

## **5. Umfahrung Süd (verlegte Klotenerstrasse), Bassersdorf**

Postulat Thomas Lamprecht (EVP, Bassersdorf), Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis) und Ulrich Pfister (SVP, Egg) vom 29. März 2021

KR-Nr. 93/2021, RRB-Nr. 657/16.06.2021 (Stellungnahme)

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Der Rat hat zu entscheiden. Das Wort hat der Erstunterzeichner, Thomas Lamprecht, Bassersdorf.

*Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf):* Seit Jahrzehnten beschäftigt der stetig zunehmende Verkehr durch Bassersdorf die Einwohner. Vor 40 Jahren, im November 1979, demonstrierten die Bürger von Bassersdorf und gingen auf die Strasse. Ich war als Knabe dabei. Das ich 40 Jahre später im Kantonsrat für diese Umfahrung eintreten würde, hätte damals niemand gedacht.

Bassersdorf leidet unter den 20'000 Fahrzeugen, die täglich durch das Zentrum fahren. Der Bau des Brüttenertunnels und die damit einhergehende Verschiebung der Kantonsstrasse im Osten eröffnet uns die einmalige Chance, einen grossen Teil des Verkehrs durch Bassersdorf auf eine Umfahrung zu verschieben. Wie sieht dies im Detail aus? Die Lage des Tunnelportals erfordert eine teilweise Verlegung der Kantonsstrasse im Osten. Der erste Teil dieser Umfahrung wird ohnehin gebaut und mündet neu in die bestehende Zürichstrasse. Mit der Weiterführung auf der bestehenden Zürichstrasse existiert der zweite Teil der Umfahrung. Nun fehlt aber der dritte Abschnitt: die Weiterführung bis ans Dorfende Richtung Kloten. Mit diesem dritten Teil wäre die Umfahrung komplett.

Deshalb habe ich dieses Postulat eingereicht. Wir fordern den Regierungsrat auf zu prüfen, ob dieser fehlende dritte Abschnitt in die bevorstehende Teilrevision 2020 des kantonalen Richtplans aufgenommen werden kann. Wir wissen, dass es heute sehr schwierig ist, Verkehrsinfrastrukturprojekte umzusetzen. Gerade die link-grüne Ratsseite unternimmt alles Mögliche, um aus ideologischen Gründen grundsätzlich jedes Strassenprojekt zu verhindern. Wir Bassersdorfer aber wollen einen grossen Teil des Durchgangsverkehrs aus dem Dorfzentrum von Bassersdorf verbannen, vor allem auch die grossen Staus zu Pendlerzeiten am Morgen und am Abend – fort mit dem Lärm und den Abgasen. Auch die Ansiedlung von bis zu 4000 Menschen im heutigen Industriegebiet «Steinacker» in Kloten, an der Grenze zu Bassersdorf, führt unweigerlich zu Mehrverkehr für das Zentrum in Bassersdorf. Diesen Mehrverkehr wollen wir nicht. Bassersdorf möchte diese Chance nutzen. Diese bietet sich jetzt, später wäre dies kaum mehr realisierbar. Stimmt mit den Bassersdorfern.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis):* Ist das Glas nun halb voll oder halb leer? Diese Frage stellen wir uns ja in vielen Fällen, und ich als Exponent der politischen Mitte erst recht.

Bei der Aufnahme der Verbindungsstrasse südlich von Bassersdorf in den kantonalen Richtplan bietet sich für dieses Abwägen ein konkretes Beispiel. Die Möglichkeit, den Verkehr künftig aussen am Dorf vorbei abzuleiten, würde das Ortszentrum in Bassersdorf zwar nicht vollständig, aber eben doch massiv vom Durchgangsverkehr entlasten. Ein für die Lebensqualität in diesem Dorf nicht unwesentlicher Effekt wäre zudem, dass die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr erhöht wird. Und auch die optimale Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete sowie die gleichzeitige Stärkung der geplanten urbanen Entwicklung im Raum Bahnhof/Bassersdorf Süd sind Aspekte, die das Glas mindestens halb voll machen und darum zumindest eine nähere Prüfung rechtfertigen.

Eine solche eingehende Prüfung wird aber erst möglich, wenn das Anliegen im Richtplan eingetragen wird. So kann auch garantiert werden, dass nicht nur durch eine einzige Studie, auf welche sich die Regierung in ihrem Bericht abstützt, deren effektiven Vor- und Nachteile beurteilt werden. Wie wir alle wissen, werden Richtplandiskussionen bereits in der zuständigen Fachkommission in der Regel in aller Breite und Gründlichkeit geführt. Anhörungen werden gemacht, zusätzliche Gutachten eingeholt und bei Bedarf auch verschiedene weitere Experten und Fachgremien beigezogen.

Leider sieht die Regierung mit ihrem Blick auf das halb leere Glas nur die Schwierigkeiten, mit flankierenden Massnahmen einer Kapazitätserhöhung Paroli zu bieten. Diesbezüglich kann ich nur nochmals betonen, dass die Initianten bereits in ihrem Antrag erwähnt haben, dass in die bevorstehende Teilrevision 2020 des kantonalen Richtplans Massnahmen gegen die unerwünschte Kapazitätserhöhung aufgenommen werden sollen und diese mit umweltfreundlichen Massnahmen zu realisieren seien.

Wir behaupten nicht, dass die Verkehrsführung in einem dicht besiedelten Gebiet mit einfachen Rezepten gestaltet werden kann. Wir sind aber der Überzeugung, dass es möglich ist, und vor allem, dass die Bedürfnisse der vom Verkehr belasteten Wohnbevölkerung eindeutig höher gewichtet werden sollten. Aus den genannten Gründen sieht die EVP in diesem Postulat mindestens ein halb volles Glas an guten Argumenten und wird ihm deshalb zustimmen.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Hier haben wir einen wunderbaren Kirchturmvorstoss; wir betrachten Bassersdorf und nur Bassersdorf. Man will den Verkehr aus den Augen haben – das hat Thomas Lamprecht so gesagt –, aus den Augen und somit aus dem Sinn. Er will es einfach vergessen. Aber er vergisst dabei, dass es auch umliegende Gemeinden gibt: Kloten, Dietlikon, Wallisellen werden durch diese Umfahrungsstrasse einen massiven Mehrverkehr bekommen. Ich hoffe schwer, dass sich alle Klotener, Dietlikonerinnen und Walliseller hier im Rat heftig gegen diesen Vorstoss wehren. Mit dieser Strasse gibt es eine Mehrbelastung. Das ist keine Entlastungsstrasse, das ist eine Belastungsstrasse. Es geht Kulturland verloren. Thomas Lamprecht, du als Bauer, wie kannst du fordern, dass da noch weiteres Kulturland verloren geht?

Dieser Stau, den wir in Bassersdorf haben, hatten wir vorher schon bei der Interpellation (*gemeint ist Traktandum 3, KR-Nr. 80/2021*) als Thema. Dieser Stau ist

nicht einfach so Stau, dieser Stau ist eine Summe von Menschen, die einfach finden, sie müssen Auto fahren, egal was ist. Auch hier wieder: vermeiden, verlagern, verbessern. Ich will, dass der Verkehr wirklich anders organisiert wird: Das ist gut für das Klima; das ist gut für die Menschen; das ist gut auch für die Aufenthaltsqualität in Bassersdorf. Machen Sie Tempo 30; machen Sie weniger Verkehr; gehen Sie in die richtige Richtung, aber nicht mit Kulturlandverlust und neuen Strassen, die insgesamt einen deutlichen Mehrverkehr bringen. So sicher nicht! Die SP wird dieses Postulat nicht unterstützen.

*Doris Meier (FDP, Bassersdorf):* Vorneweg meine Interessenbindungen: Ich bin Vizepräsidentin der Zürcher Planungsgruppe «Glattal» und Altgemeindepräsidentin von Bassersdorf.

Bereits in meinem Votum zum Bauprogramm «Staatsstrassen» habe ich darauf hingewiesen, dass die Verkehrssituation für die ganze Region belastend ist und die geplanten und geforderten Verdichtungen vom Kanton im Bestand zu weiteren Verkehrsbelastungen an den Hauptverbindungen führen. So ist es für die gesamte Region wichtig – und nicht wie Felix Hoesch sagt, nur für Bassersdorf –, dass der Kanton weiterhin zusammen mit allen betroffenen Gemeinden nach Lösungen sucht, statt voreilig die Südumfahrung für Bassersdorf nicht mehr weiterzuerfolgen.

Im Synthesebericht für die Korridorstudie «Verlegung Baltenswilerstrasse in Bassersdorf», der unter der Führung des Amts für Mobilität gemacht wurde, steht unter Kapitel 7.3.: «Aufgrund der Ergebnisse empfehlen wir die Südumfahrung kurz» – was die jetzt diskutierte Verlängerung ist – «sofern die Südentwicklung Bassersdorf weiterhin angestrebt wird.» Und genau dies hat der Bassersdorfer Souverän an der Gemeindeversammlung vom 9. Dezember 2021 mit der Annahme des kommunalen Richtplanes deutlich gezeigt. Er hat einerseits das bestehende Gewerbegebiet in ein Mischgebiet umgezont und ein potenzielles Entwicklungsgebiet, wo in Abstimmung von Siedlung und Verkehr ein dichtes Mischgebiet mit attraktiven und wertschöpfungsstarken Arbeitsnutzungen sowie Wohnnutzungen entstehen soll, festgelegt. Am 20. Juni 2022 hat die Gemeindeversammlung auch die Bau- und Zonenordnung festgelegt und die Absichten im regionalen Richtplan bestätigt und das Gebiet «Bahnhof Süd» in eine fünfgeschossige Wohnzone mit Gewerbeerleichterung bestätigt. Optimale Voraussetzungen, um Siedlung und Verkehr nun aktiv gemeinsam zu planen.

Es ist uns bewusst, dass mit diesem Postulat nur ein Zeichen gesetzt wird. Aber mit den Entscheiden an der Gemeindeversammlung haben die Bassersdorfer und Bassersdorferinnen ihren Teil zur Lösung beigetragen. Die Rahmenbedingungen haben sich geändert. Die Umfahrung Süd muss nun vom Kanton nochmals beurteilt werden. Deshalb unterstützt die FDP das Postulat.

*Ulrich Pfister (SVP, Egg):* Kollege Lamprecht, unser Bauer offenbar, aus Bassersdorf, hat eigentlich alles gesagt. Die Regierung lehnt das Postulat ab und befürchtet Mehrverkehr für einzelne Gemeinden. An dieser Stelle kann erwähnt werden, dass verschiedene Gemeinden in der Vergangenheit ihre Ortsumfahrung

aus dem Richtplan gestrichen haben. Sie wollten dadurch verhindern, dass durch diese neuen Strassen Mehrverkehr angezogen wird. Die Situation ist nun einfach so, dass diese Dörfer weiterhin im Verkehr ersticken. Sie können hier grundsätzlich den Verkehr oder respektive die Mobilität hinterfragen. Es wird in Zukunft nicht weniger Mobilität geben. Wenn wir 2022 auf eine neue Zuwanderung von gegen 200'000 Personen zusteuern, wollen auch diese Personen mobil bleiben, egal mit welchem Transportmittel. Es ist hier eine einmalige Chance, eine neue Strasse zu prüfen, welche ein stark belastetes Gebiet entlasten würde. Mit der Überweisung dieses Postulats hat die Regierung die Möglichkeit, einen Richtplaneintrag einer entsprechenden Strasse zu prüfen und die Auswirkungen genau zu klären. Mit der Überweisung dieses Postulats ist noch keine Strasse gebaut. Ich appelliere hier auch an die Gemeindevertreter der betroffenen Gemeinden, dieser Lösung eine Chance zu geben. Stimmen Sie mit uns für die Überweisung dieses Postulats.

*Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon):* Zwei Sätze sind mir beim meinen Vorgesprechern hängengeblieben. Der erste Satz war: Diesen Verkehr wollen wir nicht. Nun, ein solcher Satz kann keine Basis für eine vernünftige Verkehrspolitik sein. Der zweite Satz, der hängengeblieben ist: Lösungen suchen. Ja, wir müssen alle miteinander Lösungen suchen. Aber in diesem Fall müssen wir andere Lösungen suchen. Es ist ganz klar: Diese Umfahrungsstrasse bringt nur eine beschränkte Entlastung. Wir haben neben dem Quell- und Zielverkehr nach wie vor einen massgeblichen Anteil an Durchgangsverkehr. Jeder Angebotsausbau – und eine solche neue Strasse ist ein Angebotsausbau, und zwar nicht nur auf dieser Strasse, sondern natürlich eben auch auf der bestehenden Strasse, die dann entlastet wird –, zieht mehr Verkehr an. Wir haben eine induzierte Nachfrage, die dann entsteht. Genau das ist das Problem. Das betrifft nicht nur die Strasse, das betrifft alle Angebote selbstverständlich. Aber wir können nicht einfach weiterhin nach der Fassung leben: Ja, es interessiert uns nicht, wenn es um Strassen geht.

Weiter wurde auch von der Altgemeindepräsidentin das Entwicklungsgebiet angesprochen. Es macht wenig Sinn in der heutigen Zeit, wenn man ein Entwicklungsgebiet jetzt rein oder sehr stark auf die Erschliessung mittels des MIV ausrichtet und dieses Gebiet dann auch gleichzeitig noch deutlich mit Lärm belastet. Ich bin einverstanden: In Bassersdorf haben wir ein Problem und das müssen wir lösen, gemeinsam, Gemeinden, Nachbargemeinden, Region und der Kanton. Aber diese Umfahrungsstrasse, diese Entlastungsstrasse ist keine brauchbare Lösung. In diesem Sinn bitte ich Sie, lehnen Sie dieses Postulat ab. Suchen wir miteinander nach tragfähigen und brauchbaren Lösungen. Herzlichen Dank.

*Urs Dietschi (Grüne, Lindau):* Der Erstunterzeichner des Postulats kommt aus Bassersdorf, ein weiterer wohnt auf der Forch und ein Dritter lebt im Säuliamt. Die Verkehrssituation in Bassersdorf richtig einzuschätzen, gelingt dem Erstunterzeichner nicht – gleich wie der Mehrheit des Bassersdorfer Gemeinderats –, von den Mitunterzeichnern von der Forch und aus dem Säuliamt ganz zu schweigen.

Aus der Gebietsplanung «Mittleres Glatttal 2019» ist ersichtlich, dass die Südumfahrung nicht zielführend ist. Die Verzweigung von und nach Nürensdorf und Brütten liegt mitten im Dorf, im Zentrum. Die Ursache der Kolonnen zu den Stosszeiten vom Bassersdorfer Zentrum in alle Richtungen ist der Quell- oder Zielverkehr der Gemeinde Bassersdorf von und zu den Gemeinden Kloten, Dietlikon und Effretikon; ein weiterer grosser Teil des Durchgangsverkehrs von und nach Nürensdorf und Brütten, teilweise auch Winterthur.

Die vermeintliche Entlastung mit der Südumfahrung zwischen Zürcher- und Klotenerstrasse ist ein realitätsferner Traum, weil der Verkehrsfluss andere Wege nimmt. Wie der Kanton am 24. November 2020 festhielt, würde der Bau der Südumfahrung eine deutliche Kapazitätserweiterung im kantonalen Strassennetz und damit eine wesentliche Erhöhung der Attraktivität des MIV im Siedlungsraum zwischen der Autobahn A1 und dem Flughafen bewirken. Die daraus zu erwartenden Verkehrsverlagerungen auf den Hauptachsen in den Nachbargemeinden Kloten und Dietlikon stellen eine übermässige Belastung der dortigen, teilweise bereits überlasteten Infrastrukturen dar, die durch flankierende Massnahmen nicht aufgefangen werden können. Übrigens: Die Stadt Kloten lehnt wegen des zu erwartenden Mehrverkehrs die Südumfahrung ab. Gleichzeitig widerspricht die Erreichbarkeit mit dem MIV dem Ziel, das Gebiet «Steinacker Kloten» sowie die Gebiete «Grindel» und «Bahnhof Bassersdorf Süd» primär mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Dies trifft auch dann zu, wenn die neuen Verkehrsströme am Rand der Entwicklungsgebiete vorbeiführen. Die neue Strasse im vorgesehenen Korridor zwischen Zürich- und Klotenerstrasse würde sich negativ auf die Natur und Landschaft, den Freiraum, die Gewässer und das Grundwasser sowie die Lärmsituation auswirken.

Die Postulanten zitieren aus dem Synthesebericht des AFV (*Amt für Verkehr*) lediglich, was ihnen dient, nämlich, dass die Strasse realisierbar wäre. Nicht berücksichtigt sind die negativen Punkte, wie die erhöhte Attraktivität für den MIV, insbesondere in der Beziehung Effretikon-Glattal deutliche Kapazitätserweiterung des MIV, der im Widerspruch zum GVK (*Gesamtverkehrskonzept*) steht, der das Ziel hat, den ÖV im Glatttal und den Wegen vom und zum Flughafen zu erhöhen; Reserve- und Landwirtschaftszonen mit angrenzenden Wohn- und Gewerbezone mit Lärmempfindlichkeitsstufen II und III; dass Planungs- und Immissionsgrenzwerte der Lärmempfindlichkeitsstufe II bei den nächstgelegenen Gebäuden nicht eingehalten werden können – ein bisher nicht mit dem Strassenlärm belastetes Gebiet wird damit eingedeckt, ohne dass sich die Lärmsituation an der bisherigen Strasse verbessert –; käme vollständig im Gewässerschutzbereich A und teilweise in der Grundwasserschutzzone S3 zu liegen – bauliche Eingriffe in Schutzzone S3 sind grundsätzlich nicht zulässig; würden mit dem Auen- und Altbach zwei Oberflächengewässer tangieren; der Auenbach ist gemäss kantonalem Revitalisierungsplanung ein Gewässerabschnitt erster Priorität, würde durch die Unterquerung südlich der Bahnlinie durch die Hochwassergefährdung eine wesentliche Schwachstelle darstellen; würde grösstenteils in einer Reservezone und teilweise in einer Landwirtschaftszone verlaufen, welche als Fruchtfolgefä-

che klassiert ist – ein belasteter Standort wird ebenfalls durchquert; würde zwischen der Hardstrasse und dem Schützenwisweg in einer archäologischen Zone zu liegen kommen – Massnahmen zum Schutz archäologischer Güter müssten getroffen werden –; das Entwicklungsgebiet «Bahnhof Süd» würde dessen Entwicklung mit einer allfälligen Südumfahrung behindern.

Das Fazit: Die umweltrechtliche Machbarkeit der Südumfahrung ist aufgrund des Grundwasserschutzes insgesamt als sehr kritisch anzusehen; es würde massiv Mehrverkehr generiert. Rund 60 Millionen Franken für massiven Mehrverkehr und Strassenlärm in einer bisher nicht betroffenen Siedlung und kaum Entlastung auf der bisherigen Strasse ist keine Lösung. (*Die Redezeit ist abgelaufen.*)

*Thomas Lamprecht (EDU, Bassersdorf) spricht zum zweiten Mal:* Der Sprecher der Grünen war sehr ausführlich. Ich möchte nur noch auf die Problematik des Grundwassers eingehen. Das ist so; Grundwasserprobleme haben wir an dieser Stelle. Aber etwas weiter daneben haben wir viele Häuser mit dem gleichen Grundwasserproblem. Und viele Häuser haben mehr Grundfläche als eine Bahnunterführung, die das Grundwasserproblem verschärft. Also, wenn gebaut wird, ist es okay, wenn das Grundwasser tangiert wird, also, wenn Häuser gebaut werden. Aber für eine Strasse reicht es dann nicht. Das ist etwas, das unverständlich ist.

Die GLP sagt, das Problem sei erkannt. Dankeschön, ja und wir möchten Lösungen suchen. Deshalb bitte ich auch, dieses Postulat zu überweisen, damit wir überhaupt beginnen können, nach Lösungen zu suchen. Die EVP sagt es ja richtig: Wir müssen auf die Umwelt Rücksicht nehmen. Das gehört dazu; das haben wir ja im Postulat auch erwähnt. Zur SP ist zu sagen, naja, ich bin nicht Bauer, sondern Schreinermeister und Unternehmer. Aber die Bauernlobby war schon bei mir und gratulierte mir. Sie wollten mich schon aufnehmen.

Tempo 30 wurde auch erwähnt. Naja, am Morgen und am Abend ist während zweier Stunden Tempo fünf angesagt. Was heisst das, Tempo 30? Eine Mindestgeschwindigkeit, dass es doch schneller geht?

Und die Nachbargemeinden hätten Mehrverkehr: Ja, einige haben Mehrverkehr, andere haben weniger Verkehr. Am Schluss wollen wir ein Nullsummenspiel. Vor allem, das möchte ich auch noch erwähnen: Der Verlust des Kulturlandes, der Brüttenertunnel, der benötigt dann ganz, ganz viel Kulturland. Wieso kann man dann die Umfahrung von Bassersdorf nicht gleich mit einberechnen? Dann ist es gar nicht mehr so viel.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Es wurde gesagt, 2020 wurde im Anschluss an die Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Verlegung der Baltenswilerstrasse im Zusammenhang mit dem Bau des Brüttenertunnels ergänzend eine vertiefte Beurteilung der Chancen und Risiken der im Postulat geforderten Umfahrungsstrasse durchgeführt; dabei waren insbesondere auf die Wechselwirkungen mit parallelen Planungen in der Siedlungsentwicklung aufzuzeigen. Die Ergebnisse der Studie waren klar: Die gewünschte Umfahrungsstrasse kann die Ortsdurchfahrt aufgrund der Anbindung von Nürens Dorf an das Staatsstrassennetz

im Zentrum von Basserdorf nur teilweise entlasten. Also, die Wirkung ist halt nicht so, wie man sich das vielleicht wünscht. Dabei haben wir eine deutliche Kapazitätserhöhung im Kantonsstrassennetz im gesamten Siedlungsraum, das müssen Sie wissen, im gesamten Siedlungsraum zwischen der Autobahn A1 bei Effretikon und dem Flughafen.

Dann gibt es auch Auswirkungen der Verkehrsverlagerung in Kloten und Dietlikon, und zwar negative. In Kloten und in Dietlikon würde eine übermässige Belastung der dortigen, teilweise heute bereits bestehenden und überlasteten Infrastrukturen noch weiter belastet. Wir haben auch geschaut, ob es flankierende Massnahmen gibt, die diese Widersprüche auflösen könnten; leider war auch das nicht der Fall.

Dann auch die Lärmbelastung im Siedlungsraum: Meine Fachleute haben erkannt, dass die neue Verkehrsachse eine zusätzliche Lärmquelle darstellt bei gleichzeitiger halt nur geringer Lärmentlastung, das heisst für mich auch, der Nutzen, den wir generieren, der ist halt nicht grösser als die Belastungen; die Belastungen sind leider grösser.

Dann wäre auch noch die Weiterführung der Glattalbahn von Kloten bis Bahnhof Bassersdorf. Aber diese Weiterführung ist garantiert, sie braucht keine Umfahrungsstrasse, das heisst, wir haben auch entsprechende Kapazitätsreserven.

Fazit: Es stehen für eine siedlungsverträglichere Abwicklung des Verkehrs – dieses Anliegen, das kann ich selbstverständlich sehr gut nachvollziehen – verträglichere Möglichkeiten, betrieblicher Natur, gestalterischer Natur. Diese wurden zwischenzeitlich übrigens bereits teilweise auch realisiert. In diesem Sinne kommt die Regierung zum Fazit, dass es nicht mehr dafür gibt, als dagegen, sondern eben umgekehrt. In diesem Sinne haben wir Ihnen darum auch den Antrag gestellt, eine Berichterstattung abzulehnen. Sollten Sie den Bericht dennoch wünschen, dann würden wir den selbstverständlich liefern. Herzlichen Dank.

#### *Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 84 : 74 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat KR-Nr. 93/2021 nicht zu überweisen.**

Das Geschäft ist erledigt.