

Sitzung vom 20. Dezember 2000

2036. Dringliches Postulat (Äussere Nordumfahrung Zürich)

Kantonsrat Hans Frei, Regensdorf, Kantonsrätin Gabriela Winkler, Oberglatt, und Kantonsrat Markus Werner, Niederglatt, haben am 4. Dezember 2000 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird ersucht, eine Äussere Nordumfahrung Zürich (Wettingen–Winterthur) als Ergänzung zum Nationalstrassennetz zu prüfen und die Linienführung in den Verkehrsrichtplan aufzunehmen. Grundlage bildet die Diplomarbeit 2000 aus dem Studiengang Bauingenieurwesen von R. Clalüna/D. Krieg der Zürcher Hochschule Winterthur.

Begründung:

Der Wirtschaftsraum Zürich vermag trotz Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf wesentlichen Teilen der heutigen Hochleistungsstrassen die prognostizierten Verkehrsbelastungen nicht mehr zu bewältigen.

Das Nationalstrassenbauprogramm vom November 1999 beinhaltet in den kommenden Jahren die Schliessung der letzten Lücken. Die Strategien eröffnen leider keine Perspektiven, den Verkehrsnotstand im nordwestlichen Teil des Wirtschaftsstandortes Zürich weitgehend zu lösen. Im Speziellen sei darauf hingewiesen, dass im Westen der Zusammenschluss der N1 und N3 und im Nordosten die N1, N7 und N4 auf einer Achse durch den Wirtschaftsraum Zürich geführt wird.

Die Strategie Hochleistungsstrassen des Regierungsrates vom 30. Juni 2000 beabsichtigt, sämtliche Verkehrsströme mitten durch den Wirtschaftsraum zu führen und die Kapazitäten der bestehenden Verkehrsträger wesentlich zu erhöhen. Dies führt zwangsläufig auch zu Kapazitätssteigerungen auf sämtlichen Zubringerachsen (Hauptverkehrsstrassen), die heute noch grösstenteils durch die umliegenden Gemeinden (Dörfer) führen. Entsprechende Vorstösse für Umfahrungsstrassen in Wülflingen, Pfungen, Embrach, Bülach, Höri, Niederglatt und Dielsdorf wurden aufgenommen und werden in die Gesamtbeurteilung mit einbezogen. Leider wurde einer Variante mit einer grossräumigen Umfahrung Winterthur–Wettingen ohne konkrete Linienführung als Maximalvariante die Entlastung abgesprochen. Die Diplomarbeit zeigt auf, dass allein von den Verkehrsbeziehungen durch den Gubristunnel rund 20% auf die neue Verbindungsachse verlagert werden könnten und sämtliche Gemeinden im Unterland wesentlich vom Durchgangsverkehr entlastet würden.

Eine zweite Nordumfahrung Zürich analog verschiedenster Umfahrungsstrategien benachbarter Grossstädte wäre nicht nur aus regionaler Sicht von grösster Bedeutung, sondern eine weitsichtige Ergänzung unseres Nationalstrassenprogrammes. Embraport und den Flughafen auf einer zweiten Achse einzubinden, wäre von zentralster Bedeutung.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 11. Dezember 2000 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum dringlich erklärten Postulat Hans Frei, Regensdorf, Gabriela Winkler, Oberglatt, und Markus Werner, Niederglatt, wird wie folgt Stellung genommen:

Das Tiefbauamt hat in den Abklärungen zur Phase 1 der Strategie Hochleistungsstrassen einen Fächer von Varianten hinsichtlich ihrer Wirkung auf den Verkehr untersucht. Dabei war in der Maximalvariante auch die hier vorgeschlagene «äussere Nordumfahrung» enthalten. Diese Autobahn würde von der Umfahrung Winterthur (A1) bei Wülflingen durch das untere Tösstal bis Embrach, dann durch den Dettenberg in den Raum Bülach führen, dort mit der A51 (Zürich Nord–Flughafen–Bülach) verknüpft und anschliessend über das Furttal in Richtung Wettingen verlaufen und dort an die A1 anschliessen.

Die Verkehrsuntersuchungen zur Strategie Hochleistungsstrassen und die darauf aufgebaute umfassende Bewertung der Strategievarianten mit Hilfe einer Nutzwert- und Vergleichswertanalyse lassen bezüglich dieser neuen Autobahn folgende Schlussfolgerungen zu:

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen dieser Achse läge an der unteren Grenze von «autobahnwürdigen» Verkehrsbelastungen. Der zusätzliche Nutzen zu den in der Strategie Hochleistungsstrassen bereits enthaltenen Elementen stünde daher in einem sehr ungüns-

tigen Verhältnis zu den Kosten. Als Hochleistungsstrasse wäre die Verbindung zu hochklassig eingestuft.

Die Entlastungswirkung auf die bestehende Nordumfahrung wäre – vor allem auch in zeitlicher Hinsicht – ungenügend. Realistischerweise muss bis zur möglichen Inbetriebnahme einer völlig neuen Strassenverbindung mit einem Zeitbedarf von 20 bis 30 Jahren gerechnet werden. So lange kann mit der Behebung der bereits heute offenkundigen Überlastungen auf der Nordumfahrung nicht zugewartet werden. Zudem verläuft die Strecke zu weit vom «Grossraum Zürich» entfernt. Nur ein verhältnismässig geringer Teil der Verkehrsbeziehungen, die diesen Raum belasten, würde von der neuen Strecke tatsächlich profitieren. Verglichen mit den Ergebnissen der Verkehrsmodellrechnungen erscheint die in der Diplomarbeit geschätzte Entlastung des Gubristtunnels um 20% zu hoch. Angesichts des im erwähnten Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrswachstums ist die Entlastungswirkung in jedem Fall nicht genügend, um die Überlastungen der Nordumfahrung beheben zu können. Die neue Achse ist auch aus diesem Grund nicht in der Lage, eine Variante zu einem Ausbau der Nordumfahrung darzustellen.

Würde die «äussere Nordumfahrung» aber als Hauptverkehrsstrasse ausgebildet, könnte sie den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen besser Rechnung tragen. Im Rahmen des laufenden Projekts «Strategie Hauptverkehrsstrassen» wird die Verbindung daher im Tiefbauamt weiter untersucht. Die Strecke wird dabei vor allem auch hinsichtlich ihrer Funktion im Verkehrsnetz beurteilt. Die bereits im Richtplan enthaltenen Elemente einer Hauptverkehrsstrasse zwischen Winterthur und Wettingen (z.B. Umfahrung Pfungen, Dettenbergtunnel, Westumfahrung Flughafen) werden im Projekt «Dringlichkeitsreihung Ortsumfahrungen» beurteilt. Zusammen mit den Erkenntnissen aus der Strategie Hauptverkehrsstrassen werden sich für die Revision des Verkehrsrichtplans bedeutsame Aussagen machen lassen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die auf Grund einer Diplomarbeit aufgebrachte Idee einer «äusseren Nordumfahrung» vom Gedankenansatz her nicht neu ist. Die vom Tiefbauamt bereits getätigten verkehrsplanerischen Vorarbeiten zeigen, dass diese Verbindung in Form einer Hochleistungsstrasse nicht zweckmässig wäre. Angesichts des erfahrungsgemäss sehr langen Zeitraums für die Erstellung einer Hochleistungsstrasse mit neuer Linienführung besteht auch kein Anlass für dringliche Massnahmen. Der mit der neuen Strecke verbundene Grundgedanke wird aber weiter verfolgt und die Verwirklichung in Form einer Hauptverkehrsstrasse geprüft. Es besteht in dieser Hinsicht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi