

Sitzung vom 6. Januar 2015

6. Anfrage (Äussere Nordumfahrung)

Die Kantonsräte Christian Lucek, Dänikon, Dieter Kläy, Winterthur, und Josef Wiederkehr, Dietikon, haben am 20. Oktober 2014 folgende Anfrage eingereicht:

Mit Beschluss vom 18. März 2014 hat der Kantonsrat die Linienführung der sogenannten äusseren Nordumfahrung erneut in den Richtplan aufgenommen. Die als Hochleistungsstrasse mit langfristigem Realisierungshorizont eingetragene Verbindung der A 1 zwischen Wettingen und Winterthur Nord bildet die direkteste Verbindung der wichtigsten Ost-West-Achse der Schweiz und ist geeignet, den Ballungsraum Zürich, mit der bestehenden Nordumfahrung als eigentlicher Stadttangente, nachhaltig vom Transitverkehr zu entlasten. Die Linienführung erlaubt zudem die Kombination mit im Richtplan vorgesehenen Umfahrungsprojekten und der Entlastung des Neeracherrieds. Die Bevölkerungsentwicklung und die weiter steigende Mobilität werden auch in Zukunft leistungsfähige Verkehrsträger erfordern. Die äussere Nordumfahrung wird damit eine wichtige Funktion im Nationalstrassennetz einnehmen und langfristig sicherstellen, dass der Kanton Zürich nicht im Stau versinkt.

Mit dem Ergänzungsbericht zum Postulat KR-Nr. 391/2000 hat der Regierungsrat am 11. Dezember 2002 zu verschiedenen Fragen Stellung genommen und sich mehrheitlich skeptisch zum Nutzen der äusseren Nordumfahrung geäussert. Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen, wie des hohen Verkehrswachstums, der Anpassungen im Richtplan Kapitel Siedlung und der aktualisierten Datenlage, muss die Situation neu beurteilt werden.

Der Regierungsrat wird deshalb eingeladen folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie haben sich die im Ergänzungsbericht erwähnten Verkehrszahlen und Schätzungen in der Realität entwickelt und wie wird die potenzielle Auslastung der äusseren Nordumfahrung sowie das damit verbundene Entlastungspotenzial für die bestehende Nordumfahrung (Nordring) eingeschätzt?
2. Wie hoch ist der Transitanteil auf der Achse Wettingen–Winterthur, insbesondere des Schwerverkehrs, und wie wird dessen Entwicklung eingeschätzt?

3. Falls Frage 2 nicht oder nur unpräzise beantwortet werden kann: Welche Massnahmen trifft der Regierungsrat, um diese für die Nutzwertbeurteilung der äusseren Nordumfahrung wesentlichen Angaben zu erlangen?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die äussere Nordumfahrung als Zukunftsprojekt aus heutiger Sicht?
5. Wann und in welchem Umfang werden, in Koordination mit dem Bund, die Planungsarbeiten für die äussere Nordumfahrung aufgenommen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Christian Lucek, Dänikon, Dieter Kläy, Winterthur, und Josef Wiederkehr, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Ergänzungsbericht (Vorlage 3893c) enthält keine Angaben zu der seinerzeit vorausgesagten Verkehrsentwicklung auf der A1 *ohne* äussere Nordumfahrung. Daher ist ein Vergleich der im Ergänzungsbericht enthaltenen Zahlen (Tabellen 1 bis 3) mit der tatsächlichen Entwicklung während der letzten Jahre nicht möglich.

Hingegen kann die Prognose der Auslastung der äusseren Nordumfahrung, bei einer Annahme von durchgehend zwei Fahrspuren pro Richtung, sowie der sich daraus ergebenden Entlastung der bestehenden A1/Nordumfahrung Zürich wie folgt aktualisiert werden (Grundlage Kantonales Gesamtverkehrsmodell):

Abschnitt	Durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) (Personenwagen/Tag)
Wettingen–Dielsdorf	31 000
Dielsdorf–Bülach	34 000
Bülach–Embrach	41 000
Embrach–Neftenbach	55 000
Neftenbach–Winterthur	51 000

Die Unterschiede gegenüber dem Ergänzungsbericht bei den Schätzungen für die Abschnitte Embrach bis Winterthur sind auf eine erhebliche Bevölkerungsentwicklung in diesem Einzugsgebiet bei einem hohen Anteil von Ziel-/Quellverkehr zurückzuführen.

Das Entlastungspotenzial der äusseren Nordumfahrung auf die bestehende Nordumfahrung im sechspurigen Ausbauzustand wird wie folgt geschätzt:

Abschnitt	DWV (Personenwagen/Tag)
A20 Gubrist	–13%
A20 Affoltern-Seebach	–15%
A20 Stelzen	–15%

Zu Fragen 2 und 3:

Der Anteil des Transitverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen auf der Achse zwischen Wettingen und Winterthur beträgt derzeit gemäss Modellschätzungen auf der Autobahn bei Wettingen 4% und bei Winterthur 13%. Für den Schwerverkehr ergeben sich ähnliche Transitanteile. Für die Zukunft (bis 2030) zeigen die Modellschätzungen, dass sich der Transitanteil am Gesamtverkehr leicht verringert. Dies lässt mit dem erwarteten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum im Kanton und dem damit verbundenen zunehmenden Quell-/Ziel- und Binnenverkehr erklären.

Zu Frage 4:

Die äussere Nordumfahrung würde voraussichtlich zu einer gewissen Entlastung des bestehenden Nationalstrassennetzes und zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses und damit der Verkehrssicherheit auf diesem Netz führen (vgl. Beantwortung der Frage 1). Aufgrund des heutigen Kenntnisstands ist jedoch anzunehmen, dass die äussere Nordumfahrung insgesamt wie auch in Teilstrecken nur eine beschränkte Entlastungswirkung hätte, der mutmasslich sehr hohe Kosten gegenüber stünden.

Die äussere Nordumfahrung verläuft gemäss der Richtplaneinträge überwiegend durch Gebiete, die gemäss kantonalem Raumordnungskonzept (ROK) den Handlungsräumen «Landschaft unter Druck» und «Kulturlandschaft» zugeordnet sind. Das ROK gibt vor, dass in diesen Räumen auf eine weitere Steigerung der Erschliessungsqualität zu verzichten ist. Selbst wenn nur eine sehr geringe Anzahl Anschlüsse zwischen der A 1 bei Wettingen und Winterthur vorgesehen werden, wäre dies mit merklichen Steigerungen der strassenseitigen Erschliessungsqualität in diesen Gebieten verbunden und würde dort die nicht gewünschte weitere Zersiedelung fördern. Darüber hinaus würden Landschaft und Natur durch das Bauwerk stark beeinträchtigt werden. Somit erscheint auch die umweltrechtliche Machbarkeit des Vorhabens zweifelhaft.

Eine wirksame Entlastung der stark belasteten Abschnitte der A 1 zwischen Baden und Winterthur erfolgt hingegen durch den Ausbau der Nordumfahrung auf sechs Spuren, den Bau der Glattalautobahn sowie der Umnutzung der Pannenstreifen auf der Umfahrung Winterthur. Ein erster Abschnitt zwischen Winterthur-Ohringen und Kantonsgrenze TG wird bis 2016 für eine zeitweise Pannenstreifenumnutzung hergerichtet, der gesamte Abschnitt zwischen der Kantonsgrenze und Effretikon soll 2020 dem Verkehr übergeben werden können. Der Regierungsrat setzt sich daher für die rasche Aufnahme der Ausbaurbeiten am Nordring und der Planung der Glattalautobahn durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ein.

Zu Frage 5:

Gemäss kantonalem Richtplan ist der gesamte Streckenverlauf der äusseren Nordumfahrung als Nationalstrasse vorzusehen. Demensprechend müssten die Planungen durch das ASTRA aufgenommen oder wenigstens koordiniert werden. Der Bundesrat hatte jedoch bereits den revidierten Richtplan Verkehr vom 26. März 2007 in Bezug auf die äussere Nordumfahrung unter dem Vorbehalt der späteren Überprüfung (Bedarf, Prioritäten, räumliche Abstimmung) nur als Zwischenergebnis genehmigt. Die äussere Nordumfahrung war auch nicht Gegenstand der (noch) nicht umgesetzten Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. Auch angesichts der ungeklärten künftigen Finanzierung der Nationalstrassen ist nicht damit zu rechnen, dass der Bund die Planung der äusseren Nordumfahrung in absehbarer Zeit an die Hand nehmen wird. Angesichts des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses sieht sich der Regierungsrat nicht veranlasst, eigene Planungen vorzunehmen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi