

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*
vom 14. Februar 2017

5179 a

**Beschluss des Kantonsrates
über die Teilrevision des kantonalen Richtplans
(Kapitel 4, Verkehr, Glattalautobahn)**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 8. April 2015 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 14. Februar 2017,

beschliesst:

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Martin Neukom (in Vertretung von Thomas Forrer):

I. Auf die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Verkehr, Glattalautobahn) wird nicht eingetreten.

I. Die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Verkehr, Glattalautobahn) wird festgesetzt.

II. Vom Erläuterungsbericht wird Kenntnis genommen.

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Rosmarie Joss, Dietikon (Präsidentin); Bruno Fenner, Dübendorf; Gerhard Fischer, Bäretswil; Thomas Forrer, Erlenbach; Ann Barbara Franzen, Niederweningen; Felix Hoesch, Zürich; Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A.; Ruedi Lais, Wallisellen; Konrad Langhart, Oberstammheim; Christian Lucek, Dänikon; Tumasch Mischol, Hombrechtikon; Barbara Schaffner, Otelfingen; Christian Schucan, Uetikon a.S.; Michael Welz, Oberembrach; Orlando Wyss, Dübendorf; Sekretärin: Franziska Gasser.

III. Veröffentlichung im Amtsblatt und in der Gesetzessammlung.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 14. Februar 2017

Im Namen der Kommission

Die Präsidentin: Die Sekretärin:
Rosmarie Joss Franziska Gasser

Richtplangentext

Abgeänderter Eintrag unter Pt. 4.2.2, Strassenverkehr, Karteneinträge, Nr. 22:

Objekt: Glattalautobahn, Verzweigung Zürich-Nord–Verzweigung Baltenswil; Strassenklassierung: Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse); Vorhaben: Neubau von 4-streifigem Tunnel zur Entlastung der A1 im mittleren Glattal (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 3);

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Martin Neukom (in Vertretung von Thomas Forrer), Barbara Schaffner:

Objekt: ... (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 3); keine Verkehrsbeziehung von der Glattalautobahn in Richtung Brüttsellerkreuz und umgekehrt; Sicherstellung ...

Sicherstellung der Leistungsfähigkeit und der städtebaulichen Einordnung des Verflechtungsbauwerks bis über Autobahneinfahrt 62/ Zürich-Seebach; ab östlichem Tunnelende Überdeckung des oberirdisch geführten Abschnitts bis zur Verknüpfung mit der A1 im Raum Baltenswil; landschaftsverträgliche Einbettung der Bauwerke in Koordination mit der Zulaufstrecke zum geplanten Brüttenertunnel (Pt. 4.3.2 Nr. 27a); Ausbau A1 zwischen Anschluss Neuguet und Verzweigung Brüttsellen auf 6 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moorschutz); Ausbau A51 zwischen Verzweigung Zürich-Nord und Anschluss Flughafen auf 6 Fahrstreifen sowie Umgestaltung der Halbanschlüsse Werft und Flughafen; zweiter Halbanschluss Opfikon, Begleitmassnahmen; Realisierungshorizont: mittelfristig.

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Martin Neukom (in Vertretung von Thomas Forrer), Barbara Schaffner:

Streichen: *Ausbau A1 zwischen Anschluss Neuguet und Verzweigung Brüttsellen auf 6 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moorschutz);*

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Martin Neukom (in Vertretung von Thomas Forrer), Barbara Schaffner:

Streichen: *Ausbau A51 zwischen Verzweigung Zürich-Nord und Anschluss Flughafen auf 6 Fahrstreifen sowie Umgestaltung der Halbanlüsse Werft und Flughafen;*

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Martin Neukom (in Vertretung von Thomas Forrer), Barbara Schaffner:

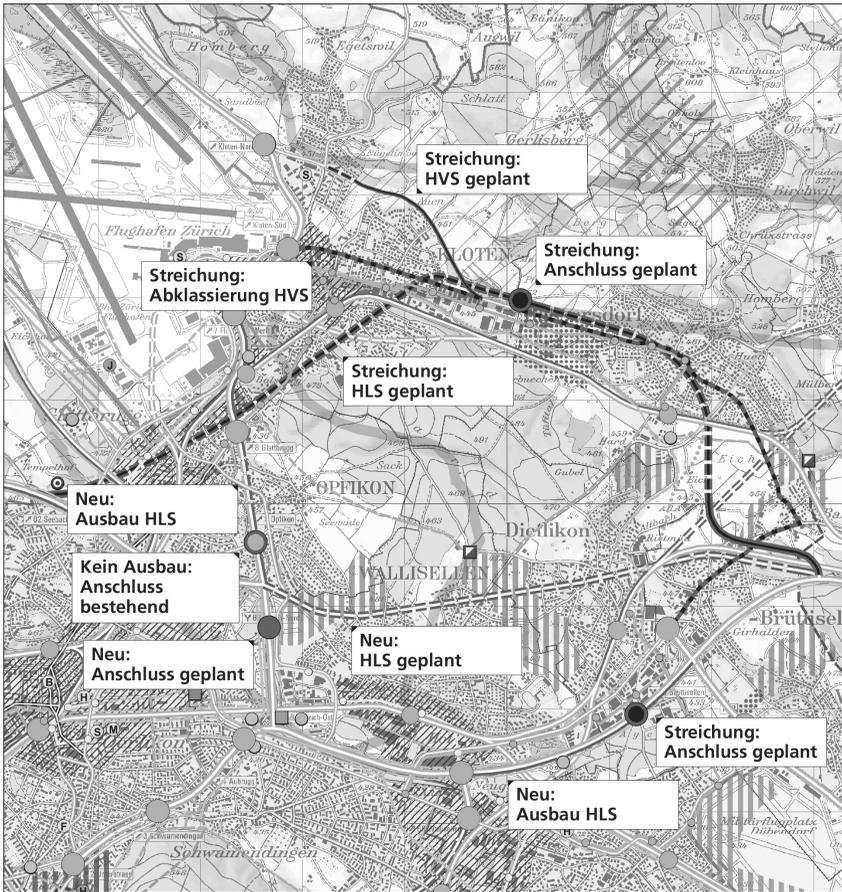
Realisierungshorizont: langfristig

Ergänzung Grundlagenverzeichnis unter Pt. 4.9, Verkehr, Grundlagen, Strassenverkehr:

- Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung vom 18. Januar 2012 (BBl 2012, 745)
- Autobahn N1, Region Glattal/Winterthur, Synthesebericht der Zweckmässigkeitsbeurteilung, Bundesamt für Strassen (Hrsg.), März 2013
- Behebung des Engpasses auf der A1 im Raum Glattal/Winterthur, Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung, Stellungnahme des Regierungsrates vom 9. Mai 2012 (RRB Nr. 490/2012)

Richtplankarte: Streichung der bisher als geplant eingetragenen Hochleistungsstrasse ab Zürich-Seebach über Kloten und Bassersdorf bis Baltenswil; Streichung des geplanten Anschlusses Kloten-Ost und der geplanten Nordumfahrung Kloten; Streichung der bisher vorgesehenen Abklassierungen in Wangen-Brüttsellen, Bassersdorf und Kloten sowie des zu prüfenden Anschlusses Dietlikon; Eintrag einer geplanten, durch einen Tunnel geführten Hochleistungsstrasse zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und einer neuen Verzweigung bei Baltenswil; Eintrag von zwei auszubauenden Abschnitten bestehender Hochleistungsstrassen (A1 zwischen Anschluss Neuguet und Verzweigung Brüttsellen sowie A51 zwischen Verzweigung Zürich-Nord und Anschluss Flughafen).

Richtplankarte



Legende (Auszug)

- | | | |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> — Hochleistungsstrasse (HLS) best. == HLS geplant --- Tunnel HLS bestehend === Tunnel HLS geplant — Ausbau HLS — Hauptverkehrsstrasse (HVS) best. — HVS geplant | <ul style="list-style-type: none"> — Abklassierung HVS ● Anschluss bestehend ● Anschluss geplant — Bahnlinie mehrspurig best. — Bahnlinie mehrspurig geplant — Bahnlinie Ausbau geplant ● Station / Haltestelle bestehend | <ul style="list-style-type: none"> □ Siedlungsgebiet ▨ Zentrumsgebiet □ Fruchtfolgefläche □ Übriges Landwirtschaftsgebiet ■ Naturschutzgebiet ■ Wald ▨ Freihaltegebiet |
|---|--|---|

Erläuterungsbericht

1. Ausgangslage

Die A1 im Raum Glattal/Winterthur stellt einen der bedeutendsten Engpässe im Nationalstrassennetz dar. Die Kapazitätsgrenze dieses Autobahnabschnitts, der mitten durch einen der am dichtesten besiedelten Räume der Schweiz führt, wird heute regelmässig erreicht. 2011 und 2012 untersuchte das Bundesamt für Strassen daher im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung zahlreiche mögliche Varianten für eine Leistungssteigerung. Die zuständigen kantonalen Behörden sowie die betroffenen Planungsregionen und Gemeinden waren im Rahmen einer Behördendelegation in die Arbeiten einbezogen. Der Untersuchungsperimeter umfasste den gesamten Abschnitt der A1 zwischen der dann ausgebauten Nordumfahrung Zürich im Westen und der Verzweigung Oberwinterthur im Osten.

Neben Varianten für neue Netzelemente wurden auch kapazitätssteigernde Massnahmen auf der bestehenden Strasseninfrastruktur geprüft, insbesondere die Bewirtschaftung der Pannestreifen (Variante «0+»). Da damit allein keine nachhaltige Beseitigung des Engpasses erreicht werden kann, wurde diese Variante verworfen. Sie wird vom Bundesamt für Strassen jedoch als mögliche Übergangslösung ins Auge gefasst.

2. Ergebnis der Untersuchungen

Als die beiden zielführendsten Varianten erwiesen sich die Varianten G1b und G3 tief. In beiden Fällen erfolgt ein Ausbau der bestehenden A1 von Wallisellen bis Oberwinterthur. Auch würde die Kapazität des Brüttseller Kreuzes in der Fahrtrichtung vom Oberland (A53) in Richtung Zürich bei beiden Varianten verbessert. Beide Varianten erfüllen damit die Hauptanforderung, nämlich die Beseitigung des Engpasses. Aufgrund der geringeren Kosten und des grösseren Nutzens bevorzugt das Bundesamt für Strassen die Variante G1b. Diese sieht ein neues Netzelement mit einer 2×2-streifigen, weitgehend unterirdischen Verbindung zwischen Zürich-Nord und Baltenswil vor. Der bestehende Anschluss Brüttsellen wird beibehalten.

Die im Untersuchungsperimeter gelegenen Gemeinden können dann wirksam von ortsfremdem Strassenverkehr entlastet werden, wenn dieser möglichst auf der Autobahn gebündelt wird und dort behinderungsfrei verkehren kann. Die Variante G1b erfüllt diese Anforderungen durch die gerade Linienführung und den Verzicht auf zusätzliche Anschlüsse am besten. Sie schafft zudem eine gewisse Netzredundanz

und ermöglicht damit eine deutliche Verbesserung der Zuverlässigkeit im Hochleistungsstrassen-System. Bestandteil dieser Variante ist der Ausbau der A1 zwischen dem Anschluss Neuguet und der Verzweigung Brüttisellen sowie der A51 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Flughafen auf jeweils sechs Fahrstreifen. Der im bisherigen Richtplaneintrag als zu prüfende Option enthaltene Anschluss Dietlikon lässt sich bei einem Sechs-Spur-Ausbau nicht verwirklichen. Der als geplant eingetragene Vollausbau des bestehenden Halban schlusses Opfikon kann in Form eines zweiten Halban schlusses südlich der Verzweigung Zürich-Nord verwirklicht werden.

Die bisher im kantonalen Richtplan eingetragene Linienführung entspricht im Wesentlichen der vom Bund ebenfalls geprüften, zweitbesten Variante G3 tief. Diese sah einen Anschluss im Raum Kloten-Bassersdorf vor. Der dadurch verursachte Mehrverkehr nach Kloten und zum Flughafen würde die Leistungsfähigkeit der bestehenden Strassen jedoch deutlich übersteigen und könnte ohne einen zusätzlichen Ausbau des kantonalen Strassennetzes nicht bewältigt werden. Die Verkehrserschliessung in diesem Raum soll gemäss kantonalem Raumordnungskonzept durch die verlängerte Glattalbahn und nicht durch einen zusätzlichen Ausbau des Strassennetzes verbessert werden.

Insgesamt erfüllt die Variante G1b die umweltrechtlichen Anforderungen am besten und stimmt mit der gemäss kantonalem Raumordnungskonzept angestrebten Siedlungsentwicklung überein. Gegenüber den anderen geprüften Varianten weist sie mit Kosten von voraussichtlich rund 2,8 Mrd. Franken (ohne MWSt) auch das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis auf (Kostengenauigkeit +/-30%). Mit Beschluss vom 9. Mai 2012 nahm der Regierungsrat vom Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung Kenntnis und sprach sich, in Übereinstimmung mit den Planungsregionen Glattal sowie Winterthur und Umgebung, für die Variante G1b aus (RRB Nr. 490/2012).

3. Festlegung im kantonalen Richtplan

Die heute im kantonalen Richtplan eingetragene, auf eine kantonale Zweckmässigkeitsbeurteilung zurückgehende Linienführung der Glattalautobahn entspricht somit nicht mehr dem derzeitigen Planungsstand. Neu ist die von Bund und Kanton bevorzugte direkte Linienführung gemäss Variante G1b festzulegen. Die bisher vorgesehene Nordumfahrung Kloten (Objekt Nr. 23) ist zu streichen.

Der neue Eintrag in der Richtplankarte entspricht im Wesentlichen dem Ergebnis der unter Federführung des Bundesamts für Strassen durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung. Zur besseren Einbettung in den dicht genutzten Siedlungs- und Landschaftsraum ist die Glattalautobahn in ihrem östlichen Abschnitt, zwischen dem Tunnelende bei Dietlikon und der Verknüpfung mit der A1 bei Baltenswil, jedoch nicht nördlich, sondern südlich der bestehenden Bahnlinie zu führen. Dazu sind die Trassees der Glattalautobahn und der in diesem Abschnitt parallel verlaufenden Bahnlinie abzutauschen. Damit entfällt die Notwendigkeit eines Brückenbauwerks über die Bahnlinie im Raum Baltenswil. Stattdessen unterquert die Glattalautobahn die Bahnlinie nördlich des Bahnhofs Dietlikon in Tieflage und kann ab diesem Punkt bis zur Verzweigung mit der A1 im Raum Baltenswil überdeckt geführt werden.

Nördlich des Bahnhofs Dietlikon unterquert die Glattalautobahn auch die Zulaufstrecke zum künftigen Brüttenertunnel. Diese soll ab dem bergmännischen Tunnelportal bis zur Einmündung in die bestehende Bahnlinie ebenfalls überdeckt werden, so dass der Landschaftsraum zwischen Dietlikon, Bassersdorf und Baltenswil vollständig von offen geführten Verkehrsinfrastrukturen freigehalten werden kann.

Als Bestandteil des Vorhabens sind zudem der Ausbau der A1 auf sechs Fahrstreifen zwischen dem Anschluss Neuguet und der Verzweigung Brüttsellen sowie der A51 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Flughafen festzulegen. Der bisher als zu prüfende Option enthaltene Anschluss an die Dübendorferstrasse in Dietlikon entfällt. Für das untergeordnete Netz werden Begleitmassnahmen festzulegen und umzusetzen sein.

Trotz des ungewissen weiteren Planungsverlaufs ist angesichts der Dringlichkeit des Ausbaus ein mittelfristiger Realisierungshorizont festzulegen.

Im Kapitel 4.9 (Grundlagen) sind die Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung vom 18. Januar 2012 (BB1 2012, 745) sowie die neu erarbeiteten Grundlagen zu den jeweiligen Strassenbauvorhaben aufzuführen (Bst. b Weitere Grundlagen, Strassenverkehr).

4. Verfahren zur Teilrevision des kantonalen Richtplans

Das Kapitel Verkehr wurde mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 neu festgesetzt und am 14. Mai 2008 vom Bundesrat genehmigt. Seither wurde der kantonale Richtplan einer umfassenden Gesamtüberprüfung unterzogen, wobei auch das Kapitel Verkehr auf

den neusten Stand gebracht wurde. Der Kantonsrat hat den kantonalen Richtplan aufgrund der Ergebnisse der Gesamtüberprüfung mit Beschluss vom 18. März 2014 gesamthaft neu festgesetzt.

Inzwischen sind die Grundlagenarbeiten zu einzelnen Vorhaben im Bereich Verkehr so weit fortgeschritten, dass die entsprechenden Festlegungen im kantonalen Richtplan angepasst werden können. Damit soll sichergestellt werden, dass der Stand der Planung korrekt wiedergegeben und die Abstimmung mit weiteren raumwirksamen Vorhaben in den betroffenen Räumen nicht behindert wird. Diese Anpassungen wurden in der Vorlage 5179 zur Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr zusammengefasst und mit Beschluss des Regierungsrates vom 8. April 2015 zur Beratung und Festsetzung an den Kantonsrat überwiesen. Gegenstand der regierungsrätlichen Vorlage sind folgende Vorhaben:

- a) Glattalautobahn
- b) Ausbau A1, Baltenswil-Töss
- c) Lückenschliessung Oberlandautobahn
- d) Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze
- e) Depot Limmattalbahn

5. Öffentliche Auflage sowie Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger

Voraussetzung für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans sind die vorgängige Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) sowie die öffentliche Auflage der Richtplandokumente. Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann sich jedermann zur Richtplanvorlage äussern (§ 7 Abs. 2 PBG).

Am 4. Juni 2014 hat der Regierungsrat die Baudirektion ermächtigt, die öffentliche Auflage durchzuführen (RRB Nr. 644/2014). Die öffentliche Auflage sowie die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger fanden vom 27. Juni bis zum 30. September 2014 statt. Gleichzeitig wurde die Richtplanvorlage dem Bund zur Vorprüfung unterbreitet.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage und der Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger sind 308 Einwendungen eingegangen. Davon stammen 79 von Behörden (Gemeinden, Regionen, kantonale Stellen) und 229 von Privaten, Verbänden und politischen Parteien.

Die in der Vorlage zusammengefassten neuen bzw. angepassten Richtplaneinträge wurden von zahlreichen Einwendenden begrüsst. Zahlreiche Einwendende beantragten aber auch Änderungen an den Vorhaben oder sprachen sich für einen Verzicht auf einen oder mehrere der Richtplaneinträge aus. Insgesamt wurden 835 – teilweise auch gleichlautende – Anträge gestellt.

Gestützt auf die während der Auflagefrist eingegangenen Einwendungen wurde die Richtplanvorlage überarbeitet. Der nachstehende Bericht gibt Auskunft über den Umgang mit den eingegangenen Einwendungen.

6. Einwendungen zur Richtplanteilrevision Glattalautobahn

1 Zweckmässigkeit des Vorhabens

Mehrere Einwendende begrüssen das Vorhaben zum Bau der Glattalautobahn. Diese trage wesentlich zu einer Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes im mittleren Glattal bei und ermögliche damit, den zum Teil auf die untergeordneten Hauptverkehrs- und Gemeindestrassen verdrängten Durchgangsverkehr wieder auf die Autobahn zurückzuverlagern. Jemand stellt fest, dass die vorgesehene Festlegung der Glattalautobahn im kantonalen Richtplan den Ergebnissen der unter Federführung des Bundesamts für Strassen durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung entspricht, mit Ausnahme des Elements «zweiter Halbinschluss Opfikon».

Mehrere Einwendende beantragen den Verzicht auf den Bau der Glattalautobahn. Der angestrebte Kapazitätsausbau für den Autoverkehr auf der Ost-West-Achse würde den öffentlichen Verkehr konkurrieren und eine raumplanerisch unerwünschte Siedlungsentwicklung in peripheren, mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossenen Lagen begünstigen. Die Erhöhung der Strassenkapazität würde zudem die Luftqualität verschlechtern und die Klimaschutzziele unterlaufen.

Beim fraglichen Abschnitt der A1 im mittleren Glattal handelt es sich um einen der höchstbelasteten Autobahnabschnitte der Schweiz. Eine Entlastung dieses Abschnitts ist dringlich, um die Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes im Raum Zürich aufrechtzuerhalten und zu verhindern, dass der Durchgangsverkehr in das lokale Strassennetz ausweicht, was die Lebensqualität in den betroffenen Gemeinden beeinträchtigen und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr behindern würde.

Der Bundesrat hat daher beschlossen, die Beseitigung dieses Engpasses als Netzergänzung in das Strategische Entwicklungsprogramm Strasse (STEP) aufzunehmen. Die unter Federführung des Bundesamts für Strassen durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) hat ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis des Vorhabens ausgewiesen. Dem bereits erfolgten und weiter vorgesehenen Angebotsausbau im öffentlichen Verkehr wird durch den Verzicht auf zusätzliche Autobahnananschlüsse ans untergeordnete Strassennetz Rechnung getragen. Eine zusätzliche Erschliessungswirkung für den motorisierten Individualverkehr, die im Widerspruch zum kantonalen Raumordnungskonzept stehen würde, kann somit ausgeschlossen werden. Die Rückverlagerung des Ausweichverkehrs auf die Autobahn trägt erheblich zur Lärmminde- rung und zur Verbesserung der Luftqualität in den Wohngebieten bei.

2 Wahl der Linienführung der Glattalautobahn

Mehrere Einwendende begrüssen die gewählte Linienführung der Glattalautobahn als zweckmässige Lösung. Im Vergleich zur bisher vorgesehenen Variante über Kloten/Bassersdorf weise diese eine direktere Linienführung auf und werde daher vom Durchgangsverkehr besser angenommen. Mehrere Einwendende begrüssen insbesondere auch den dadurch ermöglichten Verzicht auf die Nordumfahrung Kloten, die vom Kanton allein hätte finanziert werden müssen und die in der betroffenen Bevölkerung auf grosse Ablehnung gestossen wäre.

Jemand beantragt, anstelle der neu vorgesehenen, direkten und weitgehend unterirdischen Linienführung der Glattalautobahn sei die gemäss bisherigem Richtplaneintrag vorgesehene nördliche Linienführung über Kloten und Bassersdorf beizubehalten. Diese Variante habe den Vorteil, dass bereits ab dem Raum Seebach zwei voneinander unabhängige Hochleistungsstrassen zur Verfügung stünden, wodurch u. a. der Stelzentunnel entlastet würde.

Im Rahmen der unter Federführung des Bundesamts für Strassen durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung wurden beide Varianten der Glattalautobahn detailliert untersucht. Die Variante «D3» hätte einen neuen Autobahnanschluss im Raum Kloten/Bassersdorf vorgesehen. Sie entsprach damit dem bisherigen Richtplaneintrag. Diese Variante hätte ausser dem Durchgangsverkehr vor allem auch dem Quell-/Zielverkehr von Kloten und Bassersdorf sowie vom Flughafen aus Richtung Osten gedient. Dazu wären jedoch der Bau einer neuen Nordumfahrung von Kloten sowie zahlreiche weitere flankierende Massnahmen zur Bewältigung des zu erwartenden Mehrverkehrs erforderlich gewesen. Die Variante «G1b» sieht demgegenüber einen direkten Tunnel zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und der neuen Verzweigung bei Baltenswil vor.

Gemäss den Ergebnissen der Zweckmässigkeitsbeurteilung sind beide Varianten der Glattalautobahn geeignet, einen wesentlichen Anteil des grossräumigen Durchgangsverkehrs auf der West-Ost-Achse aufzunehmen und damit die A1 im mittleren Glattal wesentlich zu entlasten. Im direkten Vergleich fiel die Wahl jedoch eindeutig auf die direkte Variante «G1b», weil diese mit kürzerer Tunnellänge und entsprechend geringeren Kosten die gleiche grossräumige Wirkung erzielt. Von Bedeutung für den Entscheid war aber vor allem auch die Erkenntnis, dass die nördliche Variante «D3» eine massiv gesteigerte überregionale Erreichbarkeit der Region Kloten/Bassersdorf sowie der nördlich angrenzenden ländlichen Gebiete durch den motorisierten Individualverkehr zur Folge hätte, was dem kantonalen Raumordnungskonzept widersprechen und der beabsichtigten Weiterentwicklung und Aufwertung dieser Gebiete zuwiderlaufen würde.

Die ausreichende Leistungsfähigkeit des Stelzentunnels wurde im Rahmen der erwähnten Zweckmässigkeitsbeurteilung nachgewiesen. Die Verflechtung mit den Fahrstreifen der Glattalautobahn erfolgt östlich des Stelzentunnels. Die Verkehrsführung im Stelzentunnel selbst wird an die neuen Verhältnisse angepasst.

3 Verflechtungsbauwerke im Bereich der Verzweigung Zürich-Nord

Jemand bezweifelt die Funktionalität der vorgesehenen Verflechtungen vor dem Stelzentunnel. Die Verflechtungsbauwerke und die zusätzlichen oberirdischen Fahrspuren östlich des Stelzentunnels würden zudem das Landschaftsbild und die Nutzungsmöglichkeiten im nördlichen Bereich des Stadtteils Glattpark über Gebühr beeinträchtigen.

Jemand beantragt, falls die weitere Bearbeitung des Projekts für die Glattalautobahn ergeben sollte, dass die Annahmen zur Machbarkeit der Verzweigung Stelzen zu optimistisch waren, seien die aufgezeigten Optionen (unterirdische Weiterführung einzelner Fahrspuren bis zum Anschluss Seebach) zu realisieren.

Die Leistungsfähigkeit der Anbindung der Glattalautobahn an die Verzweigung Zürich-Nord und der Verknüpfung mit dem bestehenden Stelzentunnel wurde in der Zweckmässigkeitsbeurteilung nachgewiesen. Im Rahmen der weiteren Projektierung wird eine möglichst platzsparende Ausgestaltung der Verzweigungsbauwerke angestrebt. Es besteht kein Grund zur Annahme, dass sich daraus eine Nutzungseinschränkung für den angrenzenden Stadtteil Glattpark ergeben würde. Die heutige Lärmschutzanlage mit Wällen bietet voraussichtlich genügend Raum für die geplante Erweiterung der Verkehrsanlagen unter vollständiger Berücksichtigung des Lärmschutzes.

4 Ausgestaltung der Verzweigung Baltenswil

Jemand beantragt, auf den vorgesehenen Vollanschluss bei Baltenswil sei zu verzichten. Ein Halbanschluss würde für den Transitverkehr genügen, und durch die Reduktion des Anschlusses könne der Eingriff in die Landschaft reduziert werden.

Eine Optimierung der Trasseeführung ermöglicht zudem den Verzicht auf ein Brückenbauwerk über die Bahnlinie bei Baltenswil. Der Eingriff in die Landschaft im Bereich des Anschlusses an die A1 kann dadurch erheblich reduziert werden.

5 Lage des Tunnelportals im Raum Baltenswil

Mehrere Einwendende beantragen, die Glattalautobahn sowie ihre Verzweigungsbauwerke seien vollumfänglich unterirdisch auszuführen. Mehrere Einwendende beantragen, das östliche Tunnelportal sei näher beim Anschluss Baltenswil anzuordnen. Jemand beantragt, die geplante Autobahn sei an ihrem Ostende länger in einem Tunnel zu führen, damit das Freihaltegebiet bei Baltenswil unterquert werden könne.

Mehrere Einwendende beantragen, der Anschluss Baltenswil sei soweit als möglich nach Osten zu verschieben, damit die Glattalautobahn bereits östlich des Siedlungsgebiets unterirdisch abtauchen könne.

Der Anschluss Baltenswil sowie der östliche Teil der geplanten Glattalautobahn liegen über dem Grundwasserbecken von Wangen. Das Grundwasservorkommen wird intensiv von der öffentlichen Wasserversorgung genutzt. Zu erwähnen sind die im Einflussbereich der Autobahn gelegenen Grundwasserfassungen Brüttsellen (Grundwasserrecht g 10–6, Fördermenge 3000 l/min), Büel (g 10–8, 6600 l/min) und Girhalden (g 10–37, 2400 l/min). Sie sind von regionaler Bedeutung und dienen der Versorgung von mehreren zehntausend Einwohnern. Aus Gründen des Grund- und Trinkwasserschutzes ist eine unterirdische Linienführung der Glattalautobahn im Bereich des Grundwasserbeckens von Wangen daher nicht zulässig.

Die Planungsverantwortung für Nationalstrassen liegt beim Bund. Aus Sicht des Bundes kommt der Netzredundanz im nationalen Hochleistungsstrassennetz eine grosse Bedeutung zu. Sie erhöht die Flexibilität z. B. bei Instandhaltungsarbeiten oder bei Störfällen. Die geringfügig grössere Bodenbeanspruchung eines Vollanschlusses wird daher als gerechtfertigt beurteilt.

Eine Optimierung der Trasseeführung ermöglicht es jedoch, dass die Glattalautobahn in diesem Abschnitt teilweise abgesenkt und überdeckt geführt werden kann. Die Auswirkungen der Autobahn in Bezug auf Sichtbarkeit und Lärm werden dadurch erheblich gemindert.

6 Ergänzender Ausbau der A1

Mehrere Einwendende nehmen zustimmend zur Kenntnis, dass zwischen dem Brüttseller Kreuz und der Verzweigung Baltenswil kein Ausbau der bestehenden A1 notwendig ist.

Jemand beantragt, die bestehende A1 sei nicht auszubauen, sondern vielmehr um einen Fahrstreifen pro Richtung zurückzubauen. Durch den Bau der Glattalautobahn werde die A1 faktisch um 4 Fahrstreifen erweitert, sodass ein zusätzlicher Ausbau nicht erforderlich sei.

Jemand beantragt, der Richtplandtext sei wie folgt zu ergänzen: «... Ausbau A1 zwischen Anschluss Neuguet und Verzweigung Brüttsellen auf 6 Fahrstreifen, abzustimmen mit Moorschutz», da die A1 in Wallisellen unmittelbar an das Hoch- und Flachmoor von nationaler Bedeutung Moos Schönenhof (Hochmoorobjekt Nr. 132, Flachmoorobjekt Nr. 868) grenze. Gemäss Hoch- und Flachmoorverordnung des Bundes seien diese Objekte ungeschmälert zu erhalten.

Die auf einzelnen Abschnitten der A1 und der A51 vorgesehenen Ausbauten sind zur Aufrechterhaltung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes für den regionalen Quell- und Zielverkehr erforderlich. Andernfalls würde die gemäss kantonalem Raumordnungskonzept angestrebte zusätzliche Nutzungsintensivierung im mittleren Glattal und in der Flughafenregion – trotz der grossräumig entlastenden Wirkung durch die neue Glattalautobahn – zu lokalen Überlastungen auf den betreffenden Abschnitten führen.

Der Hinweis auf den Abstimmungsbedarf mit dem Moorschutz wurde gemäss Antrag unter Pt. 4.2.2, Nr. 22, in den Richtplandtext aufgenommen.

7 Ergänzender Ausbau der A51

Mehrere Einwendende beantragen, auf den geplanten Ausbau der bestehenden A51 zwischen Zürich-Nord und Kloten sei zu verzichten. Die Machbarkeit eines Ausbaus der A51 im Streckenabschnitt zwischen der Bahnbrücke Balsberg und dem Anschluss Flughafen sei fraglich, und Studien hätten gezeigt, dass die Engpässe über geeignete Massnahmen am untergeordneten Strassennetz (Schaffhauser-, Balz-Zimmermann- und Flughafenstrasse) wirksamer beseitigt werden könnten. Jemand stellt fest, der geplante Ausbau der A51 stünde im Widerspruch zur verbindlichen Zielvorgabe, wonach bis zum Jahr 2020 42% und bis zum Jahr 2030 46% aller Personenwege im Ziel- und Quellverkehr zu den Flughafen- und zu den Nebenanlagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erfolgen haben.

Jemand beantragt, der Realisierungshorizont für den Ausbau der A51 sei von mittel- auf kurzfristig vorzuziehen und der Richtplandtext sei wie folgt zu ergänzen: «... Ausbau A51 zwischen Verzweigung Zürich-Nord und Anschluss Flughafen auf 6 Fahrstreifen; zweiter Halbananschluss Opfikon, Umgestaltung Halbananschlüsse Werft und Flughafen, Begleitmassnahmen». Jemand beantragt, im Rahmen des geplanten Ausbaus der A51 sei die Verlängerung des bestehenden Bubenholz-Tunnels zu prüfen.

Die auf einzelnen Abschnitten der A1 und der A51 vorgesehenen Ausbauten sind zur Aufrechterhaltung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes für den regionalen Quell- und Zielverkehr erforderlich. Andernfalls würde die gemäss kantonalem Raumordnungskonzept angestrebte zusätzliche Nutzungsintensivierung im mittleren Glattal und in der Flughafenregion – trotz der grossräumig entlastenden Wirkung durch die neue Glattalautobahn – zu lokalen Überlastungen auf den betreffenden Abschnitten führen.

Die konkrete Ausgestaltung des geplanten Ausbaus der A51 ist im Rahmen der weiteren Planungsschritte zu bestimmen. Die zur Leistungssteigerung und zur Sicherung der Funktionsfähigkeit ebenfalls erforderliche Umgestaltung der bestehenden Halbananschlüsse Werft und Flughafen wurde gemäss Antrag unter Pt. 4.2.2, Nr. 22, in den Richtplandtext aufgenommen.

Der vorgesehene Realisierungshorizont der Ausbauten entspricht dem aktuellen Stand der Planungen und ist auf die weiteren Ausbaumassnahmen abgestimmt. Eine frühere Realisierung ist unrealistisch und kann auch mit einer entsprechenden Festlegung im kantonalen Richtplan nicht erzwungen werden.

8 Auszubauende bzw. geplante Anschlüsse

Jemand begrüsst den Eintrag für einen zweiten Halbananschluss Opfikon als wichtigen Schritt zur besseren Anbindung von Zürich-Nord an das Hochleistungsstrassennetz und zur Entlastung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr.

Jemand weist darauf hin, dass Notwendigkeit und Zweckmässigkeit eines zweiten Halbananschlusses im Raum Opfikon zusammen mit dem Bundesamt für Strassen zu prüfen sein wird. Jemand beantragt, die Anordnung eines weiteren Halbananschlusses auf Gemeindegebiet Wallisellen sei mit einer Verkehrsflussberechnung zu begründen. Jemand beantragt, ein Vollausbau des Anschlusses Opfikon sei nur dann vorzusehen, wenn dadurch das Siedlungsgebiet entlastet werde, andernfalls sei darauf zu verzichten.

Mehrere Einwendende beantragen, auf die Streichung des bisher vorgesehenen neuen Halbanschlusses im Gebiet Dietlikon-Süd sei zu verzichten.

Der bereits bisher als geplant eingetragene Vollausbau des bestehenden Halbanschlusses Opfikon kann am zweckmässigsten in Form eines zweiten Halbanschlusses südlich der Verzweigung Zürich-Nord realisiert werden. Die Anpassung des Eintrags in der Richtplankarte trägt diesen Erkenntnissen Rechnung. Die weiteren Planungen erfolgen in enger Abstimmung mit dem Bundesamt für Strassen und unter Einbezug der betroffenen Gemeinden.

Die A1 wird trotz der Entlastung durch die neue Glattalautobahn weiterhin ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen. Die gemäss bisherigem Richtplaneintrag zu prüfende Option eines zusätzlichen Autobahnanschlusses Dietlikon, in unmittelbarer Nähe zum bereits bestehenden Anschluss Brüttisellen, kann daher aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht realisiert werden.

9 Realisierungshorizont des Vorhabens

Mehrere Einwendende beantragen, für den Bau der Glattalautobahn sei ein früherer Realisierungshorizont als «mittelfristig» vorzusehen. Jemand beantragt eine höhere zeitliche Priorisierung für die Glattalautobahn als für die Oberlandautobahn; andernfalls würde der Lückenschluss der Oberlandautobahn die bereits bestehenden Kapazitätsengpässe im Glattal weiter verschärfen.

Jemand beantragt, der Realisierungshorizont des Vorhabens zum Bau der Glattalautobahn sei auf «mittel- bis langfristig» festzulegen.

Die geplanten Ausbauten der einzelnen Autobahnabschnitte (Nordumfahrung Zürich, Glattalautobahn, Baltenswil–Töss und Umfahrung Winterthur) sind funktional aufeinander abgestimmt und gemäss ihren verkehrlichen Abhängigkeiten in einer zweckmässigen zeitlichen Reihenfolge zu realisieren. Auch der Lückenschluss der Oberlandautobahn ist zeitlich auf die Realisierung der Glattalautobahn abzustimmen.

Der für den Bau der Glattalautobahn vorgesehene Realisierungshorizont «mittelfristig» entspricht dem festgestellten Bedarf aus Sicht des Kantons Zürich. Voraussetzung für die Realisierung dieses Vorhabens ist aber die Finanzierung durch den Bund, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gesichert ist. Der effektive Realisierungszeitpunkt kann daher von der im kantonalen Richtplan getroffenen Festlegung abweichen.

10 Landschafts- und siedlungsverträgliche Ausgestaltung der Bauwerke

Mehrere Einwendende beantragen, die baulichen Eingriffe bei den Verzweigungen Zürich-Nord und Baltenswil sowie die Ausbauten der A1 und der A51 seien landschafts-, siedlungs- und bevölkerungsverträglich auszugestalten.

Jemand beantragt, zur Lärmdämmung und zur räumlichen Verbindung städtischer Quartiere (Glattpark und Glattbrugg bzw. Glattbrugg und Seebach) sei ein möglichst langer Abschnitt der bestehenden Autobahn A1 zu überdecken.

Die Tunnelportale und Verzweigungsbauwerke der Glattalautobahn sowie die auszubauenden Abschnitte der A1 und der A51 kommen in einen bereits dicht genutzten Raum zu liegen. Dem Schutz der noch bestehenden Landschaftsräume und der siedlungsverträglichen Ausgestaltung der Bauwerke kommt daher eine besonders hohe Bedeutung zu. Die geplante Verzweigung Baltenswil tangiert zudem einen Erholungsraum von regionaler Bedeutung gemäss regionalem Raumordnungskonzept (Regio-ROK) Glattal.

Mit dem vorgesehenen Abtausch der Trassees der Glattalautobahn und der in diesem Abschnitt parallel verlaufenden Bahnlinie entfällt die Notwendigkeit eines Brückenbauwerks über die Bahnlinie im Raum Baltenswil. Stattdessen unterquert die Glattalautobahn die Bahnlinie nördlich des Bahnhofs Dietlikon in Tieflage und kann ab diesem Punkt bis zur Verzweigung mit der A1 im Raum Baltenswil überdeckt geführt werden. Der Eingriff in die Landschaft im Bereich des Anschlusses an die A1 kann dadurch erheblich reduziert werden.

Nördlich des Bahnhofs Dietlikon unterquert die Glattalautobahn auch die Zulaufstrecke zum künftigen Brüttenertunnel. Diese soll ab dem bergmännischen Tunnelportal bis zur Einmündung in die bestehende Bahnlinie ebenfalls überdeckt werden, sodass der Landschaftsraum zwischen Dietlikon, Bassersdorf und Baltenswil vollständig von offen geführten Verkehrsinfrastrukturen freigehalten werden kann.

Zusätzliche bauliche Massnahmen an bereits bestehenden Autobahnabschnitten sind nicht Gegenstand des Vorhabens zum Bau der Glattalautobahn.

11 Verkehrliche Begleitmassnahmen

Mehrere Einwendende beantragen, mittels geeigneter flankierender Massnahmen sei sicherzustellen, dass der Verkehr tatsächlich auf die neuen Autobahnabschnitte verlagert werde. Mehrere Einwendende beantragen, es seien Begleitmassnahmen zu definieren, die sicherstellen, dass die Siedlungsgebiete nachhaltig vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Mehrere Einwendende beantragen ergänzende Massnahmen zur Rückverlagerung des auf das untergeordnete Strassennetz verdrängten Durchgangsverkehrs sowie die Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr.

Gemäss Pt. 4.2.2 des kantonalen Richtplans bilden verkehrliche Begleitmassnahmen, die für das Erreichen und dauerhafte Sichern der Entlastungswirkung oder zur Begrenzung negativer Auswirkungen eines Strassenbauvorhabens erforderlich sind, einen integralen Projektbestandteil und sind spätestens mit der Inbetriebnahme der Neuanlage zu realisieren. Ein Verweis auf diese unentbehrlichen Begleitmassnahmen ist auch im vorgesehenen Richtplaneintrag für die Glattalautobahn enthalten. Die genaue Ausgestaltung dieser Massnahmen kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend bestimmt werden. Die Ausarbeitung und Umsetzung der Begleitmassnahmen erfolgt in Hinblick auf den Realisierungszeitpunkt der Glattalautobahn in enger Abstimmung zwischen Bund, Kanton, Region und den betroffenen Gemeinden.

12 Abstimmung mit den SBB

Mehrere Einwendende beantragen, die beiden Vorhaben Glattalautobahn und Brüttenertunnel seien in der Projektierung, im Bau und im Betrieb zu koordinieren. Beide Anlagen seien unterirdisch zu führen.

Jemand beantragt die vertiefte gegenseitige Abstimmung der Vorhaben Glattalautobahn und Brüttenertunnel auf Basis der «Objektstudie Brüttenertunnel», die bis Ende 2016 vorliegen werde.

Gemäss aktuellem Planungsstand wird die Glattalautobahn den Brüttenertunnel in einer steilen Tunnelrampe unterqueren. Damit kann den zwingenden Anforderungen des Grundwasserschutzes Rechnung getragen werden. Die gegenseitige Abstimmung der beiden Infrastrukturvorhaben Glattalautobahn und Brüttenertunnel und die landschaftsverträgliche Ausgestaltung der Bauwerke sind im Rahmen der weiteren Planungen sicherzustellen.

13 Weiterer Abstimmungsbedarf und Hinweise

Jemand beantragt, die betroffenen Gemeinden seien in die weiteren Planungsarbeiten frühzeitig einzubeziehen.

Jemand beantragt, der Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes sei mit dem kantonalen Strassennetz abzustimmen. Jemand beantragt, auf die nördlich des Bahndamms bei Baltenswil vorgesehene Umfahrungsstrasse (Verlegung Zürichstrasse) sei Rücksicht zu nehmen. Mehrere Einwendende beantragen ergänzende Massnahmen zum Lärmschutz.

Die vom Bau der Glattalautobahn betroffenen Gemeinden werden im weiteren Planungsprozess umfassend einbezogen. Die im Rahmen der öffentlichen Auflage erhaltenen Hinweise werden im weiteren Verlauf der Planungen aufgegriffen. Den betroffenen Schutzgütern wird gemäss den gesetzlichen Bestimmungen Rechnung getragen.

14 Zwischenlösung bis zur Realisierung der Glattalautobahn

Mehrere Einwendende beantragen, als Zwischenlösung bis zur Realisierung der Glattalautobahn sei die Variante «0+» gemäss ZMB (Pannestreifenbewirtschaftung und Verkehrsmanagement-Massnahmen auf den bestehenden Strecken) rasch umzusetzen.

Das Hochleistungsstrassennetz im mittleren Glattal hat die Grenzen der Leistungsfähigkeit erreicht. Zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit und Sicherheit sind rasch wirksame Massnahmen erforderlich. Das Bundesamt für Strassen bereitet zurzeit ein Unterhaltsprojekt für den Abschnitt zwischen der Verzweigung Zürich-Ost und Effretikon vor, das die Umnutzung von Pannestreifen sowie weitere Massnahmen zum Verkehrsmanagement umfassen wird. Diese Massnahmen sollen möglichst kurzfristig umgesetzt werden.