



Verkehr Zürich, Aargau, Schaffhausen

Tempo 30 auf dem Vormarsch

Die Stadt Zürich möchte flächendeckend Tempo 30 einführen, wird aber vom Kanton zumindest teilweise zurückgepfiffen. Auch Aarau experimentiert mit der Temposenkung auf einer Hauptverkehrsachse. Daneben will das Astra in beiden Kantonen wie auch in Schaffhausen Lücken im Autobahnnetz schliessen und Flaschenhälse beseitigen.

Von Ben Kron

Die Stadt Zürich weist in der Wählerschaft eine links-grüne Mehrheit auf. Die Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher sagten denn auch zweimal klar Ja zum neuen Siedlungs- und zum Verkehrsrichtplan. Letzterer sieht vor, dass es in der Stadt wo immer möglich Tempo-30-Zonen und weniger Parkplätze gibt. Und er bedeutet das Ende des historischen «Parkplatzkompromisses», wonach in der Innenstadt aufgehobene oberirdische Parkplätze mit solchen in Tiefgaragen kompensiert werden müssen.

Doch nun werden Abstellplätze in der blauen Zone deutlich abgebaut, nicht zu-

letzt auch für Velowege, hatte doch das Stimmvolk zuvor schon die Velorouten-Initiative mit überwältigendem Mehr gutgeheissen. Diese wiederum verlangt die Schaffung durchgängiger, moderner Verkehrswege fürs Fahrrad und die Priorisierung des Langsamverkehrs. Für viele europäische Grossstädte ist dies heute schon Alltag: Zürich indes ist in der Mentalität nach wie vor keine solche.

Widerstand vom Kanton

Schon vor dem Volksentscheid hatte der Stadtrat versucht, auf den Hauptverkehrsachsen Tempo 30 einzuführen, um die



Tempo-30-Zone auf der Winterthurerstrasse in Zürich: Geht es nach der Stadtregierung, würde die Temporeduktion flächendeckend eingeführt. Doch dagegen opponiert der Kanton erfolgreich.



Mischverkehr: Zugunsten sicherer Velorouten werden Parkplätze abgebaut – nachdem das Stimmvolk eine Velorouten-Initiative mit überwältigendem Mehr angenommen hat.

Grenzwerte des Lärmschutzes einzuhalten. Wobei der Stadtrat die Temporeduktion auch auf Strecken drosseln wollte, auf denen Trams und Busse der VBZ verkehren. Deshalb erwuchs dem Vorhaben vor allem von der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion Widerstand, weil man eine Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs befürchtete. Der Stadtrat krebste deshalb zurück und ging über zu einer Einzelfallprüfung.

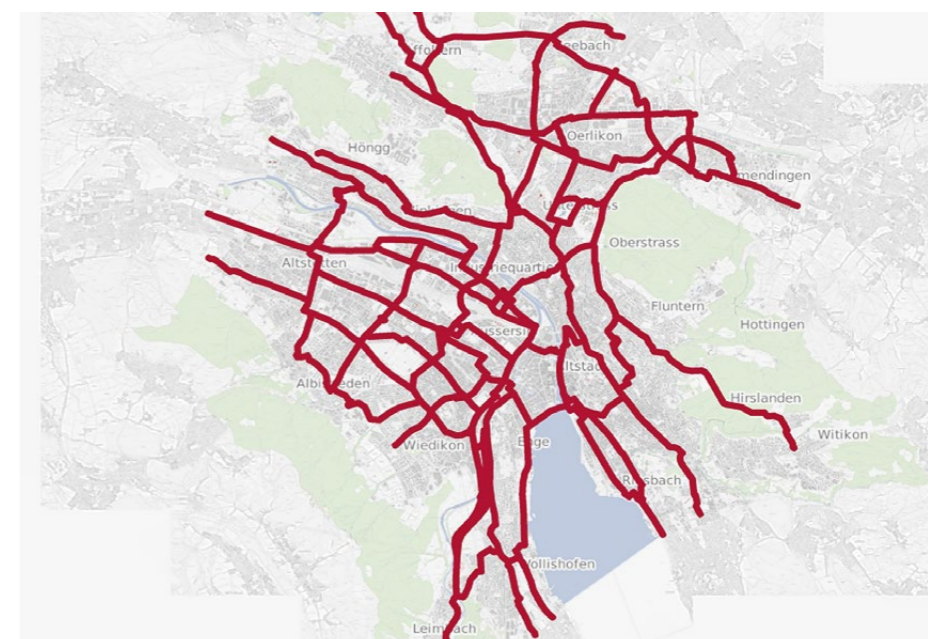
Das Ergebnis ist ein detaillierter «Geschwindigkeitsplan», den die NZZ als «ziemliches Flickwerk» bezeichnet und der innert zehn Jahren umgesetzt werden soll. So bleibt auf wichtigen Achsen die bisherige Signalisation bestehen. Andernorts soll Tempo 30 kommen, sofern das Tram ein eigenes Trasseee erhält. Dazu soll Tempo 30 ab 22 Uhr zwecks Nachtruhe vermehrt zu einer Option werden – eine Massnahme, welche die Stadt Lausanne letzten Herbst ergriffen hat. Insgesamt wird

Tempo 30 in Zürich auf 150 zusätzlichen Strassenkilometern eingeführt.

Eine weitere Idee der Stadtzürcher ist die Einführung von autofreien Samstagen in Quartieren. Ein entsprechendes Postulat hat der Gemeinderat verabschiedet. Der Vorstoss verlangt, dass an mehreren Samstagen im Jahr in verschiedenen Quartieren der Autoverkehr stillgelegt wird. Die Bewohner der Quartiere sollen so die Möglichkeit erhalten, «ihr Quartier zu Fuss oder mit dem Velo gefahrlos zu erkunden und zu beleben». Der Stadtrat, der seinerseits letztes Jahr schon eine Aktion zur Strassenberuhigung lanciert hatte, nahm dieses Anliegen gerne auf.

Förderung des Langsamverkehrs

Doch auch ohne neu anzubringende Tempo-30-Tafeln und weitere verkehrsberuhigende Massnahmen weist die Stadt Zürich nicht weniger als 110 Bauprojekte



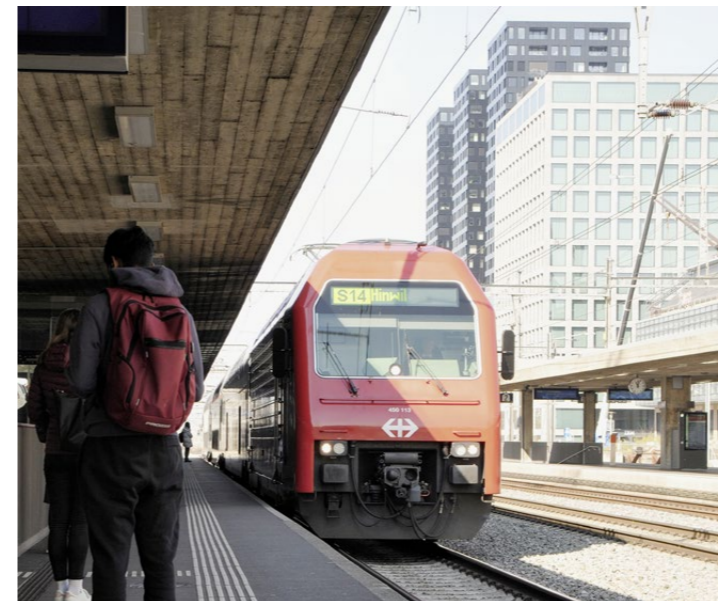
Die Velovorzugsrouten gemäss den städtischen Verkehrsplanern: Mit diversen baulichen und weiteren Massnahmen soll das Velo in Zürich ein eigenes, durchgehendes und sicheres Wegnetz erhalten.



Rund 30 grössere Strassenbaustellen weist der Kanton Zürich aktuell auf. Immerhin sind im kantonalen Strassenfonds fürs Jahr 2022 rund 107 Millionen Franken vorgesehen.



Baustelle Einhausung Schwamendingen: In Kürze erhält die Stadtautobahn ihre Überdachung. Einige der BIM-geplanten Deckenträger liegen bereits am Rand der Baustelle (ganz rechts).



S-Bahn in Zürich: Wegen des erwarteten massiven Wachstums beim Passagieraufkommen suchen die SBB Platz für zwei Abstellanlagen im Zürcher Oberland – bisher ohne Erfolg.



GlattalBahn: Die Verlängerung der äusserst erfolgreichen Vorortslinie ist in Arbeit. In Zukunft wird sie über den Flughafen hinaus bis in die Stadt Kloten fahren und dort ein Quartier massiv aufwerten.

für 2022 auf, die vor allem den Fuss- und Veloverkehr verbessern sollen. Dazu kommen mehr Grün und die Vermeidung von Hitzeinseln. In Planung sind beim städtischen Tiefbauamt weitere 401 Projekte. Zwei der Strassenbauprojekte werden in der Stadt möglicherweise für Stau sorgen: Zum einen müssen der 50 Jahre alte Hirschwiesen- und der Buchegg Tunnel samt Zufahrten saniert werden, was zu Verkehrsbehinderungen führen und 70 Millionen Franken kosten wird. Die Sanierung wird bis 2024 dauern.

Tramlinie 13 fällt 13 Monate aus

Dazu müssen zwischen Wipkingen und Höngg 1,5 Kilometer Tramgleise ersetzt und drei Haltestellen behindertengerecht umgebaut werden. Hinzu kommen neue Werk- und Wasserleitungen. Die Sanierung führt während 13 Monaten zur Einstellung der Tramlinie 13 – der längste Ausfall in der Geschichte der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). Ende November 2023 sind die

38 Millionen Franken teuren Arbeiten gemäss Planung abgeschlossen.

Bereits dieses Jahr will die Stadt vier sogenannte Velovorzugsrouten realisieren. Hierfür wurden bereits einige Parkplätze aufgehoben und 1,5 bis 2 Meter breite Velowege signalisiert. Bis ins Jahr 2030 soll die Stadt ein 100 Kilometer langes Netz mit durchgehenden und sicheren Velorouten besitzen, wobei die Initiative lediglich die Hälfte davon verlangt hatte. Ebenfalls schon dieses Jahr sollen die Bauarbeiten für einen Velotunnel unter dem Hauptbahnhof hindurch beginnen. Hierfür wird eine bestehende, damals auf Vorrat gebaute Autobahnröhre auf 200 Metern Länge umgebaut und um eine Velostation mit 800 Abstellplätzen erweitert. 2024 soll der Tunnel, dessen Umbau 27,7 Millionen Franken kosten wird, eröffnet werden.

Der Kanton weist aktuell rund 30 grössere Strassenbaustellen auf, von denen die grösste sich nördlich von Bülach befindet. Hier verkehren auf der Schaffhauser-

strasse im Hardwald pro Tag 28 000 Fahrzeuge, was an Werktagen zu einem Rückstau bis auf die Autobahn führt und daneben zu Ausweichverkehr führt. Um die Leistungsfähigkeit dieser Verbindung zu verbessern, baut der Kanton die Strasse auf knapp drei Kilometern Länge auf vier Spuren aus – ein Ausbau, der dem aktuellen Standard der Autobahn A51 zwischen Kloten und Bülach entspricht. Der chronisch verstopfte Kreisel am Nordende der Strasse wird abgesenkt und die Fahrspur zwischen Bülach und Eglisau kreuzungsfrei über den Kreisel geführt. Inklusiv weiteren Massnahmen wird der Ausbau der Kantonsstrasse zu einer «Mini-Autobahn», so der Kanton Zürich auf seiner Webpage, 94,5 Millionen Franken kosten.

Lückenschluss im Autobahnnetz

Der Bund schliesslich will eine gewichtige Lücke im Nationalstrassennetz schliessen, die im Kanton Zürich klafft, und zwar auf der Oberlandautobahn zwischen den Anschlüssen Uster Ost und dem Kreisel Betzholz. Dieser gemäss dem Bundesamt für Strassen (Astra) gravierende Engpass soll bis 2040 geschlossen werden, wobei aber die Route noch nicht definitiv festgelegt ist.

Zur Wahl stehen die Variante «Richtplan mit einem Anschluss an die Forchstrasse bei Ottikon» und die Variante mit einem tief gelegenen Tunnel durch Fels ab Wetzikon West bis zum Betzholzkreisel. Bekannt ist immerhin, dass für das Projekt 1,9 Milliarden Franken bereitgestellt

werden, was eher für die Tunnelvariante spricht.

Ein anderes Nationalstrassen-Projekt ist hingegen endgültig beerdigt, befand sich allerdings schon seit längerem im Zustand einer scheinbaren Planungsleiche: Das Expressstrassen-Ypsilon, in den 1950er-Jahren geplant und 1960 beschlossen. Das Projekt sah vor, die Autobahnen mitten in die Stadt Zürich hinein zu bauen, wovon die in den 1970er-Jahren erstellte Sihlhochstrasse zeugt. Die Autobahn direkt über dem Fluss gilt heute als Schandfleck der Stadt. Ursprünglich hätte sie bis zum Hauptbahnhof weitergeführt werden sollen. Ebenfalls gebaut wurden die Zufahrt Nord durch Schwamendingen und der Milchbuckeltunnel. Doch die Verknüpfung zum Ypsilon bei der Badeanstalt Letten liess sich nicht realisieren. Stattdessen errichtete man die Westtangente mit der Hardbrücke.

Ypsilon beerdigt

Auf den Plänen überlebte das ominöse Ypsilon aber noch lange, da zu seiner Streichung ein Beschluss von National- und Ständerat nötig ist. Nun hat der Bundesrat immerhin entschieden, dass der Ansatz, die N1 und die N3 in der Stadt Zürich zu verbinden, nicht mehr zeitgemäss sei. Nun müssen die beiden Kammern dies noch bestätigen, wovon aber auszugehen ist.

Neben der Strasse über auch die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs im Grossraum Zürich beständig erweitert, rechnet man doch bis ins Jahr 2040 mit

45 Prozent mehr Fahrgästen als vor der Corona-Pandemie. Also müssen neue Gleise und Tunnel erstellt sowie bestehende Bahnhöfe ausgebaut werden, um die Kapazität langfristig verdoppeln zu können. Die hierzu nötigen Mittel hat der Bundesrat vor zwei Jahren gesprochen, Umsetzungshorizont ist das Jahr 2035. Da parallel dazu auch neue Fahrzeuge angeschafft werden, müssen im Kanton Zürich neue Service- und Abstellanlagen gebaut werden, um das Rollmaterial abzustellen, zu warten und zu reinigen.

SBB suchen Standort

Auf der Suche nach Standorten für drei solche Abstellanlagen stossen die SBB aber auf massiven Widerstand: In den drei geplanten Standorten Bubikon, Hombrechlikon und Eglisau gingen die Anwohner auf die Barrikaden, da man die bis zu 80 000 Quadratmeter grossen Anlagen zum Teil mitten in der Landwirtschaftszone errichten wollte. Überraschenderweise ruderten die Bundesbahn und der Kanton Zürich deshalb zurück und beginnen eine neue, erweiterte Standortevaluation. Das Problem wird dadurch natürlich nicht kleiner, denn der Zeithorizont für die Inbetriebnahme der Service- und der ersten Abstellanlage ist auf Anfang des nächsten Jahrzehnts geplant.

Fünf grosse Autobahn-Projekte will der Bundesrat in den Ausbauschrift 2023 aufnehmen und definitiv beschliessen. Dies gab die Landesregierung Ende Januar bekannt und beantragt hierfür einen

Kredit von stolzen 4,3 Milliarden Franken. Konkret geht es um zwei Projekte, um in der Region Bern die A1 auszubauen. Dazu kommen drei Tunnelbauvorhaben in St. Gallen, Basel und in Schaffhausen. Hier soll der Fäsenstaub-Tunnel eine zweite Röhre erhalten, damit der Verkehr künftig je eine Röhre pro Richtung bekommt, was neben der Kapazität auch die Sicherheit beträchtlich erhöht. Die Fahrspuren der neu vierspurigen A4 werden danach wegen der äusserst engen Platzverhältnisse doppelstöckig geführt.

Doch zunächst muss man das Ausführungsprojekt «Engpassbeseitigung Schaffhausen Süd-Herblingen» ausarbeiten und vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) die Plangenehmigungsvorstellung erhalten, bevor im Detailprojekt des Astra alle bautechnischen Einzelheiten festgelegt werden können. Somit dürfte der Baustart nicht vor 2030 erfolgen – und die Bauzeit wird danach noch einmal acht bis neun Jahre betragen.

Von vier auf sechs Spuren

Auch im Kanton Aargau will das Bundesamt für Strassen ausbauen: Konkret soll die Autobahn A1 zwischen dem Anschluss Aarau Ost und der Verzweigung Birrfeld von vier auf sechs Spuren ausgebaut werden. Hierfür liegt nun das generelle Ausbauprojekt beim Kanton und den Gemeinden bis Ende Mai zur Stellungnahme auf.

Die Bauarbeiten für die Erweiterung auf einer Länge von 14,6 Kilometern werden

Flughafen auf Erholungskurs

Der Flughafen Zürich hat zum zweiten Mal in Folge das Jahr mit einem Verlust abgeschlossen, allerdings zeichnet sich eine Erholung ab. Resultierte 2020 noch ein Minus von 70 Millionen Franken, waren es 2021 nur noch zehn Millionen. Betrachtet man gar nur die zweite Hälfte

des Vorjahrs, so lag der grösste Schweizer Flughafen sogar wieder leicht in der Gewinnzone. Auch die Passagierzahlen zeigen eine Erholung: Im letzten Jahr benutzten 10,2 Millionen Menschen den Flughafen Zürich-Kloten, fast ein Viertel mehr als 2020. (bk)



Bauarbeiten am Pont Neuf in Aarau: Die neue Aare-Brücke wird deutlich teurer zu stehen kommen als ursprünglich geplant. Die Eröffnung ist allerdings wie von Anfang an geplant für das nächste Jahr vorgesehen.

gemäss dem Astra sechs Jahre dauern, wobei das Projekt Ende 2023 beim Uvek eingereicht und danach dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt werden muss. Wenn anschliessend gegen das Ausführungsprojekt keine Rechtsmittel ergriffen werden und die Kosten vom Parlament gesprochen werden, kann mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Kosten schätzt

das Astra auf 770 Millionen Franken. Ganze 1,4 Milliarden Franken für Tiefbauprojekte hat der Kanton seinerseits bewilligt. Dieses Jahr wurden und werden 39 mittlere und kleinere Bau- und Sanierungsprojekte in Angriff genommen, womit zusammen mit den laufenden Projekten aktuell 51 Strassenbaustellen zusammenkommen. Das kantonale Strassenbauprogramm



Rund 36,5 Millionen Franken kostet am Ende die zwei Kilometer lange Umfahrung Melligen. Dieser Abschnitt wird bereits im August dieses Jahres dem Verkehr übergeben.

für 2022 umfasst ein Kostenvolumen von 220 Millionen. Davon entfallen 145 Millionen Franken auf den Neubau, die Umgestaltung und die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kantonsstrassen. Für den Werterhalt von Strassen, Brücken und Tunnel werden 62 Millionen eingesetzt.

Tempo 30 in Aarau

Eines der Projekte sorgt für Aufsehen: Im bekannt autofreundlichen Kanton Aargau soll die Bahnhofstrasse des Hauptorts Aarau probeweise zur Tempo-30-Zone werden. Untersucht wird, ob damit die Verkehrsabläufe für die Nutzer, insbesondere den Langsamverkehr, verbessert werden kann. Insgesamt weist der Aargau einen Arbeitsvorrat von rund 700 aktiven Projekten auf, deren Endkostenprognose insgesamt stolze 3,6 Milliarden Franken beträgt, bei einem Zeithorizont bis ins Jahr 2040. Diese Summe beinhaltet aber auch Vorhaben, die noch nicht bewilligt sind und deren Realisierung damit auch noch nicht in trockenen Tüchern ist.

Umfahrungen im Endspurt

Von den bereits bewilligten 1,4 Milliarden an Projekten ist die Hälfte bereits in Ausführung oder schon fertig, aber noch nicht abgerechnet. In Ausführung sind zum Beispiel die Umfahrung Bad Zurzach, die 84 Millionen Franken kosten wird, die Südumfahrung Sins (88,4 Millionen), die Umfahrung Melligen (36,5 Millionen), der Pont Neuf in Aarau (39 Millionen) und das Projekt Aarau-Buchs-Suhr (34 Millionen). Bereits fertig, aber noch nicht abgerechnet ist die Sanierung des Schulhausplatzes Baden, die mit 100 Millionen Franken veranschlagt war.

Beim Pont Neuf über die Aare musste allerdings zu den budgetierten 33 Millionen Franken ein Nachtragskredit gesprochen werden, da es wegen des Baugrunds zu Mehrkosten kam. Dieses Projekt wird wie die Umfahrungen Melligen und Bad Zurzach nächstes Jahr fertig werden. Auch in Zurzach, wo man kurz vor dem Tunneldurchstich steht, reichten die zuerst budgetierten 75 Millionen nicht aus, da sich das Gelände, genauer ein Rutschhang, als extrem schwierig erwies.

Bereits dieses Jahr sollen die Arbeiten an der Südwestumfahrung Sins abgeschlossen sein. Die Eröffnung folgt im September, genauso wie bei der Südwestumfahrung Brugg. Unmittelbar vor der Fertigstellung steht der Autobahn-Zubringer Lenzburg, der schon Anfang August

dem Verkehr übergeben wird. Keine neuen Gleise, aber eine zusätzliche S-Bahn-Verbindung wünscht sich der Kanton Aargau von den SBB. Und zwar soll eine S-Bahn-Linie zwischen Baden und Zürich geschaffen werden. Oder genauer wiederbelebt: Denn bis ins Jahr 2004 fuhren Personenzüge der SBB zum Bahnhof Baden Oberstadt, bevor diese Verbindung stillgelegt wurde. Nun dient das Trasse der einstigen Nationalbahn nur noch als Ausweichroute für Güterzüge.

Aargau will S-Bahn-Linie

Paradox daran: Das Trasse der Bahn führt parallel zur Melligerstrasse, auf der wiederum zu Stosszeiten regelmässig lange Staus entstehen. Deshalb wollen Badener Lokalpolitiker die Gleise schon lange für den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Doch eine angedachte Stadtbahn war nicht realisierbar, da die SBB die Gleise nicht freigeben. Deshalb soll sich der Aargauer Regierungsrat gemäss einer Interpellation mit der Planung einer S-Bahn-Linie befassen, die von Baden-Dättwil nach Zürich via Bahnhof Oberstadt und Wettingen führt.

Anderswo wird der Ausbau des öffentlichen Verkehrs kritisch hinterfragt: Die Limmattalbahn wird bereits dieses Jahr erstmals von Zürich bis nach Killwangen im Kanton Aargau fahren. Und der Regierungsrat wünscht sich eine baldige weitere Verlängerung bis nach Neuenhof, Wettingen und Baden.

Widerstand gegen «Oase»

Doch dieses Tram-Ausbauprojekt ist im Kanton sehr umstritten, genauso wie das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau, «Oase» genannt. Dieses mehrere hundert Millionen Franken schwere Konzept sieht neben der Verlängerung der Limmattalbahn einen Umfahrungstunnel durch den Martinsberg, den Bau einer Brücke von Baden nach Wettingen und die Umnutzung der Hochbrücke für die Limmattalbahn vor. Doch wegen massiver Kritik von mehreren Seiten beschloss die Regierung letzten Herbst, die einzelnen Planungspunkte vorerst auf der Stufe «Zwischenergebnis» zu belassen. «Oder in anderen Worten: Auf Eis gelegt», wie die «Aargauer Zeitung» resümierte.

Vor kurzem startete indes die zweite Planungsrunde, die als partizipativer Prozess stattfinden soll. Anders als in der ersten Runde sollen sich die Bevölkerung, die betroffenen Verbände, Gemeinden und Gruppierungen einbringen können. ■



Endspurt bei den Bauarbeiten für die Südwestumfahrung Sins, die auf rund 88 Millionen Franken zu stehen kommt. Die Eröffnung erfolgt im September, letzte kleinere Arbeiten ziehen sich noch etwas länger hin.



Bauarbeiten an der Limmattalbahn bei Spreitenbach. Die Bahn wird bald nach Killwangen fahren, doch die angedachte Verlängerung bis nach Baden stösst zunehmend auf Kritik und Widerstand.

Milliarden für Fernwärme in Zürich

Die Stadt Zürich will bis ins Jahr 2040 ihren Ausstoss an Kohlendioxid auf Netto-Null senken. Hierfür sollen 60 Prozent aller Haushalte, also rund 150 000 Haushalte innert 19 Jahren ans städtische Fernwärmenetz angeschlossen werden. Der entsprechende Ausbau des Netzes

wird total rund 1,5 Milliarden Franken kosten, wobei das Stimmvolk eine erste Tranche von 330 Millionen bereits gutgeheissen hat. Für die zweite Ausbautranche werden weitere 573 Millionen fällig, die noch vom Volk bewilligt werden müssen. (bk)