt Rosengartentram und -tunnel wurde bezüglich seines Kredits und Spezialgesetzes vom Volk abgelehnt. Andere Massnahmen zur Lösung der Problematik fallen nun wieder in die Zuständigkeit der Stadt Zürich.</p>	Planmässig	VD
<p>RRZ 6c Eine Plattform «Dialog Mobilität der Zukunft» etablieren</p> <p>Das Projekt verzögert sich aufgrund der Einschränkungen durch die Coronakrise und fehlender Personalressourcen.</p>	Verzögert	VD
<p>RRZ 6d Schlüsselprojekte des öffentlichen Verkehrs wie Brüttener Tunnel und Bahnhof Stadelhofen durch erfolgreiches Lobbying beim Bund unterstützen</p> <p>Die Projekte Brüttener Tunnel und Bahnhof Stadelhofen wurden erfolgreich in den nationalen STEP-Ausbauschrift 2035 aufgenommen.</p>	Abgeschlossen	VD
<p>RRZ 6e Siedlungsverträglichkeit der Staatsstrassen in Ortszentren verbessern mit Fokus auf Geschwindigkeit, Trennwirkung, Sicherheit, Velo- und Fussverkehr sowie Aufenthaltsqualität</p> <p>Bei den Ortsdurchfahrten in Gossau, Schwerzenbach, Riedikon/Uster, Brüttsellen und Flaach konnten wichtige Etappenziele in Form von abgeschlossenen Vorstudien oder relevanten Entscheidungen erreicht werden. Neben Massnahmen zur Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit wurde auch die Situation bezüglich Lärm beurteilt. Dazu wurden neben dem Einbau von lärmarmen Belägen auch Entscheide zugunsten von Temporeduktionen gefällt, wenn sich dadurch neben der Lärmproblematik auch die Verkehrssituation und die Sicherheit verbessern liessen.</p>	Planmässig	VD