

Sitzung vom 3. März 2021

**197. Anfrage (Eröffnung Nordumfahrung: Was macht der Kanton?)**

Kantonsrat Nicola Siegrist und Kantonsrätin Jeannette Büsser, Zürich, haben am 14. Dezember 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Die Nordumfahrung wird von vier Spuren durchgängig auf sechs ausgebaut. 2022 soll die dritte Gubriströhre eröffnet werden, 2025 die gesamte erweiterte Nordumfahrung in Betrieb gehen. Dies hat eine erhebliche Kapazitätserweiterung zur Folge und wenn keine flankierenden Massnahmen ergriffen werden, bedeutet dies mehr Autoverkehr an verschiedenen Orten im Kanton Zürich. Im Plangenehmigungsverfahren wurde u. a. von der Stadt Zürich Einsprache erhoben und darin befürchtet, dass der Ausbau der Nordumfahrung ein grosses Verkehrswachstum generiert und deshalb flankierende Massnahmen dazu nötig sind. Das zuständige Departement hatte verbindliche Massnahmen jedoch abgelehnt, da die entsprechenden Massnahmen kantonale und kommunale Strassen betreffen würden. Deshalb hat der Kanton Zürich die Aufgabe, früh genug sicherzustellen, dass flankierende Massnahmen ergriffen werden, um den Mehrverkehr und zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verhindern und die zu erwartenden Entlastungen sicherstellen.

Wir ersuchen den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Mit welcher zusätzlichen Verkehrsmenge rechnet der Regierungsrat nach der Eröffnung der neuen Röhren am Gubrist?
2. Wie gross sind dadurch die geschätzten zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen?
3. Welche kantonalen Strassen erfahren dadurch eine Mehrbelastung? (Bitte Ort und Strasse namentlich aufführen)
4. Welche kantonalen Strassen werden dadurch entlastet? (Bitte Ort und Strasse namentlich aufführen)
5. Sieht der Regierungsrat ein Entlastungspotenzial für die Achsen Wehntalerstrasse sowie Rosengarten- und Bucheggstrasse? Wenn ja, wie hoch ist dieses?
6. Welche Massnahmen werden ergriffen, damit auf dem Strassennetz mit Mehrbelastungen die vertragliche Verkehrsabwicklung sichergestellt werden kann?
7. Welche Massnahmen werden ergriffen, damit die Entlastungswirkung auf dem entlasteten Strassennetz sichergestellt werden kann?

8. In welchem Projektstand befinden sich diese Projekte? Wann ist mit der Auflage zu rechnen und wie stellt der Regierungsrat sicher, dass die entsprechenden Projekte auf die Eröffnung hin bereit sind?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Nicola Siegrist und Jeannette Büsser, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 4:

Mit dem Ausbau der A1 Nordumfahrung Zürich wird der zurzeit grösste Engpass im schweizerischen Nationalstrassennetz und damit auch im Strassennetz des Kantons Zürich ausgebaut. Rund 120 000 Fahrzeuge verkehren werktags über die Nordumfahrung, im Gubristtunnel gut 100 000 Fahrzeuge. Die Prognosen, die dem Projekt zugrunde liegen, gehen von einer Kapazitätserhöhung um etwa 15 % nach Eröffnung der dritten Röhre aus.

Mit dem Ausbau des Abschnitts zwischen dem Limmattalerkreuz und der Überdeckung Stelzen kann die Leistungsfähigkeit der Nationalstrasse erhöht und die Stausituation nachhaltig verbessert werden. Auch kann das umliegende, untergeordnete Strassennetz, das heute vom Ausweichverkehr bei Überlastungssituationen auf der Nordumfahrung betroffen ist, entlastet werden. Es ist davon auszugehen, dass ein Grossteil der zusätzlichen Kapazität von zurückverlagertem Ausweichverkehr genutzt werden wird und nicht von Neuverkehr.

Zu Frage 2:

Betreffend die Betriebsphase ging der Umweltverträglichkeitsbericht davon aus, dass aufgrund der Zurückverlagerung des Verkehrs auf die Autobahn eine Verkehrs- und Fahrleistungszunahme von 2% erfolgt. Unter der Annahme, dass sich der Flottenmix nicht verändert, wäre mit einer Zunahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der gleichen Grössenordnung zu rechnen. Weitere Zunahmen auf dem Streckenabschnitt sind aufgrund der geänderten Erreichbarkeit und der damit verbundenen geänderten Zielwahl zu erwarten. Diese sind jedoch schwer zu bemessen.

Zu Frage 3:

Der Ausbau der Nordumfahrung wird zu grossflächigen Entlastungen führen. Zu einer Mehrbelastung gegenüber heute wird es gemäss den zugrunde liegenden Prognosen vor allem auf dem Nationalstrassennetz selber kommen, so z. B. auf dem Abschnitt Limmattaler Kreuz – Altstetten und in geringerem Masse auf der Westumfahrung.

Zu Frage 5:

Die Prognosen ergaben für die Achse Pfingstweidstrasse, Rosengartenstrasse und Bucheggstrasse eine geringe Entlastung an einem durchschnittlichen Werktag von etwa 2000 Fahrzeugen bei einer Verkehrsbelastung von insgesamt rund 56000 Fahrzeugen. Die Wehntalerstrasse dient in der Stadt Zürich als Hauptverkehrsstrasse und wird nur geringfügig durch den Ausbau betroffen sein. Im direkten Bereich des Anschlusses Zürich Affoltern wird es zu einer gewünschten Mehrbelastung kommen. Dazu wurde der Anschluss ausgebaut. Die Wehntalerstrasse zwischen Regensdorf und der Kantonsgrenze wird hingegen entlastet werden.

Zu Fragen 6 und 7:

Im Rahmen der Planungen zum Ausbau der Nordumfahrung Zürich wurde ein Konzept von verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfM) erarbeitet. Dieses ist Bestandteil des bewilligten Projekts. Die vfM werden gemeinsam mit dem Ausbau der Nordumfahrung umgesetzt. Bei den vfM wird grundsätzlich zwischen zwei Zielen unterschieden. Zunächst soll das bestehende untergeordnete Strassennetz vom Verkehr entlastet werden, indem die Durchfahrt erschwert oder verhindert wird und so für Automobilistinnen und Automobilisten weniger attraktiv wird. Dies sind z. B. Pfortneranlagen, Fahrbahnverschmälerungen, Änderungen an Kreuzungen und Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Sodann sollen Massnahmen ergriffen werden, um die neue bzw. erweiterte Infrastruktur bestmöglich zu erreichen. Dabei handelt es sich um Anpassungen der Anschlüsse z. B. durch zusätzliche Fahrstreifen, die Verbreiterung von Fahrstreifen oder Änderungen im Verkehrsregime.

Die Massnahmen im Limmattal und Furttal werden durch den Kanton Zürich vertreten und durch das kantonale Tiefbauamt festgesetzt, während die Massnahmen in Zürich Nord in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Zürich fallen und von dieser festgesetzt werden. Im Einzelnen sind folgende Massnahmen geplant:

*Im Limmattal:*

- Entlastung der Achse durch Oetwil und Geroldswil vom Durchgangsverkehr und Schutz der Entlastungswirkung durch die A1;
- Entlastung der Ortsdurchfahrten Fahrweid (Gemeinde Weiningen), Weiningen und Unterengstringen vom Durchgangsverkehr;
- möglichst direkte Führung aus dem Raum Dietikon/Schlieren zum Halbanschluss Weiningen.

*Im Furttal:*

- Entlastung beider Achsen des Furttales vom Durchgangsverkehr und Schutz der durch die A1 erreichten Entlastungswirkung;
- tendenzielle Verlegung des verbleibenden Verkehrs von der Süd- auf die Nordachse, da diese bereits weitgehend mit Ortsumfahrungen ausgebaut ist;
- Schutz der Ortsdurchfahrten vor Schleichverkehr im Falle von Überlastungen des Gubristtunnels.

*In Zürich Nord:*

Ziele der vorgeschlagenen vfM in Zürich Nord sind vor allem:

- Schutz der nutzungsorientierten Radialachsen von den Anschlüssen der A1 in die Stadt Zürich vor fremdem Durchgangsverkehr und zu hohen, nicht nutzungsgemessenen Geschwindigkeiten;
- Gewährleistung des Abflusses von den entsprechenden Anschlüssen;
- der Nutzung angepasster, stetiger Verkehrsablauf;
- Vermeidung von Durchgangsverkehr auf Parallelachsen zur A1.

Zu Frage 8:

Die beschriebenen Massnahmen wurden mehrheitlich bereits umgesetzt oder werden zurzeit verwirklicht. Die Umfahrung Weiningen befindet sich in der Ausführungsplanung. Nach der Eröffnung der Nordumfahrung wird ein breit angelegtes Verkehrsmonitoring durchgeführt, um die Wirksamkeit der Massnahmen hinsichtlich verkehrlicher Entlastung und der Prognosen zu überprüfen. Ebenfalls wird ein Monitoring zur Überprüfung der Umweltauflagen in Sachen Lärm und Luft durchgeführt.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

**Kathrin Arioli**