

Antrag des Regierungsrates vom 16. März 2011

4782

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Objektkredites für den
Autobahnzubringer A4 Obfelden/Ottenbach**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 16. März 2011,

beschliesst:

I. Für den Bau des Autobahnzubringers zur A4 Knonaueramt, Anschluss Affoltern a. A., in den Gemeinden Obfelden und Ottenbach wird ein Objektkredit von Fr. 39 600 000 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt.

II. Dieser Betrag wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindexes gemäss der Formel bewilligte Ausgabe \times Zielindex \div Startindex mit Stichtag 31. März 2010 der Teuerung angepasst.

III. Der Kredit steht unter dem Vorbehalt der Kreditbewilligungen durch die zuständigen Organe des Bundes sowie der rechtskräftigen Festsetzung des Auflageprojektes.

IV. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

V. Veröffentlichung im Amtsblatt.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Weisung

A. Ausgangslage

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigte am 28. Mai 2001 das Ausführungsprojekt für die N4.1.6/7, Autobahn Knonaueramt. Mit Beschluss vom 28. Januar 1998 hat der Regierungsrat das bereinigte Ausführungsprojekt für diesen Strassenabschnitt verabschiedet. Er ordnete dabei an, dass in Zusammenarbeit mit den Gemeindebehörden und unter Einbezug der Verbände zu untersuchen sei, ob für diejenigen Strassen, die als künftige Zubringer zu den N4-Anschlüssen spürbar mehr Verkehr bewältigen müssten, flankierende Massnahmen nötig seien.

Mit Beschluss vom 29. September 2004 stimmte der Regierungsrat dem Konzept «Regionale Netzstrategie Knonaueramt und Flankierende Massnahmen N4.1.6» zu und beauftragte die Baudirektion, für die Umfahrungslösung von Ottenbach-Obfelden-Bickwil ein erweitertes Vorprojekt (generelles Projekt) mit Voruntersuchungsbericht zur Umweltverträglichkeit (UVB) zu erarbeiten. Dieser Netzstrategiebericht sah bei einer offenen Linienführung Gesamtkosten von 31 Mio. Franken für die Umfahrungslösung vor. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) stimmte mit Schreiben vom 14. Oktober 2003 dem Netzstrategiebericht mit einer ausgewiesenen Kostenbeteiligung an eine offene Linienführung von rund 25 Mio. Franken zulasten der Nationalstrasse N4 zu. Die restlichen Kosten von 6 Mio. Franken sollten zu zwei Dritteln dem Kanton und zu einem Drittel den Gemeinden belastet werden.

Für die Umfahrung Obfelden/Ottenbach wurde im März 2006 das Vorprojekt vorgelegt. Dieses umfasste im Bereich Bickwil, Gemeinde Obfelden, zwei Varianten: einen Ausbau der Ortsdurchfahrt und eine Umfahrung von Bickwil.

In ihrer Stellungnahme zum Vorprojekt mit UVB äusserten die kantonalen Umweltfachstellen grosse Vorbehalte gegenüber der Umfahrungslösung Obfelden/Ottenbach. Vor allem bei dem vom Strassenprojekt der Umfahrung Bickwil/Obfelden betroffenen Raum handle es sich um eine noch intakte, unzerschnittene und unverbaute grössere Geländekammer, wie sie im Grossraum Zürich zusehends selten werde. Insbesondere wegen der Beeinträchtigungen der Landschaftsschutzobjekte, der Wallmoräne Bickwil und des Waldes wurde deshalb eine Vergleichsvariante mit einer Tunnellösung für die Umfahrung Obfelden gefordert.

Das Vorprojekt der Tunnelvariante für die Umfahrung von Obfelden lag im Oktober 2006 vor. Die Kosten wurden mit 36 Mio. Franken

für eine offene Linienführung der Umfahrung Obfelden/Ottenbach und mit 130 Mio. Franken für die Tunnelvariante berechnet.

Die raumplanerische Grundlage für die Umfahrung Obfelden/Ottenbach schuf der Kantonsrat mit der Richtplanfestsetzung vom 26. März 2007 (Objekte Nrn. 16 und 17 im Richtplangentext). Die Prüfung einer Tunnelvariante für die Umfahrung Obfelden wurde dabei fallen gelassen.

Aufgrund der Prüfungsergebnisse bezüglich der Umweltverträglichkeit sowie in Abwägung des Nutzwertes und der politischen Akzeptanz aus gesamtkantonalen Sicht entschied der Regierungsrat mit Beschluss vom 9. Mai 2007, dass das Umfahrungsprojekt vorläufig nicht weiterverfolgt werden soll. Es sei deshalb ein neues Projekt auszuarbeiten, welches das vorausgesagte Verkehrsvolumen möglichst siedlungsverträglich und weitgehend auf dem bestehenden Strassenetz bewältigen kann. Dabei sei in Absprache mit dem Kanton Aargau darauf hinzuwirken, dass zumindest der Schwerverkehr nicht über Birri-Ottenbach, sondern über Merenschwand-Obfelden geführt werden könne.

Nach Bekanntwerden dieses Beschlusses wurde eine Petition mit mehr als 4500 Unterschriften aus der Bevölkerung eingereicht. Die Gemeinden und die Zürcher Planungsgruppe Knonauseramt (ZPK) haben daraufhin um eine Wiedererwägung des Verzichtentscheides ersucht, worauf sich der Regierungsrat mit Beschluss vom 5. Dezember 2007 in teilweiser Wiedererwägung des Beschlusses vom 9. Mai 2007 wiederum für ein Umfahrungsprojekt von Ottenbach in einer einfachen, offenen Linienführung entschied.

Auf Antrag der Gemeinde Ottenbach stimmte der Regierungsrat mit Beschluss vom 7. Mai 2009 dem Vorprojekt mit einer verbesserten Linienführung südwestlich der Fabrik Haas zu und erteilte der Baudirektion den Auftrag eine Kreditvorlage für den Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach an den Kantonsrat auszuarbeiten.

Am 25. November 2010 hat die «IG erholen statt überholen» dem Regierungsrat eine Petition mit 210 Unterschriften aus der Bevölkerung für eine reduzierte Variante eingereicht.

B. Projekterarbeitung

Strassenprojekt

Die Umfahrung von Ottenbach beginnt östlich der bestehenden Reussbrücke. In einer leicht abfallenden Rechtskurve quert die Umfahrungsstrasse das heutige Parkplatzfeld des Fabrikareals Haas auf einem rund 1,5 m hohen Damm und anschliessend den Fabrikkanal auf

einer kurzen Brücke. Die Verbindung mit Ottenbach erfolgt über den Knoten Bibelaas. Danach folgt die Strasse der Geländekante und führt zum Knoten Rickenbacherstrasse. Die leicht ansteigende, landwirtschaftlich genutzte Ebene bis zur Affolternstrasse wird in einem leichten Einschnitt gequert. Die Umfahrung Ottenbach endet mit dem Knoten Affolternstrasse, wo die Ortsdurchfahrt Bickwil anschliesst, die bis kurz vor Bickwil in Lage und Höhe der bestehenden Muristrasse folgt. Im Ortskern wird die Ortsdurchfahrt tiefer gelegt und auf einer Länge von rund 250 m überdeckt. Mit der Überdeckung werden der Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner gewährleistet, die Lokalverbindungen kreuzungsfrei sichergestellt und eine Aufwertung im Ortskern ermöglicht. Für den Bau der Überdeckung müssen ein Gebäude ganz und ein anderes teilweise abgebrochen werden. Die Erschliessung des nördlichen Gebietes von Bickwil erfolgt über den Anschluss Zwillikerstrasse, wo auch die Bushaltestelle neu zu liegen kommt. Danach wird die Strasse aus Lärmschutzgründen soweit wie möglich weg vom Wohnquartier Hölibach geführt. Die Verbindung mit der Dorfstrasse erfolgt über den Knoten Hirschen, der neu auf das NOK-Gelände zu liegen kommt. Die Erschliessung des südlichen Gebietes von Bickwil wird neu von der Ottenbacherstrasse her erfolgen. Ebenfalls Projektbestandteile sind der Rad-/Gehweg und der Ausbau der Rickenbacherstrasse. Die Strassenachse wird gegenüber heute in einem Teilbereich leicht verschoben. Die Strasse wird von heute 6 m auf 7 m verbreitert und mit einem 2,5 m bzw. 3 m breiten, weitgehend von der Strassenfahrbahn abgetrennten Radweg ergänzt.

Flankierende Massnahmen

Im Projekt sind verschiedene flankierende Massnahmen (FLAMA) enthalten, weil die erwartete Verkehrszunahme in den Gemeinden Obfelden und Ottenbach mit der bestehenden Infrastruktur nicht bewältigt werden kann. Dazu gehören insbesondere Massnahmen mit verkehrslenkender Wirkung, Massnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrssicherheit und zur Verhinderung neuer Sicherheitsdefizite. Die flankierenden Massnahmen umfassen unter anderem verschiedene Netzwerkwiderstände (z. B. Tempo-30-Zonen in der Affoltern- und Dorfstrasse), einen hohen Durchfahrtswiderstand auf der Maschwandenstrasse für den motorisierten Verkehr sowie die Umgestaltung des Knotens Rickenbacher-/Affolternstrasse in Ottenbach.

Kunstbauten

Die Umfahrungsstrasse von Ottenbach wird mit einem Brückenbauwerk über den Fabrikkanal geführt. Um das denkmalgeschützte Turbinenhaus möglichst wenig zu beeinträchtigen, wurde die Nivelette

so tief wie möglich und die Länge der Brücke so kurz wie möglich gewählt. Die rund 35 m lange Brücke mit einer nutzbaren Breite von 9,7 m quert den Fabrikkanal diagonal. In Bickwil ist eine Tieferlegung mit Rampen und einer Überdeckung von rund 250 m Länge geplant. Auf beiden Seiten sind teilweise hohe Stützmauern nötig, die als Wannenkonstruktion ausgebildet werden. In den Rampenbereichen werden zur Minderung der Lärmausbreitung schallabsorbierende Elemente eingelegt. Für den Radweg Rickenbacherstrasse wird eine Radwegbrücke über den Lindenbach erstellt.

Lärmschutzmassnahmen

Im Projekt sind zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner umfangreiche Lärmschutzmassnahmen entlang der Umfahrung, der Ortsdurchfahrt und der Rickenbacherstrasse enthalten (Tieferlegung und Einschnitte, Überdeckung in Bickwil von 250 m Länge, Lärmschutzwände, Lärmschutzdämme, schallabsorbierende Elemente im Bereich der Stützmauern der Rampenbauwerke).

Landbedarf

Der endgültige Landbedarf beträgt für die Ortsdurchfahrt Bickwil in Obfelden rund 23 980 m², für die Umfahrung Ottenbach rund 31 100 m² und für den Radweg Rickenbacherstrasse rund 6980 m², insgesamt rund 62 060 m². Der vorübergehende Landbedarf für Bauinstallations- und Materialablagerungsplätze, Baupisten usw. beträgt insgesamt rund 38 900 m².

Landschaftspflegerisches Begleitkonzept

Das landschaftspflegerische Begleitkonzept sieht vor, den Eingriff, den das Projekt auslöst, möglichst standortgerecht zu gestalten und naturnah ins Umfeld einzugliedern. Die Strasse wird mit Hecken- und Magerböschungsstrukturen begleitet, welche die ökologische Vernetzung sichern. Es werden zudem verschiedene kleine Bachläufe ausgedolt und Alleen angelegt.

C. Umweltverträglichkeit, Massnahmen und Beurteilung der Fachstellen

UVP-Pflicht und massgebliches Verfahren

Das Strassenprojekt ist gemäss Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV, SR 814.011) UVP-pflichtig. Für Anlagentypen gemäss UVPV Anhang Ziffer 11.3 (andere Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen) ist das massgebliche Ver-

fahren durch das kantonale Recht zu bestimmen. Demnach erfolgt die Projektfestsetzung gemäss § 15 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) durch den Regierungsrat bzw. die Baudirektion. Die zuständige Umweltfachstelle ist die Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU) des Kantons Zürich. Im Rahmen des ordentlichen Bewilligungsverfahrens gemäss UVPV ist im vorliegenden Projekt das Bundesamt für Umwelt (BAFU) wegen des finanziellen Beitrags des Bundes anzuhören.

Bisherige Untersuchungen und Stellungnahmen

Der vorliegende Bericht stützt sich auf folgende, bisher erarbeitete Untersuchungen und Stellungnahmen der zuständigen Umweltfachstellen: Vorprojekt 2006 und überarbeitetes Vorprojekt 2006 für den gesamten Autobahnzubringer, optimierte Umfahrung von Ottenbach gemäss Vorprojekt 2008 sowie optimierte Ortsdurchfahrt Bickwil in der Gemeinde Obfelden gemäss Vorprojekt 2009.

Vorgehen

Als Grundlage für den vorliegenden Antrag wurde ein Vorlageprojekt erarbeitet. In Absprache mit der KofU wurde das Vorlageprojekt den kantonalen Umweltfachstellen zur Beurteilung vorgelegt. Diese bildet eine Entscheidungsgrundlage zu diesem Kreditantrag. Vorrangig sind dabei die umweltrechtliche Machbarkeit und die Kosten. Daher beschränkt sich der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) auf die Gesichtspunkte der Betriebsphase und umfasst die ins Projekt integrierten Umweltschutzmassnahmen sowie Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen. Der vorliegende UVB wird daher als UVB-Hauptuntersuchung (Teil Betriebsphase) bezeichnet. Nach der Kreditbewilligung durch den Kantonsrat oder nach einem Volksentscheid (fakultatives Referendum) werden das Bauprojekt und das Auflageprojekt erarbeitet. Dann wird auch die vorliegende UVB-Hauptuntersuchung (Teil Betriebsphase) mit den Gesichtspunkten der Bauphase und denjenigen Punkten vervollständigt, die gemäss Stellungnahme der Fachstellen zu ergänzen sind. Die vollständige UVB-Hauptuntersuchung wird wiederum den kantonalen Umweltfachstellen zur Beurteilung vorgelegt und bildet Teil der öffentlichen Auflage.

Umweltschutzmassnahmen sowie Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen

Während der mehrjährigen Erarbeitung wurde das Projekt laufend verbessert. Es sind umfassende Umweltschutzmassnahmen sowie Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen gemäss Natur- und Heimat-

schutzgesetz vorgesehen, detailliert beschrieben und dargestellt. Wichtige Massnahmen sind namentlich:

- In lärmbelasteten Gebieten sind umfangreiche Lärmschutzmassnahmen vorgesehen.
- Im Flachmoor Bibelaas wird das durch Parkplätze beeinträchtigte, aufgeschüttete Randgebiet entlang der Muristrasse aufgewertet, indem Riedmulden und Amphibienweiher angelegt werden. Zudem wird durch einen Vernetzungskorridor die Verbindung zum Gebiet Gmeimatt sichergestellt.
- Bei der Kiesgrube Mülibach zielen die Massnahmen darauf ab, die Vernetzung zum Reussauenwald und Richtung Bickwiler Hoger sicherzustellen und das Gebiet durch Heckenstrukturen von störenden Einwirkungen der Umfahrungsstrasse zu schützen.
- Die übrigen Massnahmen im Bereich Natur und Landschaft dienen einerseits einer Aufwertung des Reussauenwaldes und angrenzender Flächen (Waldpflege und Anlage von Feucht- und Magerwiesen am Waldrand) und andererseits einer grossräumigen Vernetzung der betroffenen Gebiete (Anlage von Leitgehölzen, Kleintierdurchlässen und Magerwiesenstreifen entlang der Strasse).

Beurteilung der Fachstellen mit Stellungnahme der KofU

Die KofU hat am 7. April 2010 zum UVB (Teil Betriebsphase) Stellung genommen. Sie kommt dabei zu den folgenden Schlussfolgerungen:

Im Bereich von Ottenbach verläuft die Umfahrung beim Fabrikareal Haas im BLN-Objekt Nr. 1305 «Reusslandschaft» und damit in einem für den Landschaftsschutz sehr sensiblen Bereich. Zudem liegt das Strassentrassee zwischen dem Flachmoor von nationaler Bedeutung Nr. 7 «Bibelaas» und der überkommunal geschützten ehemaligen Fabrikanlage Haas mit Turbinenhaus und Kanalanlage. Das Projekt wurde hier in mehreren Etappen bezüglich Linienführung, Höhenlage, Umgebungsgestaltung und Ausbaugeschwindigkeit optimiert, sodass die ursprünglich vorhandenen Konflikte mit dem Landschafts- und dem Moorschutz wesentlich entschärft werden konnten. Aus naturschutzrechtlicher Sicht bestehen jedoch weiterhin Zweifel, ob die ungeschmälerete Erhaltung des Flachmoors nach Art. 4 der Flachmoorverordnung vom 7. September 1994 (SR 451.33) und die nach Art. 6 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG, SR 451) grösstmögliche Schonung sichergestellt sind. Auch aus Sicht des Landschaftsschutzes, vor allem aber aus Sicht der Denkmalpflege bringt das Projekt nach wie vor grosse Probleme mit sich. Der zur Verfügung stehende Raum ist zu knapp bemessen, um den Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der Denkmalpflege gleichermaßen zu genügen.

In allen anderen Umweltbereichen entspricht das Vorhaben unter Berücksichtigung der im UVB aufgeführten Massnahmen und den zusätzlichen von den Fachstellen gestellten Anträgen den Vorschriften über den Schutz der Umwelt.

D. Kosten und Kostenteiler

Kostenübersicht einschliesslich Mehrwertsteuer, Preisstand 31. März 2010. Alle Angaben in Franken einschliesslich 7,6 % Mehrwertsteuer.

Kostenteiler Autobahnzubringer Obfelden/Ottenbach

Objekt	Kanton	Nationalstrasse N 4.1.6	Gemeinden	Total
Umfahrung Ottenbach	11 100 000	8 100 000		19 200 000
Ortsdurchfahrt Bickwil/Obfelden	20 100 000	14 700 000		34 800 000
Radweg Rickenbacherstrasse	6 400 000			6 400 000
Anschluss A4 Knoten Hirschen (Bestandteil des bewilligten Projektes N4.1.6)		3 000 000		3 000 000
FLAMA Gemeinde Ottenbach	650 000		350 000	1 000 000
FLAMA Gemeinde Obfelden	650 000		350 000	1 000 000
Total	38 900 000	25 800 000	700 000	65 400 000
Kreditvorlage Kanton Zürich	38 900 000			
Anteil Nationalstrassenrechnung		25 800 000		
Anteil Gemeinden			700 000	

Das Vorhaben verursacht jährliche Kapitalfolgekosten von Fr. 1 577 000. Sie berechnen sich nach IPSAS wie folgt:

Baukosten Kontierung	Fr.	Kapitalfolgekosten		Betrag Fr.
		Zinsen 3% Fr.	Abschrei- bungssatz	
Staatsstrassen Konto 50110 00000	38 100 000	572 000	2,5%	953 000
Beleuchtungsanlagen Konto 50110 80010	800 000	12 000	5%	40 000
Zwischentotal		584 000		993 000
Total	38 900 000			1 577 000

E. Finanzierung

Mit Schreiben vom 27. August 2010 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Kostenübernahme von pauschal Fr. 22 800 000 (Fr. 25 000 000 abzüglich den Beitrag an die flankierenden Übergangsmassnahmen von Fr. 2 200 000) zulasten der Nationalstrassenrechnung N4.1.6, Autobahn Knonaueramt, bestätigt. Die Kosten von Fr. 3 000 000 für den Knoten Hirschen sind im bewilligten Autobahnprojekt enthalten. Die Kostenbeiträge der Gemeinden an die flankierenden Massnahmen auf den Ortsdurchfahrten können erst beim Vorliegen der definitiven Auflageprojekte (nach der Kreditbewilligung durch den Kantonsrat) festgesetzt und bewilligt werden.

Rechtsgrundlage für diese Ausgabe ist die erwähnte Richtplanfestsetzung, deren Umsetzung bereits auf die Inbetriebnahme der A4 Knonaueramt hätte erfolgen sollen. Beim Verpflichtungskredit von Fr. 39 600 000 handelt es sich um den Anteil des Kantons und der beiden betroffenen Gemeinden. Der Betrag ist eine neue Ausgabe im Sinne von § 37 Abs. 1 des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung vom 9. Januar 2006 (CRG, LS 611).

Die Ausgaben sind im KEF 2011–2014 (3 Mio. Franken für die Projektierung im 2012, die übrigen Ausgaben für die Jahre 2013–2015, vorbehältlich Rechtsmittelverfahren) in der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, eingestellt.

Gestützt auf § 38 Abs. 4 CRG ist die Ausgabe der Baukostenentwicklung zu unterstellen. Dieser Kredit bedarf der Zustimmung der Mehrheit aller Kantonsratsmitglieder (Art. 56 Abs. 2 lit. a der Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005, KV, LS 101). Mit Ausnahme der Kapitalfolgekosten ist mit keinen weiteren Kosten zu rechnen.

F. Antrag

Mit dem vorliegenden Projekt wird den Anliegen der Verkehrerschliessung sowie des Heimat- und Umweltschutzes bestmöglich Rechnung getragen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat daher, für die Umsetzung des Autobahnzubringers Obfelden/Ottenbach einen Objektkredit von Fr. 39 600 000 zu bewilligen.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Hollenstein	Husi