

Bundesamt für Raumentwicklung  
Sektion Bundesplanungen  
3003 Bern  
sachplanverkehr@are.admin.ch

St. Gallen, 15. November 2020

## **Anhörung und öffentliche Mitwirkung zum Entwurf des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene – Stellungnahme SVI**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SVI dankt für die Möglichkeit, zum Entwurf des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Stellung nehmen zu dürfen.

Die polyzentrische Entwicklung ist aus Sicht der Stadt Zürich sehr wichtig. Dies betrifft sowohl die städtische, die regionale als auch die nationale Ebene. Die Weiterentwicklung des Schienennetzes sowie das Angebot haben einen wesentlichen Einfluss auf die angestrebte polyzentrische Entwicklung. In diesem Zusammenhang möchte die Stadt Zürich auf die Zentrenstruktur in der Stadt sowie die Bedeutung der Bahnhöfe Oerlikon und Altstetten hinweisen. Für diese beiden Bahnhöfe sollte ein IC-Halt angestrebt werden, sodass die polyzentrische Entwicklung in der Stadt Zürich unterstützt und die Verkehrsnetze in der Innenstadt rund um den Hauptbahnhof entlastet werden. Vor diesem Hintergrund muss die Haltepolitik des Fernverkehr-Intercity-Netzes (Kapitel 3.3), die auf die übergeordneten Zentren fokussiert, entsprechend interpretiert und umgesetzt werden.

Die Schweiz weist eine sehr gute Erschliessung insbesondere im Mittelland auf. In Zukunft muss es bei der Weiterentwicklung der Schieneninfrastrukturen und Angeboten im öffentlichen Verkehr weniger darum gehen, die Geschwindigkeiten im System zu erhöhen, sondern die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Die Streichung und Ergänzungen im Kapitel 2.2 wird daher ausdrücklich begrüsst. Wir betonen nochmals, dass aus der Sicht der Stadt Zürich die Verkehrsinfrastrukturen und Angebote einen wesentlichen Einfluss auf die Standortentscheidungen von Unternehmen und Privathaushalten und in Folge auf die Verkehrsnachfrage haben. Die Attraktivität des Fernverkehrs und die gewünschte Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr wird vor allem durch eine verbesserte Zugänglichkeit der Haltestellen und weniger durch Taktverdichtungen und Fahrzeitverkürzungen erreicht (vgl. Vrtic, M., C. Weis und P. Fröhlich, 2013).

Aus der Sicht der Stadt Zürich müsste die Frage der Verkehrsvermeidung vor dem Hintergrund der Infrastruktur- und Angebotsausbauten im öffentlichen Verkehr z. B. im Kapitel 2.3 noch stärker thematisiert werden. Geschwindigkeitserhöhungen sind vor diesem Hintergrund kritisch zu beurteilen, res-

pektive müssen auf die angestrebte polyzentrische Siedlungsentwicklung abgestimmt sein. Vor diesem Hintergrund stellt sich auch die Frage, wieso im Kapitel 4.1 Verbesserung der Funktionalität des nationalen Bahnnetzes unter Zielen bei der Verbesserung des Netzes auch Geschwindigkeit in Klammern genannt wird.

Die Grundsätze und Ziele im Kapitel 3.1 und 3.2 werden unterstützt. Es stellt sich jedoch die Frage, was es konkret bedeutet, wenn die Planung der Schieneninfrastrukturentwicklung nicht systematisch nachfrageorientiert erfolgt. Wenn die Aussage so zu interpretieren ist, dass eine auf die Siedlungsentwicklung sowie den Gesamtverkehr abgestimmte Infrastruktur- und Angebotsentwicklung erfolgt, stimmt die Stadt Zürich diesem Grundsatz zu. Die Weiterentwicklung der Infrastrukturen und Angebote soll insbesondere die polyzentrische Siedlungsentwicklung und damit Verkehrsvermeidung unterstützen.

Die Ausführungen bzw. Ergänzungen zur Ausschöpfung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur werden begrüsst. An erster Stelle steht, aus Sicht der Stadt Zürich, der Ansatz der Verkehrsvermeidung. Die Bewältigung der Verkehrsaufkommen mit anderen Verkehrsträgern ist zu hinterfragen, da Strassen, Wasser und Luft weder im Personen- noch im Güterverkehr keine wünschbaren Alternativen darstellen.

Das neue Kapitel 3.4 Grundsätze zur Abstimmung mit der Raumentwicklung wird ausdrücklich begrüsst. Bei der Weiterentwicklung der Infrastrukturen und der Angebote sollten die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung jeweils explizit untersucht, dargestellt und im Rahmen der Interessenabwägung beurteilt werden. Dies wird im vorliegenden Vernehmlassungsentwurf zu wenig deutlich. Die dargestellte Koordination mit den kantonalen und regionalen Richtplänen sowie den Agglomerationsprogrammen ist essentiell.

Das neue Kapitel 4.3 Vernetzte Verkehrsangebote zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens wird ausdrücklich begrüsst. Damit die Verkehrsdrehscheiben attraktiv sind, müssen sie gut in die Siedlungsstrukturen integriert sein und gut in das Fuss-, Velo- und Feinverteilsnetz des öffentlichen Verkehrs eingebunden sein.

Von Seiten der Stadt Zürich wird begrüsst, dass multimodale Verkehrsdaten als Service Public offen zur Verfügung gestellt werden, wie dies im Kapitel 4.4 Multimodale Mobilität postuliert wird.

Die in den Objektblättern 1.1 Zürich-Winterthur, 1.2 Zimmerberg und 1.4 Limmattal genannten Ausbauten werden zur Kenntnis genommen. Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen (4. Gleis inkl. Doppelspurausbau Riesbachtunnel) ist im grossen Interesse der Stadt sowie der gesamten Agglomeration. Bei allen Ausbauten auf dem Stadtgebiet ist ein enger und frühzeitiger Einbezug der Stadt Zürich erforderlich. Im Objektblatt Limmattal fehlen Aussagen zu Infrastrukturausbauten der SZU. Sind diese nicht Teil des Sachplans Verkehr?

Der Vierspurausbau Limmattal – Rapperswil hat sein östliches Portal im Bereich Altstetten. Nur dank einer frühzeitigen Abstimmung und Einbezug der Stadt Zürich kann eine siedlungs- und umweltverträgliche Lage und Ausgestaltung sichergestellt werden. Der Anschluss der Neubaustrecke muss so erfolgen, dass ein allfälliger Halt im Bahnhof Altstetten möglich ist.

Leider wird auf Bundesebene immer noch der Begriff Langsamverkehr verwendet, obwohl Fuss- und Veloverkehr unterschiedliche Verkehrsmittel mit unterschiedlichen Einsatzbereichen und Anforderungen sind.

Freundliche Grüsse

SVI Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten



Pascal Bürki, Geschäftsführer