



GESAMTPERSPEKTIVE ZÜRICH

Absichtserklärung zur Zusammenarbeit
zwischen Kanton Zürich und SBB
mit Arbeitsprogramm



Inhaltsverzeichnis

PRÄAMBEL	3
1. ZIELSETZUNG	4
2. GEGENSTAND UND ABGRENZUNG	4
3. FOKUSTHEMEN	5
3.1 MOBILITÄTSMANAGEMENT	5
3.2 AREALENTWICKLUNG	6
3.3 KOORDINATION INFRASTRUKTUREN	7
3.4 GÜTERVERKEHR / LOGISTIK	8
3.5 MOBILITÄT DER ZUKUNFT	10
4. ARBEITSPROGRAMM	11
5. GRUNDSÄTZE DER ZUSAMMENARBEIT	11
6. ORGANISATION	12
7. FINANZIELLES	12
8. MODALITÄTEN	12
9. UNTERSCHRIFTEN	13
ANHANG: ARBEITSPROGRAMM	14



Präambel

Der Kanton Zürich als grösster Lebens- und Wirtschaftsraum der Schweiz hat in den letzten Jahrzehnten ein starkes Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum erfahren, welches auch in Zukunft anhalten wird. Als Folge davon wird der öffentliche Verkehr (ÖV) schweizweit bis 2040 überdurchschnittlich zunehmen. Der Kanton Zürich setzt sich zum Ziel, dass mindestens 50% des Neuverkehrs über den ÖV abgewickelt werden.

Der Kanton Zürich bietet aufgrund seiner zentralen geografischen Lage, der wirtschaftlichen Dynamik sowie seiner verkehrspolitischen Bedeutung ein grosses Potenzial bei der verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung. Dieses Wachstum bedingt eine langfristig ausgelegte und aufeinander abgestimmte Verkehrs- und Raumentwicklung, welche die Qualitäten des Kantons Zürich berücksichtigt. Die SBB als einer der bedeutendsten Anbieter von öffentlichen Transportleistungen nimmt hierbei eine Schlüsselrolle ein.

Aufgrund der starken Wechselwirkungen zwischen Personen- und Güterverkehr, Bahninfrastruktur und räumlicher Entwicklung bedürfen strategische Projekte eines koordinierten Vorgehens zwischen SBB und Kantonen. Dieser Anforderung soll die Gesamtperspektive Zürich Rechnung tragen. Sie soll konkret zu Effizienzsteigerungen, Innovationen und Optimierungen bei den von Kanton Zürich und SBB angestrebten Entwicklungen beitragen. Um die Potenziale bestmöglich zu nutzen, bündeln der Kanton Zürich und die SBB ihre Kräfte und schliessen diese Absichtserklärung zur Zusammenarbeit ab.

Diese Absichtserklärung berücksichtigt die gesetzlichen Rahmenbedingungen und schliesst Themen aus, die ausserhalb der alleinigen Kompetenzen von Kanton Zürich und SBB liegen. Sie entfaltet für den Kanton Zürich und die SBB keine rechtlichen Verpflichtungen.



1. Zielsetzung

Die Absichtserklärung zwischen dem Kanton Zürich und der SBB soll eine effiziente und transparente Zusammenarbeit der Parteien sicherstellen. Mit dieser Absichtserklärung werden Voraussetzungen für eine vernetzte Planung geschaffen, um einen Mehrwert für die Kunden zu generieren, die wirtschaftliche Entwicklung im Kanton Zürich zu fördern und der SBB attraktive Perspektiven zur Weiterentwicklung aufzuzeigen. Kanton und SBB setzen sich gemeinsam zum Ziel, das Preis-Leistungsverhältnis von Mobilitätsangeboten für Kunden im Regionalverkehr kontinuierlich zu verbessern. Die Umsetzung der Absichtserklärung erfolgt anhand eines Arbeitsprogramms entlang von Fokusthemen, die für die Parteien grosse Herausforderungen darstellen. Dabei bilden die 11 Planungsregionen des Kantons Zürich den örtlichen Bezug.

2. Gegenstand und Abgrenzung

Die Absichtserklärung umfasst folgende Fokusthemen:

- Mobilitätsmanagement
- Arealentwicklung
- Koordination Infrastrukturen
- Güterverkehr und Logistik
- Mobilität der Zukunft

Die Fokusthemen sind im Abschnitt 3 beschrieben.

Ausgenommen vom Geltungsbereich dieser Absichtserklärung sind folgende Themenbereiche: Angebot im Regional- (Angebotskonzept Zürcher S-Bahn 2. Generation) und Fernverkehr sowie Angebot im Güterverkehr, Rollmaterial, Infrastruktur für Personen- und Güterverkehr inkl. Abstell- und Serviceanlagen, Tarif und Distribution. Für diese Themen existieren andere Gremien und Entscheidungsstrukturen. Für den Betrieb der Zürcher S-Bahn besteht bis 2021 eine Zielvereinbarung zwischen dem Kanton Zürich (Zürcher Verkehrsverbund) und der SBB.

Die Verantwortung für die Planung des zukünftigen Bahnangebots sowie der dafür notwendigen Infrastruktur in der Schweiz obliegt dem Bundesamt für Verkehr (BAV). Mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) vom 09.02.2014 werden die Ausbauschritte der Bahninfrastruktur im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) geplant und verwirklicht. Die Angebotskonzepte der Planungsregionen für den Fern- und Güterverkehr bilden darin wichtige Grundlagen. Der politische Entscheid über jeden Ausbauschritt wird durch das eidgenössische Parlament getroffen. Die Kantone beteiligen sich jährlich mit 500 Mio. Franken an der Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF), wobei der Kanton Zürich sich mit 120 Mio. Franken beteiligt.

Gemäss Eisenbahngesetz gelten für das Plangenehmigungsverfahren von Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen), bundesrechtliche Vorschriften, während kantonale Bewilligungen und Pläne nicht erforderlich sind. Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Eisenbahnbetrieb dienen (Nebenanlagen) sowie freiwerdende Areale unterstehen hingegen dem kantonalen und kommunalen Planungs- und Baurecht. Der Prozess zur Entwicklung der Nebenanlagen sowie der potenziell freiwerdenden Areale im Bereich der Bahnanlagen liegt damit im Zuständigkeitsbereich der betroffenen Gemeinden und Kantone.



Diese Absichtserklärung steht den oben beschriebenen Prozessen und Zuständigkeiten nicht entgegen. Die genannten, von dieser Absichtserklärung ausgenommenen Themen, werden bei der Umsetzung als Randbedingung mitberücksichtigt.

3. Fokusthemen

Die folgenden Fokusthemen stellen für den Kanton Zürich und die SBB in Zukunft grosse Herausforderungen dar. Mit einer koordinierten und zielgerichteten Zusammenarbeit sollen die sich bietenden Potenziale ausgeschöpft werden. Die Fokusthemen werden vertieft bearbeitet. Dabei bilden die 11 Planungsregionen des Kantons Zürich den örtlichen Bezug.

3.1 Mobilitätsmanagement

Ausgangslage

Der Kanton Zürich berät mit seinem Programm «Impuls Mobilität» Gemeinden, Unternehmen, Investoren, Schulen, Spitäler, Veranstalter und weitere Akteure über Massnahmen, die zu einem effizienten und umweltgerechten Mobilitätsverhalten motivieren. Diese Beratungen des Kantons erfolgen grundsätzlich produktneutral und verkehrsartenübergreifend. In Ergänzung dazu berät die SBB die genannten Zielgruppen mit besonderem Fokus auf ihr Angebot im ÖV.

Zielsetzungen und Grundsätze

a) Mobilitätsberatung

Beide Partner führen eigenständig Mobilitätsberatungen durch. Der Kanton Zürich weist im Rahmen seiner Beratungen auf die Angebote der SBB im ÖV hin, sofern diese dem Kundenbedürfnis entsprechen. Dies soll im konkreten Fall zu einer Lösung des Mobilitätsproblems beitragen. Die SBB weist ebenso auf das Mobilitätsberatungsangebot des Kantons hin, sofern eine produktneutrale und verkehrsartenübergreifende Mobilitätsberatung dem Kundenbedürfnis entspricht. Der Kanton Zürich und die SBB tauschen sich regelmässig zu konkreten Beispielen aus und pflegen den persönlichen Kontakt zwischen den Mobilitätsberatern.

b) Programm Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Die SBB tritt im Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» als Intermediär auf und informiert interessierte Unternehmen im Kanton Zürich über die Programmteilnahmen und die Möglichkeit einer kostenlosen Mobilitätsberatung durch den Kanton Zürich.

c) Entlastung der Hauptverkehrszeiten

Der Kanton Zürich und die SBB streben an, dass das weitere Verkehrswachstum vor allem in den Nebenverkehrszeiten erfolgt. Die Erreichung dieses Ziels kann wesentlich durch organisatorische Massnahmen unterstützt werden. Der Kanton berät Unternehmen, Schulen und Spitäler hinsichtlich flexiblerer Arbeits- und Unterrichtsmodelle sowie gezielter Anreize für eine zeitliche Verlagerung des Ausbildungs- und Pendlerverkehrs. Die SBB verfolgt das gleiche Ziel und fokussiert dabei auf die Angebotsgestaltung im ÖV.

d) Kapazitätsanalysen / Verkehrsmodellierung

Der Kanton Zürich nutzt die langjährige Planungs- und Verkehrsmodellierungskompetenz der SBB, im Speziellen um die Wechselwirkung von lokalen Verkehrskonzepten auf das Gesamt(bahn)system zu untersuchen. Kanton und SBB tauschen relevante Daten



für mittel- und langfristige Mobilitäts- und Angebotsplanungen gegenseitig aus. Auf dieser Basis können integrierte, aufeinander abgestimmte Lösungen für die Mobilität der Zukunft entwickelt werden.

e) Pilotversuche und Forschung

Der Kanton Zürich und die SBB unterstützen Pilotversuche und die Forschung Dritter mit dem Ziel, neue Wege der Mobilitätsbeeinflussung zu testen und zu etablieren. Beide Partner arbeiten in gemeinsamen Projekten zusammen und tauschen sich über wesentliche Erkenntnisse aus eigenen Vorhaben aus.

3.2 Arealentwicklung

Ausgangslage

Zahlreiche Einflussfaktoren und Abhängigkeiten machen die Entwicklung von Arealen komplex und bedingen ein koordiniertes, zielgerichtetes und gemeinsames Vorgehen, damit «Win-win-win-Lösungen» für den Kanton Zürich, die Standortgemeinden und die SBB geschaffen werden können.

Die Bahn soll als Rückgrat der Siedlungsentwicklung dienen. Die SBB ist Eigentümerin zahlreicher Grundstücke an strategisch wichtigen Entwicklungsstandorten, insbesondere an den zentralen Bahnhofslagen. Neben dem Ausbau der Bahnhöfe zu attraktiven Mobilitäts- und Dienstleistungszentren mit einem kundenfreundlichen Zugang zum System Bahn verfolgt die SBB mit der Division Immobilien das Ziel, das Umfeld der Bahnhöfe in Abstimmung mit dem Kanton und den Standortgemeinden weiterzuentwickeln und mit gezielten Investitionen in Arealentwicklungsprojekte die Ertragskraft der SBB nachhaltig zu stärken. Die Erlöse aus Verkauf und Vermietung von SBB-Liegenschaften verbleiben im System Bahn. Die Investitionsstrategie der SBB sieht vor, den Wohnanteil am Gesamtportfolio Immobilien in den nächsten Jahren substanziell zu erhöhen. Hierfür ist vielfach die Einzonung bzw. Umzonung von bahnbetrieblich nicht mehr benötigten zentralen Arealen in Wohn- und Mischzonen notwendig.

Im kantonalen Richtplan sind zwölf Zentrumsgebiete von kantonalen Bedeutung festgelegt, die Siedlungsteile mit hoher Dichte und/oder grossem Veränderungspotenzial umfassen (u.a. City Zürich, Zürich West, Winterthur Zentrum und Grüze, Teile von Schlieren und Dietikon). An diesen und weiteren zentralen Lagen sind grundsätzlich hohe bis sehr hohe Dichten, vor allem in den Bahnhofsgebieten, und die Durchmischung von Nutzungen vorgesehen. Dies bedeutet aber nicht, dass Logistikflächen und Infrastrukturanlagen in den Zentrumsgebieten keinen Platz haben, sondern zur angestrebten Nutzungsdurchmischung gehören diese Funktionen ausdrücklich dazu. Dies gilt in besonderem Mass, wenn die Gewerbeflächen und Logistikeinrichtungen in einem funktionalen Zusammenhang mit dem betreffenden Stadtgebiet stehen. Eine Streichung bestehender Standortfestlegungen wäre politisch mehrheitsfähig, wenn aufgezeigt werden kann, dass damit bessere Lösungen ermöglicht werden. In Zusammenhang mit dem Kulturlandschutz ist zu beachten, dass der Zwang zum sparsamen Umgang mit der Ressource Boden stark zugenommen hat.

Zielsetzungen und Grundsätze

a) Zusammenarbeit

Entwicklungen von Bahnarealen, die eine Umzonung zu Wohn- und Arbeitszwecken bedingen, erfolgen in frühzeitiger und enger Abstimmung zwischen Kanton Zürich, den



Standortgemeinden und den Divisionen der SBB (Personenverkehr, Infrastruktur, Immobilien und Cargo). Dabei werden die strategischen Ziele der SBB, des Kantons Zürich und der Standortgemeinde gleichermaßen berücksichtigt.

- b) **Qualität und Leistungsfähigkeit des Bahnbetriebs**
In den urbanen Räumen tragen Arealentwicklungen dazu bei, die Qualität, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des heutigen und zukünftigen Bahnbetriebs im Personen- und Güterverkehr zu stärken. Arealentwicklungen in den urbanen Räumen führen nicht zu einem Leistungsabbau bei der Ver- und Entsorgung auf der Schiene. Sollten aufgrund von Arealentwicklungen geänderte Unterhalts- und Betriebsprozesse erforderlich werden, führen diese bei den abteilungsberechtigten Verkehrsangeboten der SBB und anderer Transportunternehmen zu keiner Erhöhung der Abgeltung für den Besteller.
- c) **Instrumente der Raumplanung**
Bei der Revision von Richtplänen, Nutzungsplänen und Inventaren der Denkmalpflege sowie bei allfälligen Vorteilsausgleichen werden die Interessen von Kanton, Gemeinden und SBB berücksichtigt.
- d) **Mehrfachnutzung**
Die Kombination der Bahnnutzung mit anderen Nutzungen (Gewerbe, Dienstleistung, Wohnen) wird bei Arealentwicklungen als Planungsvariante miteinbezogen.

3.3 Koordination Infrastrukturen

Ausgangslage

Der Kanton Zürich und die Gemeinden planen, errichten und betreiben in ihren Kompetenzbereichen Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr, den strassengebunden ÖV und den motorisierten Individualverkehr (MIV). Regelmässig werden damit Angebote geschaffen, die den Zugang zur Bahn erleichtern und damit nutzbringend für die SBB sind. Die Mobilitätskette ÖV-Fuss- und Veloverkehr wird dadurch entscheidend gestärkt. Oftmals werden kostenintensive Vorhaben wie Bahnüberführungen oder -unterführungen notwendig. Viele bestehende Gleisquerungen genügen nicht mehr, müssen saniert oder ausgebaut und Netzlücken geschlossen werden. Die Planung und Finanzierung dieser Querungen stellen für den Kanton Zürich und die daran beteiligten Gemeinden eine grosse Herausforderung dar.

Zielsetzungen und Grundsätze

- a) **Koordination**
Die SBB und der Kanton Zürich verpflichten sich, ihre Verkehrsinfrastrukturen mit den Bedürfnissen des jeweiligen anderen Partners frühzeitig und bestmöglich zu koordinieren, zu standardisieren und in hoher Effizienz zu erstellen.
- b) **Erschliessung SBB Infrastruktur**
Der Kanton Zürich und die SBB arbeiten unter Einbezug der betroffenen Gemeinden bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturen eng zusammen, um eine nahtlose Integration der kantonalen und kommunalen Infrastrukturen mit dem Gesamt-ÖV / Bahnsystem sicherzustellen.
- c) **Erschliessung Bahnhöfe**
Die SBB und der Kanton stellen unter Einbezug der Gemeinden sicher, dass die Bahnhöfe weiterhin attraktive Umsteigeorte bleiben. Sie streben ein bestmögliches Umsteigen



zwischen Bahn und weiteren Verkehrsträgern sowie direkte und attraktive Zugangswege für Fussgänger und Velofahrer an.

- d) Entschädigung bei Investitionsprojekten
Die Aufwände für Eigen- und Dritteleistungen, die durch ein Investitionsprojekt eines Partners beim anderen Partner verursacht werden, werden zu Selbstkosten verrechnet und entschädigt. Es werden vorgängig objektspezifische Kostenteiler festgelegt.
- e) Vorteilsausgleich
Die durch ein Investitionsprojekt eines Partners dem anderen Partner entstehende Vorteile (z.B. verbesserter Zugang zur Bahn durch kantonale Projekte) wird je nach Interessenlage im Rahmen der vorgängig vereinbarten objektspezifischen Kostenteiler abgegolten. Dies gilt unter der Voraussetzung, dass keine anderen, z.B. gesetzlich vorgesehene, Ausgleichsmechanismen zur Anwendung kommen.
- f) Veränderungen an bestehenden gemeinsamen Objekten
Die Kosten für Veränderungen an bestehenden gemeinsamen Objekten sind durch die Partei zu übernehmen, die die Veränderung auslöst. Entsteht der Gegenpartei ein Vorteil aus der Veränderung, ist ein Kostenteiler entsprechend der Interessenlage zu vereinbaren.

3.4 Güterverkehr und Logistik

Ausgangslage

Für Bevölkerung und Wirtschaft im Kanton Zürich hat ein leistungsfähiger Güterverkehr eine grosse Bedeutung. Heute erschliessen rund 30 Bedienpunkte die Wirtschaftsstandorte des Kantons Zürich und binden diese an das Netz des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) an. Im Kanton Zürich befinden sich 20 Bahnhöfe, welche regelmässig Ausgangs- oder Zielort der von SBB Cargo geführten Ganzzüge sind. Die Bedeutung des schienengebundenen Güterverkehrs soll auch im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr weiter zunehmen.

Die Verkehrsleistungen von SBB Cargo im Schienengüterverkehr umfassen den Transit-, Import- / Export- und Binnenverkehr. SBB Cargo bietet in diesen Märkten Produkte wie Wagenladungsverkehr und Ganzzüge an. Ein wichtiges Geschäftsfeld ist die Ver- und Entsorgung des urbanen Raums mit Handels- und Dienstleistungsprodukten, beispielsweise die Versorgung des Flughafens Zürich mit Kerosin. Weiterer Bestandteil des Angebots ist die schienengebundene Baulogistik.

Gemäss kantonalem Richtplan soll der Transport von Gütern möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltgerecht durchgeführt werden. Einer übermässigen Belastung des Strassennetzes ist durch die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn so weit wie möglich zu begegnen. Bei Transport, Umschlag und Lagerung von gefährlichen Gütern ist der Störfallverordnung Rechnung zu tragen. Die Lärmbelastung von Wohngebieten ist, vor allem während der Nachtstunden, zu minimieren.

Zielsetzungen und Grundsätze

- a) Rahmenbedingungen
Der Kanton Zürich und die SBB setzen sich für Rahmenbedingungen ein, die einen leistungsfähigen Güterverkehr ermöglichen. Die SBB beachtet dabei die konzeptionellen Grundlagen des Kantons betreffend Güterverkehr und Logistik.



- b) **Güterverkehrsstrassen**
Beide Parteien setzen sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, die Verfügbarkeit von Güterverkehrsstrassen für die Sicherung einer qualitativ und quantitativ hochstehenden Logistikkette vor dem Hintergrund des starken Wachstums im Güterverkehr (Ver- und Entsorgung, Kurierdienste) und der hohen Auslastung des Schienennetzes zu sichern. Dieser Prozess hat im Rahmen von STEP über die einzelnen Ausbauschritte zu erfolgen.
- c) **Ganzzug- und EWLK-Strategie**
SBB Cargo verfolgt im Kanton Zürich, basierend auf den Stärken der Bahn, eine Strategie des Erhalts und Ausbaus des Ganzzug- und EWLK-Angebots zur nachfragegerechten und eigenwirtschaftlichen Bedienung der Ver-, Ent- und Umladeeinrichtungen.
- d) **Freiverlade und private Anlagen**
Gut funktionierende sowie ausreichende Freiverlade und private Anlagen (Anschlussgleise) sind für den Wirtschaftsraum Zürich Schlüsselvoraussetzungen für Schienenverkehrsleistungen. Der Kanton Zürich und die SBB setzen sich dafür ein, dass die strategisch wichtigen Standorte auf politischer und planungsrechtlicher Ebene nachhaltig gesichert bleiben.
- e) **Güterumschlaganlagen**
Bestehende und geplante Güterumschlaganlagen sind im kantonalen Richtplan und in den regionalen Richtplänen verbindlich festgelegt. Das kantonale Konzept für den Güterverkehr liefert die Grundlage für eine Überprüfung der Standortfestlegungen. Voraussetzung für die Streichung eines bestehenden Standorts ist, dass dadurch eine bessere Lösung erzielt wird. Um die Transportdistanzen im strassenseitigen Vor- bzw. Nachlauf kurz zu halten, sind dezentrale Umschlaganlagen zu erhalten und wo erforderlich neu anzulegen. Bestehende Anlagen können, wo sinnvoll, zusammengefasst und an geeignetere Standorte verlegt werden.
- f) **Mehrfachnutzung von Arealen**
Der Kanton Zürich ist bestrebt, die Siedlungsentwicklung nach innen zu stärken. Die Mehrfachnutzung der Areale mit Logistik, Arbeiten und Wohnen wird in den urbanen Gebieten bewusst von Kanton und SBB gefördert.
- g) **Logistik-Hub**
Die Entwicklung und der Betrieb von Logistik-Hubs für die Ver- und Entsorgung des urbanen Raums ist gemeinsam mit den Standortgemeinden, den Logistikunternehmen sowie dem Schieneninfrastrukturbetreiber voranzutreiben. Das ganzheitliche Angebot soll einen gebündelten Bahnzulauf in die Zentren mit Umschlag Schiene-Strasse und einer «Last Mile»+ Bedienung auf der Strasse beinhalten. Kanton und SBB setzen sich dafür ein, dass Hubs möglichst verbrauchernah angeordnet werden.
- h) **Kombinierter Güterverkehr**
Die SBB setzt sich zusammen mit dem Kanton, anderen Verkehrsunternehmen und der Transportbranche dafür ein, dass durch effiziente und wirtschaftliche Systeme eines möglichst automatisierten Behälterumschlags neue Angebote im kombinierten Güterverkehr und bei der Güterverteilung entstehen.



- i) Kies- und Aushubtransporte
Die Kies- und Aushubtransporte sind, wo immer sinnvoll und möglich, mit der Bahn durchzuführen. Dazu fördern Kanton und SBB die Nutzung bestehender Umschlaganlagen sowie die Einrichtung temporärer Verladeanlagen bei Grossbaustellen. Bei Bedarf prüfen die Parteien die Einrichtung neuer Umschlaganlagen.
- j) Technische Innovationen
SBB und Kanton setzen sich zum Ziel, dass technische Innovationen, Automatisierung sowie Digitalisierung entlang der gesamten Transportkette einfließen und die Wirtschaftlichkeit der Logistik verbessern. Dies bedingt eine enge Abstimmung mit allen Akteuren.

3.5 Mobilität der Zukunft

Ausgangslage

Die Mobilität erlebt einen tiefgreifenden Wandel. Neue Kundenbedürfnisse, gesellschaftliche und technologische Veränderungen sowie neue Anbieter verändern den Mobilitätsmarkt nachhaltig. Dies bei weiterhin steigender Nachfrage. Die Digitalisierung wird in den nächsten Jahren rasch voranschreiten und bietet bedeutende Chancen für den ÖV. Sie ermöglicht neben einem immer höheren Automatisierungsgrad des Verkehrsablaufs auch zunehmend nutzerfreundlichere Informations-, Reservierungs- und Bezahlungssysteme. Es werden neue, intermodale Mobilitätssysteme entstehen, bei denen die Grenzen zwischen dem individuellen und dem öffentlichen Personenverkehr zunehmend verschwimmen. Massgeschneiderte Mobilitätslösungen bereichern vermehrt das Angebot. Die Erwartungen von Kunden an den ÖV werden sich bezüglich neuer Mobilitätsangebote verändern. Bahnhöfe werden zu eigentlichen Mobilitätshubs mit optimierten Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsträgern und attraktivem Dienstleistungsangebot. Auch im Güterverkehr führt die Digitalisierung zu weiteren Effizienzsteigerungen innerhalb der modalen, aber auch bei intermodalen Transportketten. Logistik- und Produktionsprozesse werden zunehmend verfeinert und automatisiert.

Die SBB ist bestrebt, die Wettbewerbsfähigkeit im ÖV mit neuen Produkten und Dienstleistungen zu erhalten und auszubauen, die effiziente und nachhaltige Auslastung des Bahnsystems sicherzustellen sowie innovative Konzepte für die Mobilität der Zukunft in Zusammenarbeit mit Bund, Kanton Zürich, Standortgemeinden und Transportunternehmen zu entwickeln.

Der Kanton Zürich setzt sich für flexible Rahmenbedingungen ein, um Innovationen im Verkehrsbereich zu begünstigen. Neue Technologien und Änderungen im gesellschaftlichen Mobilitätsverhalten werden vom Kanton Zürich beobachtet und gegebenenfalls gefördert, um eine nachhaltige Entwicklung des Gesamtverkehrs zu gewährleisten und negative Effekte (Umweltschäden, Unfälle, Lärmbelastung, Stau etc.) zu reduzieren.

Zielsetzungen und Grundsätze

- a) Austausch und Zusammenarbeit
Kanton Zürich und die SBB definieren einen Prozess zur Zusammenarbeit, um die Themen im Bereich der «Mobilität der Zukunft» gemeinsam anzugehen und zu gestalten.
- b) Mobilitätshubs
Der Aufbau bzw. Ausbau von Verkehrsdrehscheiben mit verschiedenen Mobilitätsträgern und neuen Mobilitätsformen wird von Kanton Zürich und SBB gemeinsam als ein



System von Mobilitätsservices verfolgt. Die Bahnhöfe und Areale sollen zu multimodalen Mobilitätshubs erweitert werden.

4. Arbeitsprogramm

Zur Umsetzung dieser Absichtserklärung wurde ein Arbeitsprogramm erstellt, das Bestandteil dieser Vereinbarung ist und periodisch fortgeschrieben wird (vgl. Anhang). Das Arbeitsprogramm umfasst Planungen, Massnahmen und sonstige Aktivitäten, die den einzelnen Fokusthemen zugeordnet werden. Es orientiert sich örtlich an den Planungsregionen des Kantons Zürich. Die Fortschritte bei der Umsetzung des Arbeitsprogramms werden gemeinsam überprüft und besprochen.

5. Grundsätze der Zusammenarbeit

Die Parteien verpflichten sich im Rahmen ihrer personellen und finanziellen Ressourcen, die aufgeführten Fokusthemen nachfolgenden Grundsätzen zu bearbeiten:

a) Grundlagen

Die Parteien und deren partnerschaftliche Zusammenarbeit berücksichtigen die Konzepte und Sachpläne des Bundes, das Gütertransportgesetz sowie die Netznutzungskonzepte (NNK) und Netznutzungspläne (NNP), die strategischen Ziele des Bundesrates für die SBB, die kantonalen und regionalen Richtpläne sowie die kommunale Nutzungsplanung. Darüber hinaus bieten folgende Dokumente eine Orientierung: Langfristige Raumentwicklungsstrategie des Kantons Zürich (LARES), Grundsätze für Angebot und Tarif des öffentlichen Verkehrs (Strategie ZVV, in der jeweils aktuellen Fassung), Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018, Konzept Güterverkehr auf der Schiene (beruhend auf Art. 13 des Bundesgesetzes für Raumplanung sowie Art. 3 des Gütertransportgesetzes) sowie Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Zürich.

b) Abstimmung

Die Parteien stimmen sich jeweils intern in wichtigen Themen auf Stufe Division (SBB) und Direktion (Kanton Zürich) ab, damit in den Verhandlungen eine konsolidierte Haltung der jeweiligen Partei vertreten wird.

c) Planungsvereinbarungen

Die Parteien können für einzelne Massnahmen des Arbeitsprogramms oder gesamthaft für Fokusthemen Planungsvereinbarungen unter Einbezug von Städten und Gemeinden abschliessen.

d) Haltung gegenüber Dritten

Die Parteien setzen sich für eine gemeinsame Haltung gegenüber Bund und Gemeinden ein, um beispielsweise die Förderung des ÖV, Planungen und Projekte voranzutreiben.

e) Zusammenarbeit

Die Parteien pflegen eine vertrauensvolle und transparente Zusammenarbeit sowie einen gegenseitigen Informationsaustausch. Die relevanten Städte und Gemeinden werden rechtzeitig in die Planungen und Projekte einbezogen.

f) Fördermittel

Die Parteien prüfen allfällige kommunale, kantonale und nationale Fördermittel hinsichtlich Finanzierungsbeiträgen für die gemeinsamen Projekte und schöpfen diese, wenn möglich, aus.



6. Organisation

Die Lenkung der Gesamtperspektive Zürich erfolgt auf der strategisch-politischen Ebene unter der Federführung der SBB durch ein mindestens einmal pro Jahr stattfindendes Treffen zwischen dem zuständigen Regierungsratsmitglied und der Konzernleitung SBB.

Der Steuerungsausschuss (STASS), bestehend aus Vertretern der kantonalen Direktionen und SBB Divisionen, steuert und überwacht den Fortschritt bei der Umsetzung des Arbeitsprogramms. Er beschliesst u.a. Änderungen des Arbeitsprogramms durch Streichung, Ersatz und Aufnahme von neuen Massnahmen (Planungen, sonstige Aktivitäten).

Die Bearbeitung der Massnahmen wird von den Parteien in eigenen Projektorganisationen umgesetzt. Bei Bedarf werden Planungsvereinbarungen (vgl. 5.c) geschlossen.

7. Finanzielles

Aus der vorliegenden Absichtserklärung resultieren keine gegenseitigen finanziellen oder sonstigen Verbindlichkeiten. Im Zusammenhang mit der Umsetzung dieser Absichtserklärung trägt jede Partei die in ihrem Bereich anfallenden Kosten, soweit nicht in einer Planungsvereinbarung (vgl. 5.c) anderes vereinbart wurde. Es können, gestützt auf diese Absichtserklärung, keine Schadenersatzansprüche, Ansprüche aus Verschulden bei Vertragsverhandlungen etc. geltend gemacht werden. Allfällige Ausgaben werden unter Beachtung der jeweiligen internen Zuständigkeiten im Rahmen der Planungsvereinbarungen bewilligt.

8. Modalitäten

Dauer

Diese Absichtserklärung wird für eine unbestimmte Dauer abgeschlossen. Eine Kündigung ist von beiden Parteien jederzeit ohne Angabe von Gründen und ohne Kostenfolge möglich.

Publikation und Einsichtnahme

Eine Orientierung der Öffentlichkeit und der jeweiligen Mitarbeitenden über diese Absichtserklärung sowie die Medienarbeit im Zusammenhang mit der Umsetzung derselben werden von den Parteien koordiniert.

Ausfertigung

Diese Absichtserklärung wird in vier gleichlautenden Originalen ausgefertigt. Jede Partei erhält zwei Exemplare.



9. Unterschriften

Die vorliegende Absichtserklärung tritt mit der Unterzeichnung aller Parteien in Kraft.

Zürich, 14.09.2018

Carmen Walker Späh
Regierungsrätin Kanton Zürich
Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektion

Kanton Zürich

Markus Kägi
Regierungsrat Kanton Zürich
Vorsteher der Baudirektion

Zürich, 14.09.2018

Andreas Meyer
CEO

SBB AG

Jürg Stöckli
Mitglied der Konzernleitung

Werner Schurter
Regionalkoordinator Ost



Anhang: Arbeitsprogramm

Mit diesem Arbeitsprogramm wird die Absichtserklärung zur «Gesamtperspektive Zürich» umgesetzt. Dieses umfasst Planungen (Massnahmen, sonstige Aktivitäten), die den einzelnen Fokusthemen zugeordnet sind.

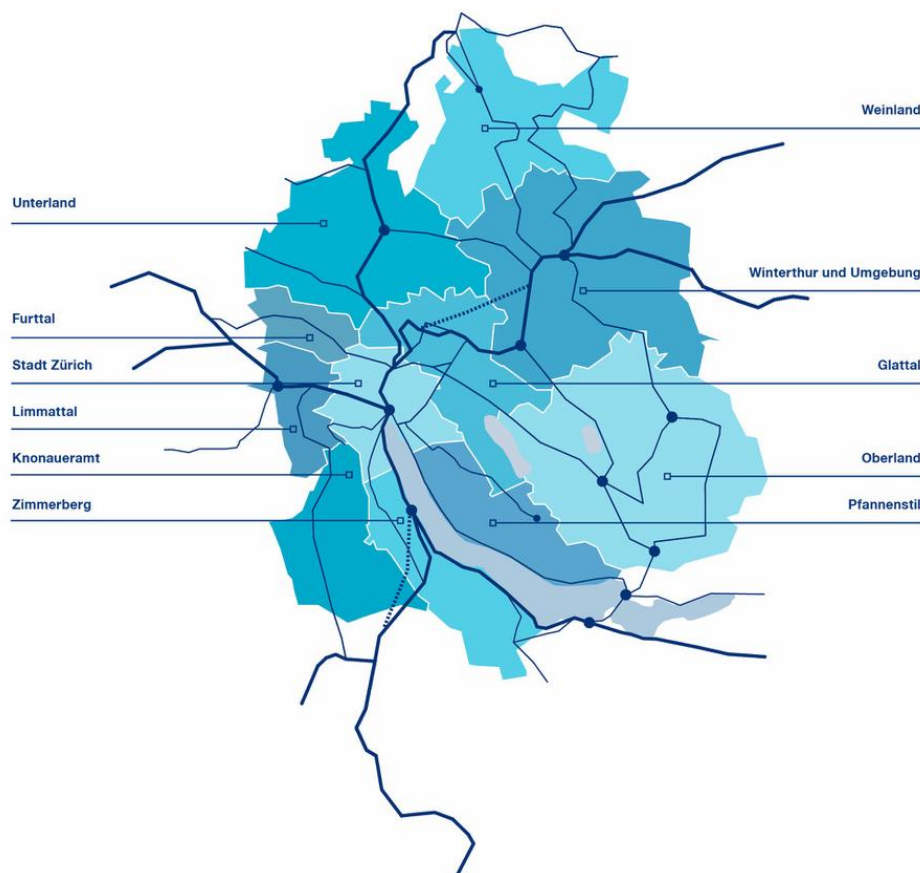
- Mobilitätsmanagement (MM)
- Arealentwicklung (AE)
- Koordination Infrastrukturen (KI)
- Güterverkehr und Logistik (GV)
- Mobilität der Zukunft (MZ)

Das Ziel des Arbeitsprogramms ist es, eine gesamtheitliche Übersicht der Planungen und Massnahmen im Raum Zürich mit Horizont 2030+ zu erlangen. Es ist ein dynamisches Planungsinstrument und wird laufend fortgeschrieben. Planungen, die sowohl für den Kanton Zürich wie auch die SBB relevant sind und eine koordinierte Zusammenarbeit verlangen, werden aufgenommen.

Grundsätzlich handelt es sich um Planungen, bei denen die SBB oder der Kanton Zürich im Lead sind. Zudem werden für die Partner relevante Planungen Dritter erfasst, um ein Gesamtbild für den Raum darzustellen. Diese sind explizit nicht Teil der Absichtserklärung und werden im Arbeitsprogramm separat ausgewiesen.

Die Umsetzung der Fokusthemen erfolgt mit Bezug zum gesamten Kanton Zürich oder ist örtlich den Planungsregionen als geografische Referenzgebiete zugeordnet.

Referenzgebiete Kanton Zürich





1. Gesamtkanton

Planungen und Massnahmen im Einflussbereich GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
1-1	GV	Güterverkehrs- und Logistikkonzept Kanton Zürich (GVLK)	2019	Entwicklung von Zielbild, Strategie und Massnahmenprogramm für Güterverkehr und Logistik im Kanton Zürich mit Zeithorizont 2040.	Kt. ZH: AFV	SBB: G
1-2	MZ	Konzept Mobilitätshub	2020	Festlegung der Standorte und Funktionen der Mobilitätshubs (Hauptzentrumshub, Agglomerationshub, Zentrumshub, Regionalhub) als attraktive Umsteigebeziehungen zwischen verschiedenen Mobilitätsträgern (inkl. Fernbusse).	SBB: K-UE, P-R	Kt. ZH: AFV, ARE, (ZVV), Standort- gemeinden
1-3	MM	Auslastungssteigerung ÖV	2020	Untersuchung der Möglichkeiten zur Glättung von Verkehrsspitzen (Steuerung der HVZ/ NVZ) bei kantonalen Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen.	SBB: P-R Kt. ZH: AFV	Universitäten, Schulen, Spitäler
1-4	GV	Konzept Kies- und Aushubverkehr	2019	Ermittlung von Bedarf und Lage benötigter Verladeanlagen auf Basis GVLK, Koordination mit Abfallsorgungs- und Recyclingkonzepten.	Kt. ZH: AWEL	Kt. ZH: AFV SBB: G
1-5	GV	Konzept Anschlussgleise, Freiverlade und Güterumschlag	2020	Prüfung und Ermittlung des zukünftigen Bedarfs an Netzzugangspunkten, Verlade- und Umschlaganlagen, inkl. erforderlichen Trassenkapazitäten, auf Basis GVLK.	Kt. ZH: AFV	SBB: G Kt. ZH: AWEL, ARE
1-6	MZ	Entwicklungs-perspektiven SBB-Mobilitätsplattform	2030	Entwicklung von Möglichkeiten der Integration kantonaler Mobilitätsziele in die Smartphone-basierte Mobilitätsplattform der SBB.	SBB: K-UE	Kt. ZH: AFV
1-7	KI	Koordinationsprogramm Umwelt- und Landschaftsziele	2020	Bestandsaufnahme zu Konflikten zwischen bestehenden/geplanten SBB-Bahninfrastrukturen und den kantonalen Umwelt- und Landschaftszielen (z.B. Landschaftsverbindungen, Gewässerrevitalisierung, Schutz Oberflächengewässer) und Erstellung eines Massnahmenprogramms.	Kt. ZH: AWEL	SBB: I Kt. ZH: ARE, ALN, AFV
1-8	MZ, MM	Verkehrsmodellierungen und Simulationen	2020	Gegenseitiger Austausch relevanter Daten für mittel- und langfristige Mobilitäts- und Angebotsplanungen inkl. Arealentwicklungen zur Erreichung integrierter, aufeinander abgestimmter Lösungen für die Mobilität der Zukunft.	SBB: K-UE, P-R	Kt. ZH: AFV
1-9	MZ	Smart City	2020	Strategische Leitplanken für die Entwicklung von Smart Cities im urbanen Raum.	SBB: IM, K-UE	Kt. ZH: ARE Städte ZH, Winterthur



1-10	KI	Koordinationsprogramm kantonale Veloinfrastrukturen	2020	Programm zur Abstimmung der SBB-Planungen (Bahninfrastrukturen, Güterverkehrsanlagen, Entwicklung/Aufwertung von Bahnhofarealen, Aufhebung von Bahnanlagen) mit dem in den regionalen Richtplänen festgelegten Velonetz.	Kt. ZH: AFV	SBB: I
------	----	---	------	--	----------------	-----------

Planungen und Massnahmen ausserhalb des Einflussbereichs GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Inhalt / Ziel	Lead	Einbezug
1-A	KI /MZ	S-Bahn 2. Generation	2040	Weiterentwicklung der Zürcher S-Bahn.	BAV	Kt. ZH: ZVV, (AFV), SBB: I, P-R
1-B	KI	Abstellanlagen	2030/2035	Bereitstellung der für die Weiterentwicklung der Zürcher S-Bahn benötigten Abstellanlagen.	SBB i.A. BAV	Kt. ZH: ARE, ZVV, (AFV), SBB: I, Standortgemeinden



2. Stadt Zürich

Planungen und Massnahmen im Einflussbereich GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
2-1	KI, GV	Entwicklung Bhf Altstetten	2045	Städtebauliche und verkehrsfunktionale Neugestaltung des Bahnhofs (Bhf) Altstetten und Zufahrten bis Zürich Vorbahnhof und Mülligen.	SBB: I	Kt. ZH: AFV, (ZVV) Stadt ZH
2-2	KI	Entwicklung Bhf Hardbrücke	2045	Städtebauliche und verkehrsfunktionale Neugestaltung Bhf Hardbrücke.	SBB: I	Kt. ZH: AFV, (ZVV) Stadt ZH
2-3	AE, GV	Entwicklung Areal Hardfeld	2030	Arealentwicklung zur Mehrfachnutzung mit Prüfung von Logistiknutzung als Schwerpunkt.	SBB: IM, G	Kt. ZH: ARE, AWEL, AFV Stadt ZH
2-4	AE	Entwicklung Areal Neugasse	2022	Städtebauliche Entwicklung des Areals.	SBB: IM	Kt. ZH: ARE Stadt ZH

Planungen und Massnahmen ausserhalb des Einflussbereichs GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
2-A	AE	<i>Ausbau 4. Gleis Bhf Stadelhofen</i>	2035	<i>Ausbau für dichtere Takte auf den Korridoren Zürich-rechtes-Seeufer/Uster/Pfäffikon.</i>	<i>SBB i.A. BAV</i>	<i>Kt. ZH: ZVV, (AFV) SBB: IM. Stadt Zürich</i>
2-B	GV	<i>Konzept City Logistik</i>	2019	<i>Konzept für Logistikhub und Güterverteilung im Raum Stadt Zürich.</i>	<i>Stadt Zürich</i>	<i>Kt. ZH: AFV SBB: G, IM</i>
2-C	KI, GV	<i>Entwicklung Schnellgut Bhf Mülligen</i>	2045	<i>Umsetzung einer anderweitigen bahnbetrieblichen Nutzung des Areals.</i>	<i>SBB i.A. BAV</i>	<i>Kt. ZH: AFV, ARE. Stadt ZH</i>



3. Glattal

Planungen und Massnahmen im Einflussbereich GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
-	-	-	-	-	-	-

Planungen und Massnahmen ausserhalb des Einflussbereichs GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
3-A	KI, AE	Brüttener-Tunnel, Abstimmung mit Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Dietlikon	2025	Abstimmung der Planungen Brüttener-Tunnel mit städtebaulicher/ortsplanerischer Entwicklung; optimale verkehrsfunktionale Einbindung des neuen Bhf; Abstimmung mit kantonalen und kommunalen Infrastrukturen (Strasse, Fuss, Velo, ÖV).	SBB i.A. BAV, Gemeinde (Gde) Dietlikon	Kt. ZH AFV, ARE
3-B	KI, AE	Brüttener-Tunnel, Abstimmung mit Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Bassersdorf	2025	Abstimmung der Planungen Brüttener-Tunnel mit städtebaulicher/ortsplanerischer Entwicklung; optimale verkehrsfunktionale Einbindung des neuen Bhf Bassersdorf; Abstimmung mit kantonalen und kommunalen Infrastrukturen (Strasse, Fuss, Velo, ÖV).	SBB i.A. BAV, Gde Bassersdorf	Kt. ZH: AFV, ARE
3-C	KI	Brüttener-Tunnel, Abstimmung mit Veloschnellroute im Raum Wallisellen	2025	Abstimmung der Planungen Brüttener-Tunnel mit der Veloschnellroute gemäss kantonalem Velonetzplan.	SBB i.A. BAV, Gde Wallisellen	Kt. ZH: AFV
3-D	KI	Doppelspurausbau Kloten-Opfikon	2035	Doppelspurausbau zwischen Opfikon und Riet-Kloten zur Erhöhung der Beförderungskapazität der S-Bahn und zur Beschleunigung der Güterverkehr-Expresstrasse (GEX).	SBB i.A. BAV	Kt. ZH: ZVV (AFV) Standortgemeinden



4. Limmattal

Planungen und Massnahmen im Einflussbereich GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
4-1	AE	Arealentwicklung am Bhf Dietikon	2021	Bauliche Verdichtung und Optimierung der Umsteigebeziehungen zwischen den Verkehrsträgern durch städtebauliche Entwicklung des erweiterten Bahnhofsareals; Rechtskraft Sondernutzungsplanung (SNP) SBB-Areal.	SBB: IM	Kt. ZH: ARE, Stadt Dietikon

Planungen und Massnahmen ausserhalb des Einflussbereichs GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
4-A	GV	<i>Entwicklung Regionalterminal Dietikon</i>	2025	<i>Ausbau bestehendes Güterterminal für effizienten und kostengünstigen Güterumschlag in der Grossregion Zürich; Abstimmung mit kantonalen und kommunalen Infrastrukturen (Strasse, Fuss, Velo, ÖV).</i>	SBB i.A. BAV	Kt. ZH: AFV, ARE Kt. AG Stadt Dietikon
4-B	KI	<i>Neue S-Bahn Haltestelle Silber, Dietikon</i>	2040	<i>Städtebauliche und verkehrsfunktionale Konzeption einer neuen Haltestelle (abhängig von STEP Ausbauschnitt 2030/35-Entscheiden) zur Erschliessung des kantonalen Zentrumsgebiets; Abstimmung mit kantonalen und kommunalen Infrastrukturen (Strasse, Fuss, Velo, ÖV).</i>	BAV	Kt. ZH: ZVV, (AFV), ARE, SBB: I Stadt Dietikon



5. Furttal

Planungen und Massnahmen im Einflussbereich GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
5-1	GV	Verlegung Freiverlad Regensdorf	2025	Prüfung der Verlegung des Freiverlads im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofgebietes und Klärung der Finanzierung; Abstimmung mit kantonalen und kommunalen Infrastrukturen (Strasse, Fuss, Velo, ÖV).	SBB i.A. Gde Regensdorf	Kt. ZH: AFV, ARE

Planungen und Massnahmen ausserhalb des Einflussbereichs GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
-	-	-	-	-	-	-



5. Unterland

Planungen und Massnahmen im Einflussbereich GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
-	-	-	-	-	-	-

Planungen und Massnahmen ausserhalb des Einflussbereichs GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
-	-	-	-	-	-	-



6. Winterthur und Umgebung

Planungen und Massnahmen im Einflussbereich GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
7-1	KI	Entwicklung HB Winterthur	2050	Erarbeitung einer städtebaulichen und gesamtverkehrlichen Entwicklungsstrategie nach Ausbausritten Brüttenertunnel und Perronverbreiterungen.	SBB: I, IM	Kt. ZH: AFV, ARE Stadt Winterthur
7-2	AE	Entwicklung Gleisraum Winterthur, Areale: - Lindspitz Areal - Depot West - Vogelsang Nord	2020 2025 2040	Entwicklung basierend auf der abgeschlossenen Testplanung Gleisraum Winterthur vom 27.04.2018.	SBB: IM Stadt Winterthur	Kt. ZH: ZVV, (AFV), ARE
7-3	AE	Entwicklungen im Umfeld Bhf Grütze	2050	Verlegung Unterwerk Grütze in Zusammenhang mit Arealentwicklungen; Abstimmung mit kantonalen und kommunalen Infrastrukturen (Strasse, Fuss, Velo, ÖV).	SBB: IM	Kt. ZH: AFV, ARE Stadt Winterthur
7-4	AE	Entwicklung Bahnhofareal Illnau-Effretikon	2022	Bauliche Verdichtung und Optimierung der Umsteigebeziehungen aller Verkehrsträger durch städtebauliche Entwicklung des erweiterten Bahnhofareals; Rechtskraft SNP SBB-Areal.	SBB: IM	Kt. ZH: AFV, ARE Stadt Illnau-Effretikon

Planungen und Massnahmen ausserhalb des Einflussbereichs GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
7-A	KI	Neue S-Bahn Haltestelle Grütze Nord, Winterthur	2040	Städtebauliche und verkehrsfunktionale Konzeption neue Haltestelle (abhängig von STEP AS 2030/35-Entscheiden) zur Erschliessung des kantonalen Zentrumsgebiets; Abstimmung mit kantonalen und kommunalen Infrastrukturen (Strasse, Fuss, Velo, ÖV).	BAV	Kt. ZH: AFV, ARE, (ZVV) SBB: I Stadt Winterthur
7-B	AE	Entwicklung Bahnhof Oberwinterthur	2030	Aufwertung des Bahnhofareals mit Anbindung an das Stadtzentrum Neuhegi.	Stadt Winterthur	Kt. ZH: AFV, ARE SBB: I, IM
7-C	AE	Bahnhof Töss	2025	Aufwertung des Bahnhofareals und Fuss- sowie Veloquerung in Zusammenhang mit dem Brüttenertunnel.	Stadt Winterthur	Kt. ZH: AFV, ARE SBB: I, IM



7. Zürcher Oberland

Planungen und Massnahmen im Einflussbereich GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
8-1	AE, GV	Entwicklung Bahnhof- zentrum Wetzikon	2022	Aufwertung des Bahnhofgebiets durch städtebauliche Entwicklung; Ersatz Güterverkehrsanlage; Rechtskraft SNP.	SBB: IM	Kt. ZH: AFV, ARE, (ZVV) Stadt Wetzikon

Planungen und Massnahmen ausserhalb des Einflussbereichs GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
8-A	KI	<i>Ausbau Doppelspur Uster-Aathal</i>	2035	<i>Abstimmung des Doppelspuraus- baus mit Oberlandautobahn sowie mit weiteren kantonalen und kom- munalen Infrastrukturen (Strasse, Fuss, Velo, ÖV).</i>	SBB i.A. BAV	Kt. ZH: ZVV, (AFV) Standortge- meinden
8-B	GV	<i>Bereitstellung eines Freiverlads als Realer- satz in Wetzikon</i>	2030	<i>Logistikkonzept Hinwil-Wetzikon.</i>	SBB i.A. BAV	Kt. ZH: AFV, ARE



8. Weinland

Planungen und Massnahmen im Einflussbereich GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
-	-	-	-	-	-	-

Planungen und Massnahmen ausserhalb des Einflussbereichs GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
-	-	-	-	-	-	-



10. Pfannenstil

Planungen und Massnahmen im Einflussbereich GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
10-1	AE, GV	Entwicklung Bahnhofareal Herrliberg	2022	Aufwertung des Bahnhofgebiets durch bauliche Verdichtung und Optimierung der Umsteigebeziehungen; Klärung Denkmalschutz und Abstimmung mit Bedienpunkten des Güterverkehrs beider Seeufer; Rechtskraft SNP.	SBB: IM	Kt. ZH: ARE, AFV Gde Herrliberg
10-2	AE, GV	Entwicklung Bahnhofareal Küsnacht	2030	Aufwertung des Bahnhofgebiets; Klärung Denkmalschutz und Abstimmung mit Bedienpunkten des Güterverkehrs beider Seeufer, Rechtskraft SNP.	SBB: IM	Kt. ZH: AFV, ARE Gde Küsnacht
10-3	AE, GV	Entwicklung Bahnhofareal Zollikon	2030	Aufwertung des Bahnhofgebiets durch städtebauliche Entwicklung; Revision Bau- und Zonenordnung (BZO), (ggf. in Verbindung mit SNP); Abstimmung mit Bedienpunkten des Güterverkehrs beider Seeufer.	SBB: IM	Kt. ZH: AVF, ARE Gde Zollikon
10-4	AE, GV	Entwicklung Bahnhofareal Erlenbach	2022	Aufwertung des Bahnhofgebiets durch städtebauliche Entwicklung; Rechtskraft SNP; Abstimmung mit Bedienpunkten des Güterverkehrs beider Seeufer.	SBB: IM	Kt. ZH: AVF, ARE Gde Erlenbach
10-5	AE, GV	Entwicklung Bahnhofareal Uetikon	2025	Aufwertung des Bahnhofgebiets durch städtebauliche Entwicklung; Rechtskraft SNP; Abstimmung mit Bedienpunkten des Güterverkehrs beider Seeufer.	SBB: IM	Kt. ZH: AVF, ARE Gde Uetikon

Planungen und Massnahmen ausserhalb des Einflussbereichs GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
10-A	KI	Doppelspurausbau Herrliberg-Feldmeilen-Meilen	2035	Verkehrssteigerung des rechten Seeufers.	SBB i.A. BAV	Kt. ZH: ZVV, (AFV) SBB: I



11. Zimmerberg

Planungen und Massnahmen im Einflussbereich GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
11-1	AE, GV	Entwicklung Bahnhof- areal Thalwil	2020	Bauliche Verdichtung des Bahn- hofareals durch städtebauliche Ent- wicklung inkl. Aufhebung/Verlage- rung Güterverkehr; Rechtskraft SNP.	SBB: IM	Kt. ZH: ARE, AFV Gde Thalwil

Planungen und Massnahmen ausserhalb des Einflussbereichs GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
11-A	KI	Zimmerberg-Basistun- nel II (ZBT II)	2035	Kapazitätsausbau auf der Strecke Luzern-Zug-Zürich und Fahrzeit-ver- kürzungen zwischen Zug und Zürich. ZBT II als wichtige Voraussetzung für den Durchgangsbahnhof Luzern.	SBB i.A. BAV	Kt. ZH: ZVV, (AFV) Standortge- meinden



12. Knonaeramt

Planungen und Massnahmen im Einflussbereich GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
-	-	-	-	-	-	-

Planungen und Massnahmen ausserhalb des Einflussbereichs GP ZH

Nr.	Fokus	Planung	Horizont	Massnahmen	Lead	Einbezug
-	-	-	-	-	-	-