



Regionales Gesamtverkehrskonzept Limmattal

Synthese der Teilkonzepte liegt im Entwurf vor



Die Baudirektion des Kantons Zürich und das Baudepartement des Kantons Aargau haben im Jahr 2001 den Auftrag erteilt, für das Limmattal eine Gesamtentwicklungsplanung zu erstellen. Ziel ist die optimale Abstimmung der Siedlungs- und der Verkehrsplanung zur Förderung dieses dicht genutzten, grenzüberschreitenden Lebens- und Wirtschaftsraums. Die Planungsarbeiten erfolgen unter Einbezug der regionalen und kommunalen Planungsverantwortlichen im Rahmen der „Plattform Aargau – Zürich“ (PAZ), einem Gremium für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den beiden Kantonen. Das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Limmattal stellt ein wichtiges Teilelement der Gesamtentwicklungsplanung dar. Es wurde in mehreren Phasen erarbeitet und Mitte 2004 als Entwurf den betroffenen Gemeinden und regionalen Planungsträgern zur Stellungnahme vorgelegt.

Entwicklung des rGVK Limmattal in mehreren Phasen

Für die Entwicklung des rGVK Limmattal wurde zunächst auf der Grundlage von Nachfrageschätzungen und Systemevaluationen der Bedarf für ein neues öffentliches Verkehrssystem nachgewiesen und dessen optimale Linienführung bestimmt. In den „Kurzinformationen der PAZ“ vom April 2004 wurde über die Ergebnisse dieser Planungsphase informiert (siehe www.afv.zh.ch Link Publikationen). Danach wurden Teilkonzepte für den öffentlichen Verkehr (OeV), den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Langsamverkehr (LV, d.h. den Fussgänger- und Veloverkehr) sowie die regionale Verkehrssteuerung erarbeitet, die anschliessend im Sinne einer *Synthese* zu einem regionalen Gesamtverkehrskonzept zusammengefasst worden sind. Dabei zeigte sich deutlich, dass zwischen Verkehrs- und Siedlungsplanung ein erheblicher Abstimmungsbedarf besteht. Die betroffenen Gemeinden und regionalen Planungsträger haben das rGVK Limmattal Mitte 2004 zur Stellungnahme erhalten.

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Limmattal

Im Limmattal (im Raum von Schlieren bis Baden) leben heute rund 125 000

Einwohnerinnen und Einwohner und arbeiten rund 76 500 Beschäftigte. Das Verkehrsaufkommen hat im Jahr 2001 unter Einschluss des Fussgänger- und Veloverkehrs, aber unter Ausklammerung des Transitverkehrs, rund 600 000 Personenfahrten pro Tag betragen. 37% davon sind Binnenverkehr; der Rest ist Ziel- und Quellverkehr (vgl. Abb. 1).

Die Bevölkerung hat im Limmattal in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen (Abb. 2). Neben starken Zuwächsen in Baden, Spreitenbach und Urdorf nahm die Wohnbevölkerung auch an den Hanglagen zu. Diese Gebiete sind zum Teil durch den OeV nicht besonders gut erschlossen. Bei den Beschäftigten war ebenfalls ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen, die Entwicklung verlief aber konjunkturbedingt weniger konstant als bei der Wohnbevölkerung. Die Arbeitsplätze haben vor allem im „Tal-Korridor“ des Limmattals zugenommen.

Für die *Zukunft* ist in der Trendentwicklung bis 2025 mit einer moderaten Bevölkerungszunahme (+4%) und einer starken Zunahme der Beschäftigtenzahlen (etwa +21%) zu rechnen. Eine entsprechende Siedlungsentwicklung wird die Nachfrage sowohl im MIV als auch im OeV steigern. Da sich

die grössten Entwicklungspotenziale im Siedlungsband Zürich – Schlieren – Dietikon – Spreitenbach – Baden befinden, ist hier mit der grössten Verkehrszunahme zu rechnen. Ohne steuernde Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich (Trendszenario) ist zu erwarten, dass das Verkehrsaufkommen im Binnen- und im Ziel-/Quellverkehr des Limmattals bis 2025 um rund 15% auf über 700 000 Fahrten/Tag anwachsen wird. Bleibt es bei der heutigen Verkehrsteilung, beträgt der Zuwachs auf dem OeV 21 000, beim Langsamverkehr 18 000 Fahrten/Tag, während der MIV mit zusätzlich 54 000 Fahrten deutlich mehr als die Hälfte des Zuwachses übernimmt.

Handlungsbedarf

Das bestehende Verkehrssystem ist nicht in der Lage, ein grösseres Einwohner- und Beschäftigtenwachstum und den damit verbundenen Mehrverkehr zu verkraften. Bereits heute kommt es im Limmattal – wie andernorts in Agglomerationsräumen – in Spitzenzeiten zu Staus im Strassenverkehr, wodurch auch der strassengebundene OeV behindert wird. Auch bei der S-Bahn sind die Kapazitätsgrenzen in den Hauptverkehrszeiten erreicht. Wohl lässt sich mit Betriebsoptimierungen (z.B. mittels re-

gionaler Verkehrssteuerung) noch eine gewisse Leistungssteigerung des Strassennetzes erzielen. Das rGVK Limmattal geht davon aus, dass dadurch die Kapazität der Staats- und Gemeindestrassen für den MIV noch um ca. 10 Prozent gesteigert werden kann. Mit Ausnahme der Hochleistungsstrassen (Ausbau Gubristtunnel und Nordumfahrung) sind Ausbauten im Strassennetz in diesem dicht genutzten, zunehmend städtisch geprägten Raum kaum mehr möglich. Die Umweltbelastung des Verkehrs, vor allem diejenige des Strassenverkehrs, beeinträchtigt die Siedlungsqualität in bestimmten Gebieten erheblich.

Ohne steuernde Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich kann das Zukunftspotenzial des Limmattals nicht ausgeschöpft werden: Es ist davon auszugehen, dass in einem solchen Szenario lediglich ein Viertel des in den Bauzonen der Limmattaler Gemeinden vorhandenen Wachstumspotenzials an Einwohnern und zwei Fünftel der möglichen Beschäftigtenzunahme genutzt werden könnte. Eine Politik des Nichtstuns stünde im Widerspruch zum kantonalen Richtplan und zur Agglomerationspolitik des Bundes, die auf eine Verbesserung der Siedlungsstrukturen und eine Siedlungsentwicklung nach innen abzielen. Auch aus standortpolitischen Gründen ist es unerlässlich, die Entwicklung dieser Gebiete zu fördern.

Strategie

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat am 27. Oktober 2004 eine Strategie für den Agglomerationsverkehr be-

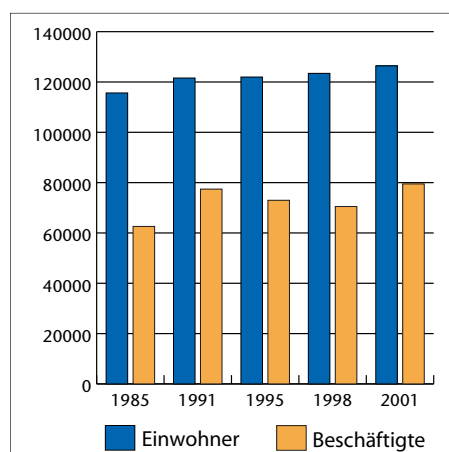


Abbildung 2: Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen im Limmattal (Quelle: Bundesamt für Statistik)

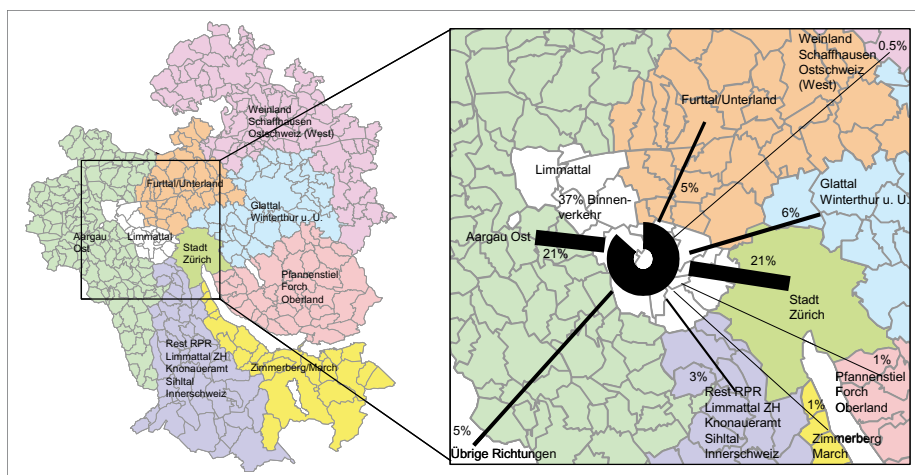


Abbildung 1: Die Verkehrsbeziehungen des Limmattals im Jahr 2001 (berücksichtigt sind sämtliche Verkehrsträger [OeV, MIV und LV]; der Transitverkehr wurde ausgeklammert)

schlossen, die unter anderem bezweckt, die Entwicklung des Limmattals und des Glattals zu Stadtlandschaften von hoher urbaner Qualität zu unterstützen. Die Stossrichtungen der Zürcher Politik decken sich mit den Absichten des Kantons Aargau. Hand in Hand mit der Entwicklung zur Stadt geht der Aufbau eines städtischen Verkehrssystems mit einem wesentlich höheren Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. Diese Verkehrsarten müssen den Löwenanteil des Wachstums übernehmen, weil nur sie aufgrund ihrer hohen Flächeneffizienz in der Lage sind, das Aufkommen auf den knapper werdenden Verkehrsflächen zu bewältigen. Ein entscheidender Vorteil dieser Verkehrsmittel liegt – gerade in dichten und dichter werdenden Siedlungsgebieten – auch in ihrer geringen Umweltbelastung. Wachsende Markt-

anteile in einem wachsenden Markt zu übernehmen, bedeutet sehr hohe Zuwachsraten und erfordert Investitionen. Die Glattalbahn und die damit verbundenen Massnahmen im Strassenbereich sind beispielhaft für diese Politik.

Verkehrspolitik ist nicht Selbstzweck, sondern Mittel für eine prosperierende Siedlungsentwicklung. Sie kann die Probleme nur in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung lösen: Diese ist schwerpunktmässig auf Standorte auszurichten, die vom öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind. Das Gesamtverkehrskonzept Limmattal zielt darauf ab, die drohende Stagnation in der Siedlungsentwicklung abzuwenden. Abgestimmt auf eine aktive Siedlungspolitik soll bis 2025 ein Grossteil der Einwohner- und der Beschäftigtenzunahme ausgeschöpft werden. Diese Entwicklung ist auch mit einem höhe-

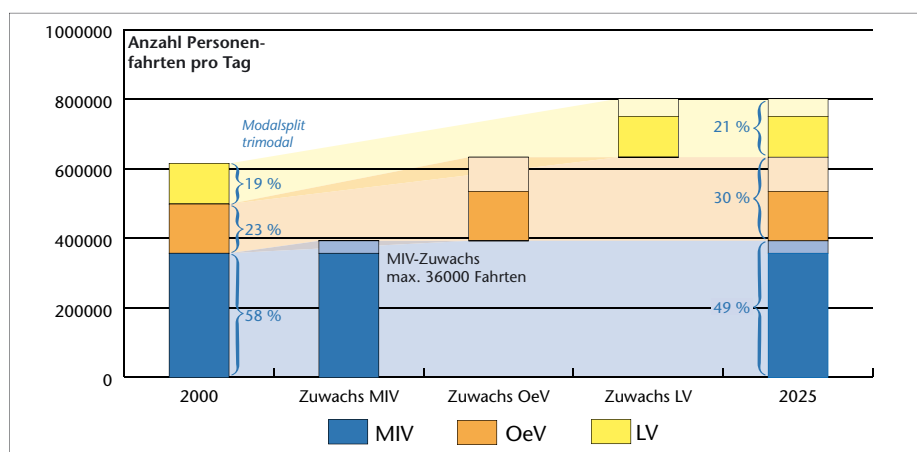


Abbildung 3: Veränderung der Modalsplits (trimodal: MIV, OeV, LV) und der Anzahl Personenfahrten im Zielszenario 2025 gegenüber 2000

ren Verkehrszuwachs verbunden: Im Zielszenario ist mit einem Zuwachs von knapp 200 000 Personenfahrten pro Tag zu rechnen, mehr als doppelt soviel wie im Trendszenario.

Gestützt auf die geschilderte Strategie wurde für das rGVK Limmattal bestimmt, welcher *Verkehrsträger* bis 2025 welchen *Verkehrsanteil* am Gesamtverkehr erreichen muss bzw. nicht übersteigen darf (Abb. 3). Die Hälfte des Zuwachses ist durch den OeV, ein Drittel durch den LV und knapp ein Fünftel durch den MIV zu übernehmen. Der MIV wächst im Zielszenario deutlich weniger stark als im Trendszenario; sein Anteil am Gesamtverkehr sinkt von heute 58% auf 49% im Jahr 2025. Damit kann den stark begrenzten Kapazitätsreserven auf den Strassen Rechnung getragen und deren Funktionsfähigkeit auch für den MIV gesichert werden. Die Stossrichtungen des Gesamtverkehrskonzepts Limmattal werden in den folgenden Abschnitten näher erläutert.

Massnahmen im Bereich der Siedlungsentwicklung

Das Umsetzen der Strategie einer Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr bedeutet, dass in erster Linie Standorte entwickelt werden sollen, die von der S-Bahn oder der geplanten Stadtbahn gut erschlossen sind. Dabei sollen nicht nur Bürobauten, sondern insbesondere auch Mischnutzungen von Wohnen und Arbeiten gefördert werden. Das Stadtbahn-Trasse kann damit zu einem „Entwicklungsleitfaden“ für das Limmattal werden, der für dessen städtebauliche Aufwertung eine grosse Chance darstellt (siehe dazu auch die Kurzinformationen vom April 2004, Abb. 2). Es wird vorgeschlagen, für die Nutzungsplanung Mindestanforderungen an Bauzonen hinsichtlich der Erschliessung durch den OeV zu definieren. Bestehen in Entwicklungsgebieten Erschliessungsdefizite, sind rechtzeitig Massnahmen zu ergreifen, mit denen eine hinreichende Erschliessung durch den OeV sichergestellt wird.

Förderung des öffentlichen Verkehrs

Das rGVK Limmattal geht von einer Erhöhung der Fahrtenzahl im OeV von

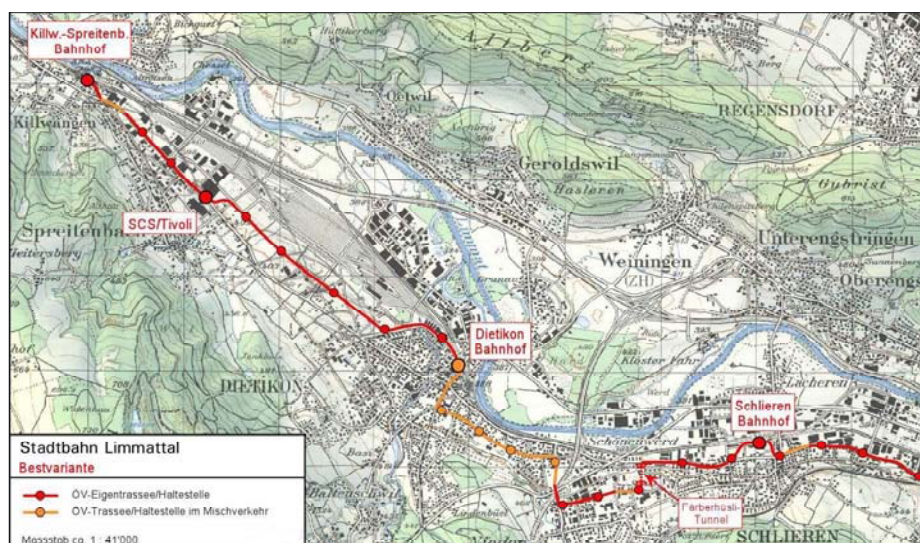


Abbildung 4: Geplante Linienführung der Stadtbahn Limmattal mit Haltestellen

heute 139 000 Personenfahrten pro Tag auf 240 000 Fahrten im Jahr 2025 aus, was einer Steigerung um 73% entspricht (im MIV wird demgegenüber eine Steigerung von höchstens 10% angestrebt). Erforderlich sind daher Massnahmen sowohl auf der Stufe der Grobverteilung (insbesondere S-Bahn) als auch der Mittel- und Feinverteilung.

Die S-Bahn ist im Limmattal schon heute weitgehend ausgelastet. Sie wird daher ein weiteres Fahrgastaufkommen nur aufnehmen können, wenn Angebotsausbauten, wie sie in der S-Bahn-Vision des ZVV vorgesehen sind, verwirklicht werden (neue Tangentialverbindung auf der S20 zwischen Limmattal, Oerlikon und Flughafen, neue Verbindung Zürich – Limmattal – Muri mit der S23, Taktverdichtungen auf bestehenden S-Bahn-Linien). Dies setzt jedoch zum Teil erhebliche Ausbauten der Schieneninfrastruktur voraus. Wichtig für den Verkehr im Limmattal ist zudem die vorgesehene Aufwertung Dietikons zu einem Haltepunkt für B-Schnellzüge. Damit

erweitert sich das Einzugsgebiet des Limmattals.

Für die regionale Mittel- und Feinverteilung sieht das rGVK Limmattal – wie erwähnt – die *Option einer Stadtbahn* von Altstetten bis Killwangen vor (Abb. 4). Diese kann schrittweise erstellt werden, wobei die Möglichkeit eines Busvorlaufbetriebs auf dem reservierten Trasse besteht (siehe dazu die Kurzinformation vom April 2004). Die Stadtbahn wird zusammen mit den zusätzlich geplanten Buslinien sowie der S17 (Bremgarten-Dietikon-Bahn) im Viertelstundentakt im Ostteil des Limmattals neue Kapazitäten für 80 000 bis 93 000 Personenfahrten pro Tag schaffen. Im Westteil sind drei bis vier neue Buslinien erforderlich, um bis ins Jahr 2025 eine hinreichende Feinverteilung durch den OeV sicherzustellen.

Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr

Die *Autobahn A1* stellt die zentrale Achse für den Individualverkehr im Limmattal dar. Ihre Leistungsfähigkeit ist zu erhalten, da sonst mit Ausweichverkehr durch die Siedlungsgebiete zu rechnen ist. Im rGVK Limmattal wird vorgeschlagen, flankierend zum Ausbau der Nordumfahrung Umgestaltungen der Ortsdurchfahrten auf der rechten Limmattalseite vorzunehmen. Zudem bedingt ein neuer Halbinschluss in Spreitenbach bauliche Anpassungen und Kapazitätssteuerungen im Raum Spreitenbach – Killwangen – Neuenhof.

Geplante Massnahmen im übergeordneten Schienennetz

- Zweiter Durchgangsbahnhof in Zürich (Bahnhof "Löwenstrasse")
- Entflechtungen Killwangen und Altstetten
- Zweiter Heitersbergtunnel
- Aufstufung Dietikons zu einem Haltepunkt für B-Schnellzüge

Wichtiger Bestandteil des rGVK Limmattal sind sodann Massnahmen zur *Entlastung der Siedlungszentren* von MIV. Für die Zufahrt zum Zentrum Baden-Wettingen wird eine Zuflusssteuerung (Pfortnerung durch Lichtsignalanlagen) und für die Zentren Dietikon und Schlieren eine Verlagerung des MIV auf weniger empfindliche Achsen vorgeschlagen.

Andere Massnahmen zielen darauf ab, dem OeV im Strassenraum mehr Platz zu gewähren, damit dieser zuverlässiger und attraktiver wird. Beispielsweise wird vorgeschlagen, separate *Busspuren* oder ein *eigenes Trasse für die Stadtbahn* zu errichten, wo es die Platzverhältnisse zulassen. Hohe Anforderungen an eine verbesserte Verkehrsorganisation bestehen im Raum Dietikon, weil sich hier verschiedene Vorhaben überlagern:

- Doppelspurausbau der Bremgarten-Dietikon-Bahn,
- Einführung der Stadtbahn ins Zentrum,
- Verlagerung des MIV aus dem Zentrum.

Hier sind vertiefende Gesamtverkehrs-Untersuchungen vordringlich.

Für die Verstärkung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz und die Beschleunigung des OeV ist der Aufbau einer *regionalen Verkehrssteuerung* vorgesehen. Mit dieser Massnahme lässt sich zudem die Siedlungsverträglichkeit des Strassenverkehrs und die Koordination mit dem LV verbessern.

Förderung des Langsamverkehrs

Im Langsamverkehr wird eine Erhöhung der Anzahl der zurückgelegten Fahrten bzw. Wege von heute 118 000 pro Tag auf 173 000 im Jahr 2025 angestrebt, was wesentliche Verbesserungen des Angebots voraussetzt. Die vorgeschlagenen Massnahmen orientieren sich vor allem an den Bedürfnissen des Alltagsverkehrs. Vorrangig ist die Weiterentwicklung von *direkten, zusammenhängenden und sicheren Wegnetzen* für den Fuss- und Veloverkehr. Beim Fussverkehr besteht der grösste Handlungsbedarf bei der Gestaltung attraktiver Wege insbesondere in den Ortszentren und im Einzugsbereich der Haltestellen des OeV sowie teilweise

bei der Orientierung (Signalisation). Beim Radwegnetz sind Lücken in den Längsverbindungen in der Talachse zu schliessen; für die Verbesserung der Talquerung sind zudem Verbindungen in den Räumen Baden – Ennetbaden – Wettingen – Neuenhof und Geroldswil – Engstringen – Schlieren – Dietikon erforderlich.

Nachfrageorientierte Massnahmen

Nachfrageorientierte, auf Beratung und Information beruhende Massnahmen des rGVK Limmattal sollen die betrieblichen und infrastrukturbezogenen Instrumente der Verkehrspolitik ergänzen. Sie unterstützen die Selbstorganisation der Verkehrsteilnehmenden und die sachgerechte Verkehrsmittelwahl. Bereits konkret geplant ist die Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Baden, die den Aargauer Limmattal-Gemeinden als Schalt- und Anlaufstelle für das Mobilitätsmanagement dient. Postuliert wird auch eine Zusammenarbeit der Zürcher Limmattal-Gemeinden mit der geplanten „Mobilitätsberatung Zürich“, die sich ihrerseits mit der Badener Zentrale koordinieren sollte.

Nachfrageorientierte Massnahmen des rGVK Limmattal:

- Förderung der kombinierten Mobilität (P+R-Anlagen, Veloabstellplätze usw.)
- Parkplatzbewirtschaftung
- Verkehrsinformation und Mobilitätsberatung

Nutzen des rGVK Limmattal und Kostenschätzung

Wenn es gelingt, das rGVK Limmattal im Sinne der beschriebenen Strategie umzusetzen, dürfte damit eine dynamische Siedlungsentwicklung mit einem funktionsfähigen, siedlungsverträglichen Verkehrssystem unterstützt werden können. Die aktive Siedlungspolitik gemäss Zielszenario führt dazu, dass bis 2025 knapp 80% des in den Bauzonen der Limmattaler Gemeinden vorhandenen Potenzials einer Einwohner- und einer Beschäftigtenzunahme ausgeschöpft werden könnte. Beim MIV wird es möglich sein, den Verkehrsfluss trotz leicht erhöhten Fahrtenzahlen sicherzustellen. Die Luftbelastung

fällt im Zielszenario trotz höherer Siedlungsverdichtung und grösserem Fahrtenaufkommen geringer aus als im Trend, was vor allem auf die wesentlich höheren Verkehrsanteile von OeV und LV zurückzuführen ist. Zudem werden empfindliche Siedlungsgebiete vom MIV entlastet, was zu einer Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität führt. Das rGVK trägt ferner zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Die vorgeschlagenen Massnahmen kosten rund 1,2 Mrd. Fr. Sie teilen sich wie folgt auf:

- 90 Mio. Fr. für den Bereich Siedlung,
- 680 Mio. Fr. für den OeV,
- 430 Mio. Fr. für den MIV,
- 16 Mio. Fr. für den LV,
- 1 Mio. Fr. für nachfrageorientierte Massnahmen.

Die Massnahmen im übergeordneten Netz (Autobahnen, SBB-Strecken) sind in diesem Betrag nicht eingerechnet.

Weiteres Vorgehen

Auf der Grundlage des Entwurfs für das rGVK Limmattal ist vorgesehen, über die Kantonsgrenze hinweg und in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die vordringlichen Massnahmen zu ermitteln und die Umsetzungsplanung einzuleiten. Angesichts der knappen Mittel würde eine Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen seiner Agglomerationspolitik die Umsetzung wesentlich begünstigen. Der bereinigte *Schlussbericht zum rGVK Limmattal* wird nach Abschluss der Evaluationsphase Mitte 2005 vorliegen. Um Wirkung zu erzielen, wird das rGVK Limmattal danach nicht stehen bleiben dürfen. Es wird periodisch überprüft und aktualisiert werden müssen, damit es den Weg in die Zukunft des Lebens- und Wirtschaftsraums Limmattal unterstützen kann.

Herausgeberin:

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
 Amt für Verkehr
 Schaffhauserstrasse 418
 Postfach
 8090 Zürich
 Tel. 01 306 50 80
 Fax 01 306 50 95
 afv@vd.zh.ch
 www.afv.zh.ch