

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates an den Kantonsrat
zum dringlichen Postulat KR-Nr. 177/2005 betreffend
Prioritäten des Kantons Zürich für das HLS-Netz**

(vom 16. August 2006)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 29. August 2005 folgendes von Kantonsrat Adrian Bergmann, Meilen, Kantonsrätin Carmen Walker Späh, Zürich, und Kantonsrat Urs Hany, Niederhasli, am 20. Juni 2005 eingereichte dringliche Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird beauftragt, gegenüber dem Bund die HLS-Prioritäten in nachfolgender Reihenfolge zu vertreten:

- a) Fertigstellung der sich im Bau befindenden und initiierten Projekte im Knonauer Amt mit dem Uetlibergtunnel und Realisierung der 3. Gubristtunnelröhre sowie der Einhausung Schwamendingen.
 - b) Aufnahme in den Sachplan Verkehr des Bundes, Projektierung und Realisierung der nachstehenden HLS-Vorhaben mit folgendem Realisierungshorizont:
Kurzfristig:
Oberlandautobahn Oberuster–Betzholz
Stadttunnel Brunau–Neugut
Entlastung Zürich Nord/Kloten (Brüttiseller-Kreuz–Kloten, z. B. K10)
 - c) Mittelfristig:
Ostast an den Stadttunnel mit Anbindung Forchstrasse
SE-Umfahrung Winterthur
Hirzeltunnel
 - d) Aufnahme der äusseren Nordumfahrung als HLS, im Sinne einer Vororientierung (Trasseesicherung).
-

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Am 26. April 2006 verabschiedete der Bundesrat den Sachplan Verkehr, Teil Programm. Der vorliegende Bericht berücksichtigt den heutigen Stand der Planungen auf Stufe Bund, wie sie im Sachplan Verkehr festgesetzt sind. In Ergänzung dazu wird auf die Stellungnahme des Regierungsrates zum Entwurf des Sachplans Verkehr vom 23. November 2005 sowie auf die erste Stellungnahme des Regierungsrates zum dringlichen Postulat KR-Nr. 177/2005 vom 20. Juni 2005 verwiesen. Der Sachplan des Bundes und der kantonale Richtplan sind grundsätzlich gleichberechtigte Planungsinstrumente, die widerspruchsfrei aufeinander abzustimmen sind. Es wird deshalb auch auf den am 31. Januar 1995 vom Kantonsrat festgesetzten und nach wie vor gültigen kantonalen Richtplan sowie auf die vom Regierungsrat am 17. November 2004 zuhanden des Kantonsrates verabschiedete Teilrevisioin des kantonalen Verkehrsrichtplans (Vorlage 4222) verwiesen.

Das Hochleistungsstrassen-Netz (HLS-Netz) ist das Rückgrat des Agglomerationsverkehrs auf der Strasse im Wirtschaftsraum Zürich. Der weiteren Entwicklung des HLS-Netzes in Abstimmung mit den anderen Verkehrsträgern kommt daher hohe Bedeutung zu. Die Förderung des «wesensgerechten Einsatzes» der verschiedenen Verkehrsträger Strasse, Schiene und strassengebundener öffentlicher Verkehr als Grundsatz der Gesamtverkehrskonzeption wird bereits heute in der Abwägung und Priorisierung der verschiedenen Vorhaben berücksichtigt. Diese Gesamtsicht wurde auch bereits im Agglomerationsprogramm, das der Regierungsrat am 1. Februar 2006 verabschiedet und inzwischen zur Vorprüfung beim Bundesamt für Raumentwicklung eingereicht hat, zu Grunde gelegt.

Es gilt auch zu beachten, dass der Bund mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) ab dem 1. Januar 2008 die vollständige Finanzierung und die Hoheit über das Nationalstrassennetz übernehmen wird. Der Sachplan Verkehr wird deshalb auch die Grundlage des Bundes sein, um die Verkehrsnetze weiter zu entwickeln. Der Kanton Zürich hat bereits im Rahmen seiner Mitwirkung in der Erarbeitung und in seiner Stellungnahme zum Entwurf des Sachplans Verkehr seine Interessen eingebracht, die zum grossen Teil mit dem dringlichen Postulat KR-Nr. 177/2005 deckungsgleich sind.

Zu den einzelnen Vorhaben können die folgenden Aussagen (Stand Mai 2006) gemacht werden:

Zu den Projekten unter lit. a):

- Üetlibergtunnel (N4.1.5):
Dieses Teilstück ist im Bau und wird Ende 2008 dem Verkehr übergeben.
- Autobahn Knonaueramt (N4.1.6):
Dieses Teilstück ist im Bau und wird 2010 dem Verkehr übergeben.
- Dritte Gubristtunnelröhre:
Das generelle Projekt zum Ausbau der Nordumfahrung liegt dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) zur Genehmigung durch den Bundesrat vor. Gleichzeitig werden die Arbeiten am Ausführungsprojekt vorangetrieben. Der Baubeginn ist für 2008 vorgesehen, die Inbetriebnahme für 2013.
- Einhausung Schwamendingen (SN4.1.4):
Das Kreditvorlageprojekt mit Kostenteiler zwischen Bund, Kanton und der Stadt Zürich wurde dem Kantonsrat im November 2005 vorgelegt (Vorlage 4162 b) und von ihm im Februar 2006 bewilligt. Die Kreditbewilligung für den städtischen Beitrag wird den Stimmberechtigten der Stadt Zürich am 24. September 2006 zum Entscheid unterbreitet. Das Ausführungsprojekt wird 2007 erarbeitet und das Plangenehmigungsverfahren (Planaufgabe nach Nationalstrassenrecht) erfolgt 2008. Ein Baubeginn (falls keine Rechtsmittel erhoben werden) ist ab Mitte 2009 möglich und die Inbetriebnahme somit 2012.

Zu den Projekten unter lit. b):

- Oberlandautobahn Oberuster–Betzholz (A53):
Die A53, Oberlandautobahn, wurde in das Grundnetz des Sachplans Verkehr aufgenommen. Das Vorhaben «Abschnitt Oberuster–Betzholz» wurde als so genanntes Zwischenergebnis festgelegt. Noch ausstehend ist aber die Aufnahme der Oberlandautobahn in das Nationalstrassennetz, die durch die Eidgenössischen Räte zu beschliessen sein wird. Die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11) wird voraussichtlich 2007 erfolgen.
Mit dem ASTRA laufen Absprachen, damit das Projekt mit dem dannzumaligen Projektierungs- und Verfahrensstand (nach kantonalem Recht) nach der Umsetzung der NFA durch den Bund übernommen werden kann. Im besten Fall könnte mit dem Bau im Jahre 2009 begonnen werden und eine Eröffnung wäre 2015 möglich.

- **Stadttunnel Brunau–Neuguet (A1/A3):**

Dieser Abschnitt wurde in das Grundnetz des Sachplans Verkehr aufgenommen. Das Vorhaben «Zürich-Brunau–Dübendorf–Neuguet» wurde als so genannte Vororientierung festgelegt. Es wird hier nochmals darauf hingewiesen, dass ein Anschluss des Stadttunnels an die A1 im Raum Neuguet erst erfolgen kann, wenn die Entlastung der A1 im Abschnitt Brüttseller-Kreuz–Anschluss Seebach durch die Glattalautobahn sichergestellt ist. Die Prioritätenreihung gemäss dringlichem Postulat KR-Nr. 177/2005 ist demnach nicht realistisch.

In der derzeitigen Planung wird von einer Verwirklichung bis 2025 ausgegangen.
- **Entlastung Zürich Nord/Kloten (Brüttseller-Kreuz–Kloten):**

Trotz einer entsprechenden Stellungnahme durch den Regierungsrat wurde die Glattalautobahn noch nicht als Vorhaben in den Sachplan Verkehr aufgenommen. Der Sachplan Verkehr weist aber mehrfach einen Handlungsbedarf im «Korridor Zürich Nord zwischen Limmattal und Winterthur» aus, ohne aber die Glattalautobahn ausdrücklich zu erwähnen. Es ist davon auszugehen, dass der Verzicht auf die Aufnahme der Glattalautobahn in den Sachplan Verkehr nicht als Ablehnung dieses Vorhabens durch das ASTRA zu werten ist, sondern dass in diesem Abschnitt Lösungen noch weiter studiert und mit anderen Programmen (z. B. Agglomerationsprogramm) koordiniert werden müssen. Für die Position des Kantons Zürich ist deshalb von entscheidender Bedeutung, dass dieses in der Vorlage 4222 enthaltene und als Bundesstrasse vorzusehende Vorhaben vom Kantonsrat baldmöglichst festgesetzt wird. Würde dieses Vorhaben aus dem Richtplan gestrichen, so fehlte die entsprechende Grundlage für die weiteren Verhandlungen mit dem Bund, womit auch der geplante Stadttunnel inkl. Ostast gefährdet bzw. verzögert würde.

In der derzeitigen Planung wird von einer Verwirklichung bis 2020 ausgegangen.
- **Ostast an den Stadttunnel mit Anbindung Forchstrasse:**

Beim Ostast an den Stadttunnel und der Anbindung der Forchstrasse handelt es sich gemäss Vorlage 4222 um zwei unterschiedliche Vorhaben. Zum einen geht es um den geplanten Wehrenbach-tunnel (Verlängerung der A52, Forchautobahn bis Zürich-Burgwies) und zum anderen um den Adlisbergtunnel (Anschluss Zürich-Tiefenbrunnen bis unterirdische Verzweigung Zürichberg/Anschluss an den Stadttunnel).

Auch diese Verbindungen wurden in der Stellungnahme des Regierungsrates gefordert, sind aber ebenfalls nicht in den Sachplan Verkehr aufgenommen worden.

Diese Vorhaben sind abhängig vom Bau der Glattalautobahn (Entlastung A1) und des Stadttunnels und können aus verkehrlichen und bautechnischen Gründen erst nacheinander, d. h. zuerst der Adlisbergtunnel und anschliessend der Wehrenbachtunnel, erstellt werden. Entsprechend erachtet der Regierungsrat diese Massnahme als langfristige Option und geht von einer Verwirklichung nach 2025 aus.

– Südostumfahrung Winterthur:

Auf Grund der entsprechenden Stellungnahme des Regierungsrates wurde die Südostumfahrung Winterthur als Variante zum Ausbau der bestehenden A1 im Abschnitt Effretikon–Winterthur Ost in die Liste der Vorhaben im Sachplan Verkehr als so genannte Vororientierung aufgenommen.

Aus heutiger Sicht kann ein entsprechender Kapazitätsausbau bis etwa 2035 erstellt werden.

– Hirzeltunnel:

Die heutige Verbindung zwischen Wädenswil und Sihlbrugg ist Bestandteil des Grundnetzes des Bundes, nicht aber der Hirzeltunnel. Obwohl dieses Vorhaben im Richtplan des Kantons Zürich festgelegt und vom Bundesrat genehmigt wurde, hat der Kanton Zug den auf seinem Gebiet liegenden Anschluss des Hirzeltunnels an die N4 a aus seinem Richtplan gestrichen. Auf Intervention des Kantons Zürich hat allerdings der Bundesrat bei der Genehmigung des Zuger Richtplans mit Beschluss vom 4. Mai 2005 folgenden Vorbehalt angebracht: «Der Kanton zeigt auf, wie der geplante Hirzeltunnel ab Kantonsgebiet abgenommen wird. Er arbeitet dazu mit dem Kanton Zürich zusammen.» In Befolgung dieses Auftrags führen die Kantone Zürich und Zug zusammen eine Strategiestudie (Zweckmässigkeitsbeurteilung) für den Hirzeltunnel durch. Die Arbeiten an dieser Studie wurden bereits aufgenommen und dürften bis 2008 dauern.

Obwohl das Vorhaben eines Strassentunnels durch den Hirzel mit der Vorlage 4222 als vorzusehende Bundesstrasse beantragt wurde, hat aus gesamtverkehrlichen Überlegungen die rasche Fertigstellung der 2. Etappe des Zimmerbergbasistunnels Priorität, da im Korridor Zürich–Hirzel–Zug der Ausbau der Schiene Vorrang hat. Dieser wurde denn auch in den Sachplan Verkehr aufgenommen.

Zum Projekt unter lit. c):

- Äussere Nordumfahrung:
 Verschiedentlich wurde der Wunsch nach einer Äusseren Nordumfahrung laut. Der Bau einer peripher zu den hauptsächlichen Verkehrsströmen verlaufenden Hochleistungsstrasse vermag jedoch die Verkehrsprobleme der Agglomeration Zürich nicht zu lösen und wird zudem unerwünschte Impulse auf die Siedlungsentwicklung auslösen, die nicht im Einklang mit den geltenden Strategien und Planungen des Kantons Zürich stehen (vgl. Vorlage 3893 c). Gegen eine Äussere Nordumfahrung sprechen vor allem folgende Gründe:
 - Die Äussere Nordumfahrung kann das heutige HLS-Netz im Abschnitt Brüttilen–Limmattal nur unwesentlich entlasten, entfallen doch lediglich 5% des Verkehrs am Gubrist auf den Transitverkehr zwischen Wettingen und Winterthur Nord. Eine verkehrliche Wirkung der Äusseren Nordumfahrung als Transitachse ist also nicht gegeben.
 - Die Äussere Nordumfahrung schafft vor allem eine neue Verkehrsgünstigkeit in der Fläche, die einen erhöhten Siedlungsdruck auslösen und eine unerwünschte Zersiedlung mit entsprechenden verkehrlichen Auswirkungen, Beeinträchtigungen der freien Landschaft und der teilweise ökologisch wertvollen Gebiete zur Folge haben wird.
 - Bereits die in der Richtplan-Revisionsvorlage 4222 enthaltenen Ausbauten und Ergänzungen des HLS-Netzes sind innerhalb des Richtplanhorizontes kaum finanzierbar. Eine Äussere Nordumfahrung würde jedenfalls weit über diesen Zeithorizont hinaus reichen.
 - Die Äussere Nordumfahrung berührt voraussichtlich direkt die Moorlandschaft von nationaler Bedeutung im Neeracher Ried und indirekt auch das nationale Flachmoor Neeracher Ried. Eine Beeinträchtigung dieser Objekte ist mit Art. 78 Abs. 5 der Bundesverfassung (sogenannter Rothenthurm-Artikel) bzw. den Bestimmungen der Moorlandschaftsverordnung (SR 451.35; vgl. Anhang I, Nr. 378) und der Flachmoorverordnung (SR 451.33; vgl. Anhang I, Nr. 1297) nicht vereinbar.

Aus diesen Gründen unterstützt der Regierungsrat das Projekt der Äusseren Nordumfahrung nicht und hat bisher auch keine entsprechenden Vorstösse unternommen. Mit Blick auf die im Sachplan Verkehr aufgeführten Kriterien für das Grund- und das Ergänzungsnetz ist auch nicht damit zu rechnen, dass der Bund die Aufnahme der Äusseren Nordumfahrung ins HLS-Netz unterstützen wird.

Wie aus den vorstehenden Erläuterungen entnommen werden kann, haben die wichtigsten Vorhaben des Kantons, die mehrheitlich auch im dringlichen Postulat KR-Nr. 177/2005 erwähnt werden, Eingang in den Sachplan Verkehr gefunden. Weiterer Klärungsbedarf besteht insbesondere noch betreffend die Glattalautobahn, wobei hier entscheidend sein wird, dass dieses Vorhaben im Kanton nicht in Frage gestellt und in den kantonalen Richtplan aufgenommen bzw. in angepasster Funktion beibehalten wird.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 177/2005 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Der Staatsschreiber:
Diener Husi