

## Regionales Gesamtverkehrskonzept

# Zusammenfassung

Verabschiedung RGVK 26. Juni 2019

"Gemeinsam die Mobilitätsbedürfnisse bewältigen"

### 1. Ausgangslage und Zielsetzung

Die RWU wächst kontinuierlich. Durch die zusätzlichen Einwohner und Arbeitsplätze steigen auch die Mobilitätsbedürfnisse. Schon seit Jahren wird die Siedlungsentwicklung schwerge- wichtig auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet und der Fuss- und Veloverkehr gefördert. Um die Mobilität zu bewältigen, ist ein anhaltendes und bei gewissen Themen ein verstärktes Engagement aller Akteure seitens Bund, Kanton, Region und Gemeinden erforderlich.

Verkehrlich ist die Region sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene stark in Richtung Winterthur und Zürich orientiert. Der Anteil des Autoverkehrs innerhalb der Region ist sehr hoch, insbesondere zwischen dem Umland und der Stadt Winterthur. Dies liegt einerseits an den im Vergleich zum öffentlichen Ver- kehr attraktiven Auto-Reisezeiten und der genügenden Anzahl Parkplätze in der Stadt Winterthur (insbesondere im Vergleich zur Stadt Zürich). Im öffentlichen Verkehr ist die Beförderungskapazität zwischen Winterthur und Zürich knapp.

## Schwachstellen Verkehrspolitik

Die Rückmeldung des Bundes zum 3. Agglomerationsprogramm zeigt neben den Stärken die noch vorhandenen Schwachstellen in der regionalen Verkehrspolitik. Ein verstärktes Engagement ist bei nachfolgenden Themen erforderlich:

- Lenkung der Siedlungsentwicklung (Siedlungsentwicklung nach innen)
- Arbeitszonenbewirtschaftung (Konzentration an Orte mit guter ÖV-Erschliessung)
- Busbevorzugung
- Verkehrssteuerung
- Landschaftsmassnahmen

Zudem besteht bei den Agglomerationsprogrammen 1 und 2 ein Umsetzungsrückstand.

Die Region will zusammen mit den Gemeinden und dem Kanton gerüstet sein, um die Aufgaben im Bereich Mobilität bestmöglich zu lösen. Im rGVK legen die Akteure ihr gemeinsames Programm dar.

## 2. Strategien

### "Bewährte Stossrichtung weiterverfolgen"

Im Grundsatz sind die Strategien, die zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens zielführend sind, bestens bekannt.

**S1: Öffentlicher Verkehr wird als Rückgrat der Siedlungsentwicklung gestärkt**

S2: Siedlungsentwicklung begünstigt kurze Wege

S3: Naherholungsgebiete werden angemessen erschlossen

**S4: Fuss- und Velowegnetze werden attraktiver**

S5: Öffentlicher Verkehr wird leistungsfähiger und attraktiver

**S6: Autoverkehr wird aktiv gesteuert und gelenkt, öffentlicher Verkehr wird konsequent priorisiert**

**S7: Parkierung wird als Steuerungsinstrument genutzt**

S8: Verkehr wird siedlungs- und landschaftsverträglich abgewickelt

**S9: Durchgangsverkehr wird auf übergeordnetem Netz kanalisiert**

S10: Güterverkehr wird umweltverträglich abgewickelt

### 3. Handlungsschwerpunkte und Massnahmen

"Aufeinander abgestimmt handeln"

Jedes Gemeinwesen trägt zur Umsetzung der Strategien bei. Dabei setzt es das jeweils geeignete Planungsinstrument ein. Nachfolgend werden die Handlungsschwerpunkte jeweils einem Akteur zugeordnet, bei den meisten Massnahmen ist jedoch ein aufeinander abgestimmtes Handeln erforderlich.

#### 1. Gemeinden

Die wichtigsten Massnahmen im Handlungsfeld der Gemeinden sind:

Handlungsschwerpunkt 1

- Die Gemeinden ermitteln die Mängel im Umfeld der Bahnhofstestellen und legen die erforderlichen Massnahmen zur Aufwertung Bahnhofstestellen fest:
  - **Verbesserung Zugänglichkeit / Steigerung Aufenthaltsqualität**  
Die NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs müssen einen möglichst direkten Zugang zu den Einsteigeorten sowie kurze Umsteigewege haben. Weiter muss der Aufenthalt in den Wartebereichen möglichst angenehm sein (z.B. genügende Breiten und Witterungsschutz). Nur so kann ein Gleichgewicht zu den Qualitäten im Autoverkehr erreicht werden.
  - **Ausbau Veloparkierung**  
Die zeitverlustarme Nutzung des öffentlichen Verkehrs bedingt aufgrund der Distanz zwischen Zielort und Haltestelle des öffentlichen Verkehrs die Nutzung eines Fahrzeugs. Das Velo ist dazu gut geeignet. Die Bedingungen sind deshalb optimal zu gestalten (genügend Veloabstellplätze, Diebstahlsicherung, Elektroaufladung).

Handlungsschwerpunkt 2

- Die Gemeinden nehmen bei Areal- und Gebietsplanungen auf der Basis konkreter Zielvorstellungen eine aktive Rolle bei Entwicklungen ein (z.B. Mobilitätskonzepte/-beratung).

Handlungsschwerpunkt 3

- Die Gemeinden optimieren ihr Fusswegnetz, z.B. schliessen sie Netzlücken oder beheben Sicherheitsmängel. Auf der Grundlage des Massnahmenplanes Fussverkehr und eigenen vertieften Erhebungen erstellen die Gemeinden idealerweise eine **kommunale Fussverkehrsplanung als Grundlage der Aktualisierung des Verkehrsplanes**.

Handlungsschwerpunkte 4 und 5

- Das Veloverkehrsinfrastruktur sollte ebenfalls komfortabel und sicher ausgestaltet sein. Auch hier ist eine **kommunale Veloverkehrsplanung als Grundlage der Aktualisierung des Verkehrsplanes** erforderlich.

- Die Massnahmen auf der Ebene Gemeinde sind meist untergeordneter Natur, da sich der Veloverkehr die Strassen im Allgemeinen im Mischverkehr mit dem Autoverkehr teilt. In der Stadt Winterthur sollen die jahrzehntelangen Anstrengungen "Velostadt" weitergeführt werden.
- Handlungsschwerpunkte 9 und 10
- Die Stadt Winterthur setzt die **Massnahmen der 2. Etappe zur regionalen Verkehrssteuerung (RVS-Konzept 2006)** konsequent um. Mit den RVS-Massnahmen wird erreicht, dass der Verkehr innerhalb des Stadtgebietes flüssiger zirkuliert, der ÖV priorisiert und damit die Personenkapazität im Gesamtnetz erhöht werden kann. Bei der Planung der RVS-Anlagen ist sicherzustellen, dass kein Ausweichverkehr entsteht.
  - Die Stadt Winterthur setzt das **Steuerungs- und Dosierungskonzept auf den beiden ÖV-Hochleistungskorridoren** Töss – Hauptbahnhof – St. Gallerstrasse und Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen um. Ziel ist die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und die Stabilisierung des Verkehrsablaufes. Bei einer steigenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl ist die Attraktivitätssteigerung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs unumgänglich, um die Kapazitäten für den Autoverkehr erhalten zu können.
- Handlungsschwerpunkte 11 und 12
- Die Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen haben eine massgebende Auswirkung auf das Verkehrsaufkommen. Die Region erstellt Grundlagen für harmonisierte Regelungen zur Parkierung zu den beiden Themenkreisen:
    - **Parkplatzregelungen private Parkplätze**
    - **Parkraumplanung öffentliche Parkplätze**Zentrale Regelungsaspekte sind (differenziert nach Lage) die Anzahl der Parkplätze (inkl. autoarme Nutzungen) und die Bewirtschaftung (Parkierungsdauer, Gebühr, Berechtigte).
- Handlungsschwerpunkt 13
- Als Schlüsselmassnahme für die Erschliessung des urbanen Zentrums Neuhegi-Grüze und eine gute Erreichbarkeit der S-Bahnstation Grüze aus allen Richtungen mit dem Bus, ist die Querung der Gleise (nur für Bus-, Velo- und Fussverkehr) vorzusehen. Neben dem Hauptbahnhof Winterthur dient die **Bahnstation Grüze als zweite ÖV-Verkehrsdrehscheibe** und schafft die Voraussetzung für die Aufwertung und die geplante Siedlungsentwicklung im urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze.

- Die Stadt Winterthur plant im Rahmen der Projektierung der **Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze flankierende Massnahmen**. Die neue Strasse hat neben der Erschliessung des Gebietes Neuhegi-Grüze gleichzeitig die Aufgabe, die bestehenden Hauptverkehrsstrassen (insbesondere die Frauenfelderstrasse und die Seenerstrasse) soweit vom Autoverkehr zu entlasten, dass die ÖV-Hochleistungskorridore umgesetzt werden können.
  - Die Gemeinden setzen die **Beruhigung Quartierstrassen** um.
  - Die Gemeinden ermöglichen die **Nutzung der Chancen von neuen und bereits bewährten Sharing-Ansätzen**.
  - Ver- und Entsorgung der wachsenden Bevölkerung insbesondere in den urbanen Räumen stellt eine grosse Herausforderung dar. In Zukunft wird dabei die Bahn wieder eine wichtigere Rolle bekommen. Damit kommt der **Sicherung der dafür benötigten Güterumschlagsflächen und den Güterumschlaganlagen Bahn-Strasse** innerhalb der Siedlungsgebiete eine hohe Bedeutung zu.
  - Die Regionsgemeinden setzen die Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen und Landschaft unabhängig, aber durch den regionalen Richtplan aufeinander abgestimmt um. **Jede Gemeinde zeigt ihre Massnahmen (Konzepte, Richtpläne, Nutzungspläne) und den Zeitplan als Grundlage für die nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms auf.**
- Handlungsschwerpunkt 14
- Handlungsschwerpunkt 16
- Handlungsschwerpunkt 17
- Massnahmen Siedlung und Landschaft

## 2. Region

Die Region engagiert sich insbesondere bei folgenden Punkten:

- Das städtische und regionale ÖV-Netz (Bus) wird durch die marktverantwortlichen Unternehmen im Rahmen der Fahrplanverfahren schrittweise optimiert. Grundlage bilden die Angebotsverordnung, der regionale Richtplan und die Netzgestaltungsgrundsätze des ZVV.  
Bei der Erschliessung weniger dicht besiedelter Regionsteile besteht ein kaum lösbarer Grundkonflikt: eine geringe ÖV-Fahrplandichte führt zu geringem ÖV-Anteil, eine hohe ÖV-Dichte bringt zwar einen höheren Anteil an ÖV-Nutzern, aber durch diese Attraktivitätssteigerung erfolgt auch eine – gemäss kantonalem Raumordnungskonzept unerwünschte – Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum.  
Die Abstimmung zwischen der kurzfristigen Fahrplangestaltung der regionalen Verkehrskonferenz (RVK) und den strategischen Überlegungen des Richtplans ist zu verbessern. Zur optimalen Nutzung der langfristigen Bahn-Ausbau Schritte und der neuen Spielräume (z.B. 1/4-Stunden-Takt Kempththal), ist 4-6 Jahre vor Einführungszeitpunkt **ein langfristiges Buskonzept** zu erarbeiten.
- Handlungsschwerpunkt 6

Handlungsschwerpunkt 7

- Das Angebot an Fernbussen steigt. Es gilt in einem **regionalen Fernbuskonzept** (inkl. Haltepunkte Reisebusse) zu bestimmen, wo (Standort(e) Haltestellen) welche Infrastrukturen erforderlich sind. In erster Linie muss die erforderliche Zentralität bezüglich des öffentlichen und privaten Verkehrs (zentraler/dezentraler Bahnhof, Autobahnanschluss) bestimmt werden. Dabei sind die Auswirkungen auf das Verkehrssystem und die Bevölkerung abzuschätzen. Zu klären ist die Finanzierung von Erstellung, Betrieb und Unterhalt (gute Praxisbeispiele).

3. Kanton

Der Kanton engagiert sich insbesondere bei folgenden Punkten:

Handlungsschwerpunkte 4 und 5

- Der Kanton **beseitigt die im Velonetzplan erkannten Schwachstellen** auf dem kantonalen Netz.
- Der Kanton treibt die **Planung und Realisierung des Veloschnellroutennetzes** voran.

Handlungsschwerpunkt 9

- Mit der Umsetzung der Massnahmen regionale Verkehrssteuerung können gewisse Ausweichrouten über das untergeordnete Verkehrsnetz attraktiver werden. Der Kanton erhebt den Schleichverkehr und ergreift gegebenenfalls flankierende **Massnahmen zur Vermeidung respektive Verringerung des Schleichverkehrs**.

Handlungsschwerpunkt 14

- Die Strassenabschnitte gemäss regionalem Richtplan sind im Rahmen von **Sanierungsprojekten der Ortsdurchfahrten** aufzuwerten (Betriebs- und Gestaltungskonzepte). Die Aufteilung der Flächen zugunsten der Seitenbereiche und die Gestaltung des Strassenraums mit unterschiedlichen Belägen, Bäumen usw. führen zu angenehmen Strassenräumen.

Handlungsschwerpunkt 17

- Die Ver- und Entsorgung der wachsenden Bevölkerung, insbesondere in den urbanen Räumen, stellt eine grosse Herausforderung dar. In Zukunft wird dabei die Bahn wieder eine wichtigere Rolle bekommen. Damit kommt der **Sicherung der dafür benötigten Güterumschlagsflächen** innerhalb der Siedlungsgebiete eine hohe Bedeutung zu.

#### 4. Bund

Grundvoraussetzung für die Bewältigung der Mobilität ist die Umsetzung der Massnahmen der nationalen Infrastruktur Schiene und Strasse (vgl. entsprechende Sachpläne).

Handlungsschwerpunkte 8 und 13

Mit der Leistungssteigerung auf dem Bahnkorridor Zürich-Winterthur (Handlungsschwerpunkt 8) und der Vorbereitung der Realisierung der Bahnstation Grüze Nord (Handlungsschwerpunkt 13) wird der Grundstein für die erforderliche Leistungssteigerung des öffentlichen Verkehrs gelegt.

Massnahmen Ausbau Autobahn und Handlungsschwerpunkt 15

Der Autobahnausbau A1/A4 ist im rGVK kein Handlungsschwerpunkt, da davon ausgegangen wird, dass diese Massnahme umgesetzt wird. Weiter ist die Minimierung der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen, z.B. die Überdeckung der Autobahnen im Siedlungsgebiet (z.B. Wülflingen) und die Umsetzung von Landschaftsverbindungen gemäss kantonalem Richtplan (Handlungsschwerpunkt 15) voranzutreiben.