

Sitzung vom 6. April 2011

**404. Anfrage (Ausbau Nationalstrasse Zürich-Nordring
auf 8 Spuren)**

Die Kantonsräte Michael Welz, Oberembrach, und Hans Egli, Steinmaur, haben am 24. Januar 2011 folgende Anfrage eingereicht:

Der Bund bzw. zahlreiche Ingenieure planen seit sechs Jahren, nebst einem Ausbau des Gubrist-Tunnels auf 6 Spuren auch den Zürcher Nordring auf 6 Spuren zu erweitern. Doch schon heute ist es äusserst fraglich, ob der geplante Ausbau nach Vollendung im Jahr 2025 ausreichend ist, um das Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Befürchtungen gehen dahin, dass nach Beendigung der Ausbautappe auf 6 Spuren bereits ein weiterer Ausbau geplant werden muss. Die Verkehrszunahme ist nebst einer zunehmenden Mobilität auch durch das Bevölkerungswachstum gegeben und soll daher vorausschauend bei einer zukunftsgerichteten Planung mitberücksichtigt werden.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hoch ist gemäss Hochrechnungen das Verkehrsaufkommen auf dem Nordring nach Beendigung des geplanten Ausbaus?
2. Reicht der Ausbau auf 6 Spuren aus, um längerfristig einen fliessenden Verkehr zu gewährleisten?
3. Wenn nicht, ist der Regierungsrat bereit, sich beim ASTRA einzusetzen, damit Bern nochmals über die Bücher geht und einen zukunftsgerichteten und ausreichenden Ausbau plant.
4. Würde eine zukunftsgerichtete Planung nicht eine Verdoppelung der heutigen Spuren beinhalten und wäre zudem kostengünstiger als zwei Bautappen?
5. Kann mit einem Ausbau auf 8 Spuren, inkl. Erweiterung im Bereich Brütisellerkreuz, weitgehend auf die im Richtplan enthaltene äussere Nord-Umfahrung Baden-Winterthur verzichtet werden und einem weitaus grösseren Verbrauch von Fruchtfolgefleichen entgegen gewirkt werden?
6. Begünstigt das neue Raumkonzept Schweiz einen erweiterten Ausbau des Nordrings und dadurch einen Verzicht auf die äussere Nord-Umfahrung?

7. Die dauernden Verkehrsstaus während den Pendlerverkehrszeiten auf besagter Nationalstrasse führten in den letzten Jahren in der Agglomeration Zürich zu bedeutend mehr Verkehr auf Kantons-, Gemeinde- und Nebenstrassen. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass durch einen erweiterten Ausbau des Nordrings die Gemeinden rund um Zürich vom Verkehr bedeutend entlastet werden können?
8. Welche volkswirtschaftlichen Kosten werden heute durch die Staus auf besagten Strecken verursacht und welche entstehen gemäss Hochrechnungen im Jahr 2025 nach einem Ausbau auf 6 Spuren?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Michael Welz, Oberembrach, und Hans Egli, Steinaur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Gemäss den 2005 durch das Tiefbauamt des Kantons Zürich erstellten und heute vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) verwendeten Prognosen (Verkehrsgrundlagen, Ausführungsprojekt N1/N20 Ausbau Nordumfahrung) wird nach Beendigung des Ausbaus der Nordumfahrung ein durchschnittlicher Werktagsverkehr von 121 000 Fahrzeugen erwartet. Der erwartete Wert der Abendspitzenstunde, der leicht über demjenigen der Morgenspitzenstunde liegt, liegt bei knapp 10 000 Fahrzeugen pro Stunde (Fz/h). Bei sechs Fahrstreifen können 10 800 Fz/h, d. h. ein Fahrzeug alle zwei Sekunden, sicher abgewickelt werden.

Zu Fragen 2–4:

Das ASTRA geht in seinem Mitbericht davon aus, dass die ausgebaut Nordumfahrung Zürich bis mindestens 2035 über eine zufriedenstellende Kapazität verfügen wird. Ein weiterer Ausbau des betroffenen Abschnitts auf acht Fahrstreifen würde in den angrenzenden Abschnitten zu Überlastungen führen, weil diese eine derart starke Zunahme der Verkehrsmenge nicht aufnehmen könnten. Ohne zusätzlichen Ausbau im Abschnitt Tunnel Stelzen–Brüttseller Kreuz – beispielsweise in Form der im Verkehrsrichtplan enthaltenen Glattalautobahn – könnte das Verkehrsvolumen einer auf acht Fahrstreifen ausgebauten Nordumfahrung gar nicht verarbeitet werden. Die bereits bestehenden Engpässe im Raum der Verzweigung Zürich Ost–Brüttseller Kreuz würden weiter verschärft werden. Auch westlich des Gubristtunnels sind die vorhandenen Autobahnkapazitäten beschränkt, insbesondere auf der A1 zwischen Limmattaler Kreuz und Neuenhof. Diese Überlastungen

in den angrenzenden Abschnitten würden in den ausgebauten Bereich hinein wirken. Ein Ausbau auf acht Fahrstreifen trägt somit nicht zu einem störungsfreien Verkehrsfluss bei und ist damit nicht zweckmässig.

Der Regierungsrat wird sich aus diesen Gründen in erster Priorität für die in der Programmbotschaft Engpassbeseitigung des ASTRA enthaltenen Netzausbauten und für die darin als erforderlich bezeichneten Netzergänzungen einsetzen. Das ASTRA erarbeitet zurzeit eine Zweckmässigkeitsbeurteilung für den Raum Glattal/Winterthur und untersucht dabei auch die Engpassprobleme und Lösungsmöglichkeiten im Raum Brütisellen. Die äussere Nordumfahrung ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Zu Frage 5:

Der Bundesrat hat den Eintrag im kantonalen Richtplan für die äussere Nordumfahrung als Zwischenergebnis genehmigt. Gleichzeitig hat er festgehalten, dass eine Genehmigung des Vorhabens aus heutiger Sicht aus raumplanerischen und gesamtverkehrlichen Überlegungen nicht möglich sei (Prüfungsbericht des Bundesamts für Raumentwicklung zum Richtplan des Kantons Zürich, Teilrevision Verkehr, vom 17. April 2008, S. 10f.). Mit einer Umsetzung dieses Vorhabens ist damit ungeachtet der Verkehrsverhältnisse auf der bestehenden A1 in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Eine Gegenüberstellung des Landverbrauchs eines Ausbaus des Nordrings auf acht Fahrstreifen mit demjenigen eines Baus der äusseren Nordumfahrung hat unter diesen Umständen wenig Sinn.

Zu Frage 6:

Das Raumkonzept Schweiz enthält keine Aussagen zu den Verkehrsinfrastrukturen. Es lässt jedoch klar den Willen zur Verdichtung in bestehenden Siedlungsräumen erkennen. Daraus lässt sich ableiten, dass ein Ausbau der Nordumfahrung mit diesem Raumkonzept in Einklang steht. Dies trifft demgegenüber für die äussere Nordumfahrung nicht zu, weil sie zu einem unerwünschten Siedlungswachstum in bisher wenig besiedelten Gebieten führen würde. Gründe für einen weiteren Ausbau der Nordumfahrung lassen sich aus dem Raumkonzept nicht ableiten.

Zu Frage 7:

Der Ausbaugrad einer Hochleistungsstrasse sollte mit dem Leistungsangebot der zu- und wegführenden Strassen abgestimmt sein, um das untergeordnete Strassennetz nicht zu überfordern. Zudem genügt der geplante sechsstreifige Ausbau voraussichtlich, um das untergeordnete Strassennetz zu entlasten.

Zu Frage 8:

Gemäss dem Bericht «Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen» des ASTRA ergaben sich für 2009 rund 3500 Stautunden für die Nordumfahrung Zürich–Winterthur. Dies sind gut 25% mehr als im Vorjahr, als die Westumfahrung noch nicht in Betrieb war. Seit 2003 haben sich die Stautunden auf diesem Abschnitt ziemlich genau verdoppelt.

Gemäss der Studie der ZKB «Wie weiter mit dem Verkehr – Strategien zur Verbesserung der Zürcher Mobilität» ergaben sich für 2003 7100 Stautunden für das gesamte Strassennetz auf Zürcher Kantonsgebiet. Die jährlichen volkswirtschaftlichen Staukosten beliefen sich 2003 auf 80 bis 140 Mio. Franken für den gesamten Kanton Zürich. Diese sollen gemäss der Studie bis 2025 auf 180 bis 300 Mio. Franken steigen. Eine Spezifizierung auf die Nordumfahrung wird in dieser Studie aber nicht vorgenommen. Für 2003 werden im erwähnten ASTRA-Bericht auf der Nordumfahrung rund 1800 Stautunden nachgewiesen, für 2009 bereits 3500. In Analogie zur erwähnten ZKB-Studie kann damit auf die Staukosten geschlossen werden. Sie betragen somit 2003 20 bis 35 Mio. Franken und 2009 40 bis 70 Mio. Franken. Für den Zustand nach dem Ausbau der Nordumfahrung ist aufgrund der ausreichenden Verkehrskapazität von keinen wesentlichen Stauzeiten bzw. -kosten auszugehen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi