

Antrag des Regierungsrates vom 8. April 2015

5179

**Beschluss des Kantonsrates
über die Teilrevision des kantonalen Richtplans
(Kapitel 4 Verkehr, verschiedene Vorhaben)**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 8. April 2015,

beschliesst:

I. Die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4 Verkehr, verschiedene Vorhaben) wird festgesetzt.

II. Vom Erläuterungsbericht wird Kenntnis genommen.

III. Veröffentlichung im Amtsblatt und in der Gesetzessammlung.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Weisung

A. Ausgangslage

1. Anlass für die Teilrevision des kantonalen Richtplans

Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument des Kantons, um die langfristige räumliche Entwicklung zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten. Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes (RPG) sind kantonale Richtpläne zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

Das Kapitel Verkehr wurde mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 neu festgesetzt und am 14. Mai 2008 vom Bundesrat genehmigt. Seither wurde der kantonale Richtplan einer umfassenden Gesamtüberprüfung unterzogen, wobei auch das Kapitel Verkehr auf den neusten Stand gebracht wurde. Der Kantonsrat hat den kantonalen Richtplan aufgrund der Ergebnisse der Gesamtüberprüfung mit Beschluss vom 18. März 2014 gesamthaft neu festgesetzt.

Inzwischen sind die Grundlagenarbeiten zu einzelnen Vorhaben im Bereich Verkehr so weit fortgeschritten, dass die entsprechenden Festlegungen im kantonalen Richtplan angepasst werden können. Damit soll sichergestellt werden, dass der Stand der Planung korrekt wiedergegeben und die Abstimmung mit weiteren raumwirksamen Vorhaben in den betroffenen Räumen nicht behindert wird. Diese Anpassungen sind in der vorliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr zusammengefasst.

2. Rahmenbedingungen des Bundes

In Bezug auf diejenigen Vorhaben, die das Hochleistungsstrassennetz betreffen, sind die bundespolitischen Rahmenbedingungen zu beachten. Mit Botschaft vom 18. Januar 2012 beantragte der Bundesrat den eidgenössischen Räten, den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz von 1960 anzupassen und das Nationalstrassennetz um 376 km zu erweitern (Netzbeschluss, NEB). Die Vorlage stützt sich auf den vom Bundesrat 2006 beschlossenen Sachplan Verkehr, der die A53 (Brütisellen–Wetzikon–Rapperswil–Reichenburg) zur Aufnahme ins Grundnetz und damit in die Zuständigkeit des Bundes vorsah. Die zur

Finanzierung dieser Netzanpassung erforderliche Erhöhung der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) wurde von den schweizerischen Stimmberechtigten am 24. November 2013 abgelehnt. Die Anpassung des Netzbeschlusses konnte daher bis heute nicht in Kraft gesetzt werden. Aufgrund verschiedener bundespolitischer Vorstösse besteht indes Grund zur Annahme, dass die Anpassung des Netzbeschlusses zu einem späterem Zeitpunkt mit einer anderen Finanzierung dennoch umgesetzt wird.

Wie bereits in der ersten Botschaft 2010 hat der Bund auch in der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die zweite Periode des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz (PEB) vom 26. Februar 2014 festgestellt, dass zur Beseitigung der Engpässe in den Räumen Glattal und Lausanne-Morges der Bau einer neuen Verbindung die bessere Lösung darstellt als die Erweiterung der bestehenden Nationalstrassen. Die inzwischen durch das Bundesamt für Strassen durchgeführten Vertiefungsstudien bestätigen diese Einschätzung. Entsprechend hat der Bundesrat in der NEB-Botschaft neben der Übernahme von 383 km bestehender kantonalen Strassen die Aufnahme dieser beiden neuen Netzelemente ins Nationalstrassennetz beantragt. Nach der Ablehnung der Erhöhung des Vignettenpreises durch die schweizerische Stimmbevölkerung schlägt der Bundesrat nun vor, diese beiden Netzelemente im Rahmen der Botschaft zur Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Damit würde er über die Rechtsgrundlage für die weiteren planerischen Schritte verfügen.

Trotz der ungeklärten Finanzierung und der dem Bund heute fehlenden Rechtsgrundlage für diese Vorhaben sind die eindeutigen Ergebnisse der planerischen Arbeiten im kantonalen Richtplan festzuhalten, um die Abstimmung mit dem Sachplan Verkehr des Bundes sowie weiteren raumwirksamen Vorhaben in den betroffenen Räumen zu erleichtern und eine klare Ausgangslage für die weiteren Projektierungsschritte zu schaffen.

B. Glattalautobahn, Verzweigung Zürich-Nord bis Verzweigung Baltenswil

1. Ausgangslage

Die A 1 im Raum Glattal/Winterthur stellt einen der bedeutendsten Engpässe im Nationalstrassennetz dar. Die Kapazitätsgrenze dieses Autobahnabschnitts, der mitten durch einen der am dichtesten besiedelten Räume der Schweiz führt, wird heute regelmässig erreicht. 2011

und 2012 untersuchte das Bundesamt für Strassen daher im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung zahlreiche mögliche Varianten für eine Leistungssteigerung. Die zuständigen kantonalen Behörden sowie die betroffenen Planungsregionen und Gemeinden waren im Rahmen einer Behördendelegation in die Arbeiten einbezogen. Der Untersuchungssperimeter umfasste den gesamten Abschnitt der A1 zwischen der dann ausgebauten Nordumfahrung Zürich im Westen und der Verzweigung Oberwinterthur im Osten. Neben Varianten für neue Netzelemente wurden auch kapazitätssteigernde Massnahmen auf der bestehenden Strasseninfrastruktur geprüft, insbesondere die Bewirtschaftung der Pannestreifen (Variante «0+»). Da damit allein keine nachhaltige Beseitigung des Engpasses erreicht werden kann, wurde diese Variante verworfen. Sie wird vom Bundesamt für Strassen jedoch als mögliche Übergangslösung ins Auge gefasst.

2. Ergebnis der Untersuchungen

Als die beiden zielführendsten Varianten erwiesen sich die Varianten G1b und G3 tief. In beiden Fällen erfolgt ein Ausbau der bestehenden A1 von Wallisellen bis Oberwinterthur. Auch würde die Kapazität des Brüttseller Kreuzes in der Fahrtrichtung vom Oberland (A53) in Richtung Zürich bei beiden Varianten verbessert. Beide Varianten erfüllen damit die Hauptanforderung, nämlich die Beseitigung des Engpasses. Aufgrund der geringeren Kosten und des grösseren Nutzens bevorzugt das Bundesamt für Strassen die Variante G1b. Diese sieht ein neues Netzelement mit einer 2x2-streifigen, weitgehend unterirdischen Verbindung zwischen Zürich-Nord und Baltenswil vor. Der bestehende Anschluss Brüttsellen wird beibehalten.

Die im Untersuchungssperimeter gelegenen Gemeinden können dann wirksam von ortsfremdem Strassenverkehr entlastet werden, wenn dieser möglichst auf der Autobahn gebündelt wird und dort behinderungsfrei verkehren kann. Die Variante G1b erfüllt diese Anforderungen durch die gerade Linienführung und den Verzicht auf zusätzliche Anschlüsse am besten. Sie schafft zudem eine gewisse Netzredundanz und ermöglicht damit eine deutliche Verbesserung der Zuverlässigkeit im Hochleistungsstrassen-System. Bestandteil dieser Variante ist der Ausbau der A1 zwischen dem Anschluss Neuguet und der Verzweigung Brüttsellen sowie der A51 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Flughafen auf jeweils sechs Fahrstreifen. Der im bisherigen Richtpläneintrag als zu prüfende Option enthaltene Anschluss Dietlikon lässt sich bei einem Sechs-Spur-Ausbau nicht verwirklichen. Der als geplant eingetragene Vollausbau des bestehenden Halbanchlusses Opfikon kann in Form eines zweiten

Halbanschlusses südlich der Verzweigung Zürich-Nord verwirklicht werden.

Die bisher im kantonalen Richtplan eingetragene Linienführung entspricht im Wesentlichen der vom Bund ebenfalls geprüften, zweitbesten Variante G3 tief. Diese sah einen Anschluss im Raum Kloten-Bassersdorf vor. Der dadurch verursachte Mehrverkehr nach Kloten und zum Flughafen würde die Leistungsfähigkeit der bestehenden Strassen jedoch deutlich übersteigen und könnte ohne einen zusätzlichen Ausbau des kantonalen Strassennetzes nicht bewältigt werden. Die Verkehrserschliessung in diesem Raum soll gemäss kantonalem Raumordnungskonzept durch die verlängerte Glattalbahn und nicht durch einen zusätzlichen Ausbau des Strassennetzes verbessert werden. Insgesamt erfüllt die Variante G1b die umweltrechtlichen Anforderungen am besten und stimmt mit der gemäss kantonalem Raumordnungskonzept angestrebten Siedlungsentwicklung überein. Gegenüber den anderen geprüften Varianten weist sie mit Kosten von voraussichtlich rund 2,8 Mrd. Franken (ohne MWSt) auch das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis auf (Kostengenauigkeit +/-30%).

Mit Beschluss vom 9. Mai 2012 nahm der Regierungsrat vom Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung Kenntnis und sprach sich, in Übereinstimmung mit den Planungsregionen Glattal sowie Winterthur und Umgebung, für die Variante G1b aus (RRB Nr. 490/2012).

3. Festlegung im kantonalen Richtplan

Die heute im kantonalen Richtplan eingetragene, auf eine kantonale Zweckmässigkeitsbeurteilung zurückgehende Linienführung der Glattalautobahn entspricht somit nicht mehr dem derzeitigen Planungsstand. Neu ist die von Bund und Kanton bevorzugte direkte Linienführung gemäss Variante G1b festzulegen. Die bisher vorgesehene Nordumfahrung Kloten (Objekt Nr. 23) ist zu streichen.

Als Bestandteil des Vorhabens sind zudem der Ausbau der A1 auf sechs Fahrstreifen zwischen dem Anschluss Neuguet und der Verzweigung Brüttisellen sowie der A51 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Flughafen festzulegen. Der bisher als zu prüfende Option enthaltene Anschluss an die Dübendorferstrasse in Dietlikon entfällt. Für das untergeordnete Netz werden Begleitmassnahmen festzulegen und umzusetzen sein.

Trotz des ungewissen weiteren Planungsverlaufs ist angesichts der Dringlichkeit des Ausbaus ein mittelfristiger Realisierungshorizont festzulegen.

Im Kapitel 4.9 (Grundlagen) sind die Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung vom 18. Januar 2012 (BBl 2012 745) sowie die neu erarbeiteten Grundlagen zu den jeweiligen Strassenbauvorhaben aufzuführen (Bst. b Weitere Grundlagen, Strassenverkehr).

C. A 1, Verzweigung Baltenswil–Anschluss Töss, Ausbau auf acht Fahrstreifen

Die für den Raum Glattal/Winterthur durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung ergab ferner – in Ergänzung zum Bau der Glattalautobahn – die Notwendigkeit eines Acht-Spur-Ausbaus der A1 bis Winterthur. Erst durch die Kombination dieser aufeinander abgestimmten Elemente ergibt sich ein Korridor mit homogener Auslastung auf der gesamten Strecke vom Limmattaler Kreuz bis Oberwinterthur, womit das neue Netzelement Glattalautobahn bestmöglich genutzt werden kann, ohne dass andernorts neue Überkapazitäten geschaffen werden.

Der im Rahmen der Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz vorgesehene Ausbau der Umfahrung Winterthur ist bereits im kantonalen Richtplan festgelegt. Als zusätzliches Objekt ist somit der Ausbau der A1 zwischen der Verzweigung Baltenswil und dem Anschluss Winterthur-Töss in den Richtplan aufzunehmen. Der auszubauende Abschnitt schliesst im Westen an die Glattalautobahn (Objekt Nr. 22) und im Osten an den Ausbau der Umfahrung Winterthur (Objekt Nr. 32) an. Der Realisierungshorizont des Vorhabens ist entsprechend dem Ausbau der Umfahrung Winterthur als «mittel- bis langfristig» festzulegen.

D. Lückenschliessung Oberlandautobahn

1. Ausgangslage

Mit Beschluss vom 5. März 2008 setzte der Regierungsrat das Ausführungsprojekt für die Schliessung der Lücke der kantonalen Hochleistungsstrasse A53 zwischen Uster und Hinwil auf der Grundlage des kantonalen Strassengesetzes und entsprechend dem Eintrag im kantonalen Richtplan vom 26. März 2007 fest. Mit seinem Urteil vom 12. Juni 2012 hob das Bundesgericht diese Festsetzung nach durchlaufenem Instanzenzug mit der Begründung auf, das Projekt verstosse in seinem östlichen Abschnitt gegen den Moorlandschaftsschutz (BGE 138 II 281). Das Schutzziel von Art. 78 Abs. 5 der Bundesverfassung

lässt keine Verkehrsanlagen in Moorlandschaften zu, auch nicht in der Form von Tagbautunneln, wie es beim Projekt in weiten Abschnitten vorgesehen war.

Als Folge dieses Urteils wird die Moorlandschaft Wetzikon/Hinwil derzeit vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) neu festgelegt. Sie wird insbesondere im Raum des Weilers Hellberg (Gemeinde Gossau) und im Osten von Wetzikon (Schwändi) erweitert werden. Wenngleich die genaue Abgrenzung derzeit noch nicht rechtskräftig feststeht, ist klar, dass die ursprünglich vorgesehene direkte Linienführung der Oberlandautobahn zum Kreisel Betzholz und der im Projekt vorgesehene Anschluss Wetzikon-Ost nicht mehr möglich sein werden. In der Folge ist der bestehende Richtplaneintrag, der sich als nicht umsetzbar erwiesen hat, durch eine neue, dem heutigen Kenntnisstand entsprechende Linienführung zu ersetzen.

Der Bau der Oberlandautobahn wurde von Beginn an in Etappen vorgesehen. Dem heute noch fehlenden Teilstück wurde nicht zuletzt wegen der damals geringeren Verkehrsprobleme im Raum Wetzikon tiefere Priorität beigemessen als den übrigen Abschnitten. In der Zwischenzeit hat sich die verkehrliche Situation aufgrund der dynamischen Siedlungsentwicklung im Zürcher Oberland und der Weiterführung der Strasse im Kanton St. Gallen bis zum Zusammenschluss mit der A 3 in Reichenburg massgebend verschärft und führt täglich zu Verkehrsüberlastungen. Die Prognosen gehen davon aus, dass sich diese Entwicklung auch in Zukunft fortsetzen wird und dass die Verkehrsprobleme im Raum Wetzikon-Hinwil entsprechend weiter zunehmen werden.

Aufgrund dieser Ausgangslage wurden in einer Variantenstudie die Zweckmässigkeit und Bewilligungsfähigkeit verschiedener Linienführungen für den Lückenschluss zwischen Uster-Ost und dem Kreisel Betzholz geprüft und beurteilt. An den Arbeiten war neben den zuständigen kantonalen Stellen auch das Bundesamt für Strassen beteiligt. Ferner wurden die betroffenen Gemeinden und die Region Zürcher Oberland sowie die Bevölkerung über die Zwischenergebnisse orientiert. Die eigentliche Projektierung, und somit der Entscheid über die genaue Lage und Ausgestaltung der Strasse, wird Sache des Bundes sein, wenn der fragliche Abschnitt in seine Zuständigkeit gefallen ist.

2. Ergebnis der Verkehrsanalyse und Vorgaben für die Projektierung

Mit der Verkehrsanalyse wurde die Wirkung von verschiedenen Varianten untersucht, wobei zwei Grundsatzvarianten im Vordergrund standen: zum einen eine nördliche Strassenführung über Wetzikon und Hinwil, zum anderen eine Verbindung zur Forchautostrasse A 52. Den Berechnungen wurde die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zugrunde gelegt. Die Analyse ergab, dass – unabhängig vom weiteren, südlichen Verlauf – auf dem Abschnitt zwischen Uster-Ost und Wetzikon-West mit 45 000 bis 50 000 Fahrzeugen pro Tag zu rechnen ist. Auch auf dem weiter östlich gelegenen Abschnitt ist mit einer grossen Verkehrsmenge, rund 30 000 Fahrzeugen pro Tag, zu rechnen. Diese Verkehrsmengen erfordern einen durchgehenden Ausbau mit je zwei Fahrspuren pro Richtung. Nur so können das untergeordnete Strassennetz und somit das Siedlungsgebiet wirksam vom Verkehr entlastet werden.

Eine nördliche Linienführung über Hinwil mit einem Ausbau des bestehenden Strassennetzes musste ausgeschlossen werden, weil ein den Kapazitäten genügender Ausbau nicht möglich ist. Der bestehende Zubringer von Hinwil zum Kreisel Betzholz mit einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung könnte den über die Rapperswilerstrasse zugeführten Verkehr nicht abnehmen und wäre schon von Beginn weg in Spitzenzeiten überlastet. Da diese Strasse durch die Moorlandschaft Wetzikon/Hinwil führt, ist ein Ausbau ausgeschlossen. Dies gilt auch für jede andere Linienführung über Hinwil zum Kreisel Betzholz. Eine den Anforderungen genügende nördliche Linienführung ist somit nicht möglich.

Die Verkehrsanalyse ergab weiter, dass ein grosser Anteil von 40% bis 50% der von Uster herkommenden bzw. in Richtung Uster fahrenden Fahrzeuge den Anschluss Wetzikon-West benutzen und damit dem regionalen bzw. lokalen Verkehr zuzuordnen sind (Ziel- oder Quellpunkt in Wetzikon und Umgebung). Die starken Verkehrsbeziehungen von und nach Wetzikon einerseits und die weiterhin hohe Belastung der heutigen Aathalstrasse und der Ortsdurchfahrt Wetzikon andererseits bestätigen die im Richtplan eingetragene Linienführung im westlichen Abschnitt zwischen Uster-Ost und dem geplanten Anschluss Wetzikon-West als wirksamste und damit sachlich richtige Lösung. Für diesen Abschnitt, einschliesslich des Anschlusses Wetzikon-West, kann somit das ursprüngliche Projekt weiterverwendet werden.

Für die Fortsetzung ab Wetzikon-West konnten drei Linienführungen mit Anbindung an die Forchautostrasse gefunden werden, die in ihrer verkehrlichen Wirksamkeit praktisch identisch sind:

- Variante 1 zwischen Unterwetzikon und Grüt mit Anschluss an die Forchautostrasse bei Herschmettlen (Gemeinde Gossau). Bei dieser Variante wurde als Option auch ein möglicher Anschluss bei Wetzikon-Ost geprüft.
- Variante 2, zwischen Grüt und Gossau verlaufend, mit Anschluss an die Forchautostrasse bei Ottikon.
- Variante 3, zunächst wie Variante 2 zwischen Grüt und Gossau verlaufend, jedoch mit Anschluss an die Forchautostrasse bei Herschmettlen (wie Variante 1).

Um eine Aufnahme der Strasse ins Nationalstrassennetz zu ermöglichen, ist die europäische Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit in Tunneln zu berücksichtigen. Diese erlaubt in Tunneln mit Gegenverkehrsregime nur Höchstbelastungen von 10 000 Fahrzeugen pro Tag und Fahrtrichtung. Werden diese Werte überschritten, sind für die beiden Fahrtrichtungen getrennte Röhren vorzusehen. Zur Bewältigung des prognostizierten Verkehrs sind nach den einschlägigen technischen Standards zudem zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung erforderlich. Die Oberlandautobahn ist daher unabhängig vom Linienverlauf auf der gesamten Strecke richtungsgetreunt mit zwei Fahrstreifen pro Richtung auszuführen.

Die kantonale Forchautostrasse entspricht heute im fraglichen Abschnitt nicht den Anforderungen an eine Nationalstrasse. Insbesondere verfügt sie über keine Pannestreifen. Zwischen der Einmündung der Oberlandautobahn und dem heutigen Kreisel Betzholz ist sie daher auszubauen.

3. Ergebnis der Machbarkeitsbeurteilung

Alle drei Varianten sind in ihrer verkehrlichen Wirkung und den voraussichtlichen Kosten ähnlich. Bei der Wahl der Varianten sind ihre Umweltauswirkungen ausschlaggebend. Für alle Varianten liegen – in der Detaillierung dem Planungsstand entsprechend – ein Umweltbericht sowie eine Beurteilung durch die kantonalen Umweltausschüsse vor.

Auswirkungen auf die Umwelt

In Bezug auf die Machbarkeit liegen die Hauptherausforderungen beim Schutz des Grundwassers und der Landschaft. Der Projektabschnitt Wetzikon-Forchautostrasse weist grossräumige Schotter-Grundwasser-

leiter auf und ist dem Gewässerschutzbereich Au zugeordnet. Die zulässige Höhenlage des Trassees hat sich dort somit am mittleren Grundwasserspiegel zu orientieren: Einbauten bis zu diesem Niveau sind bewilligungspflichtig, solche unterhalb sind nur aus zwingenden Gründen (Standortgebundenheit) und mit einer Ausnahmegewilligung möglich. Es zeichnet sich somit ab, dass bei beiden Linienführungen kurze offene Abschnitte erforderlich sind. Für die Variante 1 betrifft dies den Bereich beim Hasenacher. Im Rahmen der vorliegenden Planungsstudie wurden in Untervarianten verschiedene Querungsmöglichkeiten geprüft (Varianten 1A-1D), wobei die vollständig unterirdische Führung zu einer unzulässigen Beeinträchtigung des Grundwasserträgers führen würde und deshalb ausgeschlossen werden musste. Bei der Variante 2 wurde festgestellt, dass eine unterirdische Querung des Gossauerbachs nicht möglich ist. Daher wird die Strasse in einem kurzen Abschnitt östlich des Tannenbergs offen zu führen sein. Sie kann im betreffenden Abschnitt so gelegt werden, dass sie vom Siedlungsgebiet her nicht einsehbar ist.

Die Verordnung zum Schutz der Drumlinlandschaft Zürcher Oberland (Natur- und Landschaftsschutzgebiet mit überkommunaler Bedeutung in den Gemeinden Bubikon, Dürnten, Gossau, Hinwil und Wetzikon) vom 13. März 1998 schützt über den Perimeter der bundesrechtlich inventarisierten Moorlandschaft Wetzikon/Hinwil hinaus den hier bedeutsamen Raum zwischen Grüt und dem Kreisel Betzholz. Die Variante 1 quert das kantonale Schutzgebiet Drumlinlandschaft Zürcher Oberland, während diese von der Variante 2 umfahren und damit geschont wird. Die Variante 1 mit dem offenen Abschnitt im Hasenacher sowie den übrigen Bauwerken beeinträchtigt das Schutzgebiet daher erheblich. Der Kanton ist gemäss Art. 3 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) vom 1. Juli 1966 verpflichtet, die Schutzobjekte unabhängig von ihrer Bedeutung zu schonen. Mit der Variante 2 besteht dazu eine Möglichkeit, die auch aufgrund anderer Umweltkriterien von den Fachstellen klar bevorzugt wird. Diese ist somit aus Sicht der Umweltauswirkungen zu bevorzugen. Schlechter als Variante 1 schneidet die Variante 3 ab, die deshalb nicht weiter zu verfolgen ist.

Mit der Lückenschliessung und dem Ausbau der Forchautostrasse zur Nationalstrasse besteht Anlass, die im kantonalen Richtplan eingetragene Landschaftsverbinding über die Forchautostrasse bei Herschmettlen zu erstellen (Pt. 3.9.2 Nr. 31). Diese dient der Wiederherstellung des Wildtierkorridors ZH 45 und der erholungsbezogenen Vernetzung.

Auswirkungen auf die Siedlung

Bei den Varianten 1 und 2 sind gewisse Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet von Grüt nicht auszuschliessen. Der offene Abschnitt der Variante 1 im Bereich Hasenacher betrifft indessen direkt einzelne Gebäude sowie die nahe gelegenen Siedlungen Hasenacher und Hundsruigen. Sie erweist sich daher gegenüber der Variante 2 als leicht nachteilig. Bei jeder Variante werden die Vorschriften des Lärmschutzes einzuhalten sein.

Verkehrswirkung und Anschlüsse

Aufgrund ihrer Lage ist bei Variante 2 ein Anschluss im Raum Wetzikon-Ost ausgeschlossen. Bei Variante 1 müsste ein neuer Anschluss im Raum zwischen Grüt und Wetzikon an die bestehende Grüningerstrasse erstellt werden, da die im ursprünglichen Projekt vorgesehene Spange von der Rapperswilerstrasse bis zum Anschluss den vorgesehenen neuen Verlauf des Moorlandschaftsschutzperimeters unzulässig beeinträchtigen würde. Ein Anschlussbauwerk zwischen Unterwetzikon (Schöneich) und Grüt würde aber zu einer deutlichen Mehrbelastung von Grüt und dem südlichen Ortsteil von Wetzikon durch den Verkehr mit entsprechenden Lärm- und Luftschadstoffmissionen führen. Auf den bisher vorgesehenen Anschluss Wetzikon-Ost ist daher zu verzichten.

Mittels flankierender Massnahmen auf dem untergeordneten Netz ist der Verkehr über die nächstgelegenen Anschlüsse auf die Oberlandautobahn bzw. die Forchautostrasse zu führen. Bei Variante 2 kann der bestehende Anschluss Ottikon in die neue Verzweigung integriert und beibehalten werden.

Die Abklärungen zur baulichen Machbarkeit haben ergeben, dass der bestehende Kreisels Betzholz weitgehend aufgehoben werden kann, da die Hauptlinienführung neu von der Forchautostrasse her weiter in Richtung Rapperswil führt. Die künftige Nutzung der versiegelten, aber nicht mehr benötigten Flächen wird noch zu klären sein. Für die Verbindung nach Hinwil ist ein Anschluss im östlichen Bereich des heutigen Kreisels vorzusehen.

Kosten

Aufgrund der Machbarkeitsuntersuchung liegt eine erste Kostenschätzung für beide Varianten vor. Bei Variante 1 mit Anschluss an die Forchautostrasse bei Herschmettlen ist mit geringfügig höheren Kosten zu rechnen als bei Variante 2. Der gesamte Lückenschluss zwischen Uster-Ost und der Forchautostrasse (einschliesslich Ausbau derselben und Rückbau des Kreisels Betzholz) kostet nach heutigem Kenntnisstand zwischen 1,3 und 1,4 Mrd. Franken (ohne MWSt). Die Kostengenauigkeit beträgt +/-30%.

4. Festlegung im kantonalen Richtplan

Aufgrund ihrer Vorteile gegenüber der Variante 1, insbesondere der Schonung der Drumlinlandschaft Zürcher Oberland, ist die Variante 2 im Richtplan festzulegen. Die neue Linienführung ersetzt den bisherigen Richtplaneintrag zum Lückenschluss der Oberlandautobahn (Objekt Nr. 26). Der bestehende Anschluss bei Ottikon ist beizubehalten. Ausserdem ist die Aufhebung bzw. der teilweise Rückbau des nördlichen Teils des Kreisels Betzholz vorzusehen.

Mit geeigneten verkehrslenkenden Massnahmen ist sicherzustellen, dass der Verkehr von Hinwil nach Uster bzw. umgekehrt nicht durch Unterwetzikon fliesst, sondern den Weg auf der Autobahn über Betzholz nimmt. Dazu wird analog zu anderen Nationalstrassenplanungen (A4 Knonaueramt/Westumfahrung, Ausbau Nordumfahrung Zürich) zusammen mit dem Bund ein Konzept für flankierende Massnahmen zu erarbeiten sein. Hierfür ist weiterhin der Vermerk «Begleitmassnahmen» anzubringen.

Die im Zusammenhang mit dem bisherigen Richtplaneintrag vorgesehene weitgehende Abklassierung der bestehenden Kantonsstrasse zwischen dem heutigen Autobahnende bei Uster-Ost und Hinwil zur Verbindungsstrasse ist beizubehalten. Abzuklassieren sind somit die Aathalstrasse in Uster, die Zürichstrasse in Seegräben, die Zürcher- und Rapperswilerstrasse in Wetzikon sowie die Zürichstrasse in Hinwil. Einzig der Abschnitt zwischen Flos und der Abzweigung der Weststrasse, der Teil der Westtangente Wetzikon bildet, ist weiterhin als Hauptverkehrsstrasse vorzusehen.

Der Realisierungshorizont ist im Hinblick auf die infolge des Bundesgerichtsentscheids erforderliche Neuprojektierung und aufgrund der noch ungewissen Finanzierung durch den Bund auf mittelfristig anzupassen.

E. Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

1. Ausgangslage

Das ehemalige Industriegebiet Neuhegi-Grüze in Winterthur bildet den Kern des Zentrumsgebiets von kantonalen Bedeutung Oberwinterthur/Grüze (kantonaler Richtplan Pt. 2.3.2 Nr. 7). Die Stadt Winterthur beabsichtigt eine der zentralen Lage und der hohen Erschliessungsqualität entsprechende Weiterentwicklung dieses Gebiets zu einem urbanen Stadtteil, in dem industrielle und gewerbliche Nutzungen auch zukünftig einen Schwerpunkt bilden. Gleichzeitig werden die Grund-

lagen geschaffen, damit sich die Umfelder der Bahnstationen Grüze und Hegi zu durchmischten städtischen Quartieren mit attraktiven Freiräumen entwickeln. Aufgrund der grossen Bedeutung, die das Gebiet Neuhegi-Grüze aus gesamtstädtischer Sicht besitzt, wurden in den letzten Jahren zusammen mit dem Kanton umfangreiche planerische Arbeiten durchgeführt. Das gemeinsam entwickelte städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) sieht zur verkehrlichen Erschliessung des Gebiets mehrere Massnahmen vor. Während die Verbindung zum bestehenden Stadtzentrum durch eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs (öV-Hochleistungskorridor einschliesslich der neuen Busquerung Grüze) und des Langsamverkehrs (Veloschnellrouten) erfolgen soll, soll das Gebiet für den motorisierten Individualverkehr mit einem neuen Element – der Zentrumserschliessung – nach Norden an die A1 bei Oberwinterthur angeschlossen werden. Diese Massnahmen sind auch Teil des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung der zweiten Generation. Im Agglomerationsprogramm wurde allerdings aufgrund früherer Planungsergebnisse noch eine andere Linienführung für die Zentrumserschliessung vorgesehen.

2. Geprüfte Linienführungen

Im sGVK 2010 wurde die Lage der Zentrumserschliessung Neuhegi/Grüze als Korridor festgelegt. Dieser schloss im Norden an die Frauenfelderstrasse im Abschnitt zwischen der Rietstrasse und dem Technorama an und führte zur Ohrbühlstrasse im Abschnitt von der Sulzerallee bis zur Seenerstrasse im Süden. Für das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation wurde der im sGVK definierte Korridor weiter konkretisiert. In der Schlussauswahl verblieben zwei Varianten, die sich beim Anschluss an die Frauenfelderstrasse unterscheiden (Technorama oder Rietstrasse). Im Süden schlossen beide am Knoten Sulzerallee/Ohrbühlstrasse an. Gegen den Entscheid des Stadtrats, der sich Anfang 2012 für die Variante D (Rietstrasse) aussprach, erwuchs Widerstand aus der Bevölkerung und von betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern. Zudem zeichnete sich ab, dass beide diskutierten Varianten, die als neue Anlagen die Planungswerte einhalten müssen, im Siedlungsgebiet von Hegi Lärmimmissionen deutlich über dem Immissionsgrenzwert verursacht hätten und folglich kaum bewilligungsfähig gewesen wären.

Zusammen mit den zuständigen Stellen des Kantons nahm die Stadt in der Folge eine neue, umfassende Variantenprüfung vor. Im April 2013 legte der Stadtrat die Linienführung für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze gemäss Variante 6u fest. Bei dieser Variante wird die Strasse im Abschnitt Hegmatten bis zum Knoten Sulzer-

allee/Ohrbühlstrasse in einem Tunnel geführt. Diese Lösung erfüllt ihre verkehrliche Hauptfunktion (Erschliessung des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur mit den Bereichen Neuhegi, Grüze und Grüzefeld) sehr gut und ermöglicht es, den öffentlichen Verkehr auf dem umliegenden Strassennetz auch bei zunehmenden Verkehrsmengen effizient abwickeln zu können. Diese Variante führt im nördlichen Abschnitt über das Gebiet der Gemeinde Wiesendangen. In diesem Bereich ist die Querung der SBB-Anlagen noch nicht abschliessend geklärt. Es zeichnet sich aber ab, dass eine unterirdische Querung aufgrund des Grundwasserschutzes nicht möglich sein wird. Derzeit steht daher die Überquerung mit einer Brücke im Vordergrund. Sollte sich dies im Zuge der weiteren Planung als nicht zweckmässig erweisen, ist die Führung der Strasse durch den bestehenden Bahndamm (z. B. durch Ausbau der Unterführung Rietstrasse) weiterzuverfolgen. Ferner sind im Zuge der weiteren Planungen die Lage des Tunnelportals in der Hegmatten und die Linienführung beim Toggenburger-Areal (insbesondere Gleisanschluss) vertieft zu prüfen.

Am 7. April 2014 nahm der Grosse Gemeinderat der Stadt Winterthur von der Linienführung gemäss Variante 6u zustimmend Kenntnis. Die Kosten liegen schätzungsweise bei rund 180 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/-30% bis 50%).

3. Festlegung im kantonalen Richtplan

Im kantonalen Richtplan ist die bisherige Festlegung «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» (Objekt Nr. 35) durch die Linienführung gemäss Variante 6u unter der neuen Bezeichnung «Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze» zu ersetzen. Aufgrund der verbleibenden Ungewissheiten bei der Querung der SBB-Anlagen im nördlichen Abschnitt ist – neben der bevorzugten direkten Linienführung über eine Brücke – als Variante die Führung der Strasse durch den bestehenden Bahndamm (z. B. Ausbau der Unterführung Rietstrasse) festzulegen.

Die vorgesehene neue Linienführung der Zentrumserschliessung liegt weiter östlich als der bisherige Richtplaneintrag. Sie führt daher zu einer geringeren Entlastung der Frauenfelderstrasse, die ihre Netzfunktion im Wesentlichen beibehält. Diese ist daher nach Inbetriebnahme der Zentrumserschliessung nicht abzuklassieren. Das Vorhaben ist mit kurz- bis mittelfristigem Realisierungshorizont festzulegen.

F. Depot Limmattalbahn

1. Ausgangslage

Im Rahmen der laufenden Planungsarbeiten für die Limmattalbahn hat sich gezeigt, dass jeder der potenziellen zukünftigen Betreiber ein Depot benötigen wird. Keiner der infrage kommenden Verkehrsbetriebe hat genügend freie Kapazitäten in den bestehenden Depotanlagen. Es muss daher für das Depot ein Standort im Limmattal festgelegt werden.

Im Hinblick auf einen künftigen 7½-Minuten-Takt muss das Depot 14 Zweirichtungsfahrzeuge mit einer Länge von 45 m aufnehmen können. Für den Fall einer möglichen zukünftigen Verlängerung der Limmattalbahn nach Baden ist eine Erweiterungsmöglichkeit für zehn weitere Zweirichtungsfahrzeuge vorzusehen. Ausserdem sind ein Unterhaltsbereich für den täglichen Bedarf (Betriebsgebäude) sowie Betriebs- und Personalräume zu erstellen.

Anlagen für den Grossunterhalt, wie Radsatzbearbeitung, Lackierkabinen, Brems- und Teststrecke, sind nicht vorgesehen. Der Grossunterhalt wird von entsprechenden Vertragspartnern (Bahnunternehmen bzw. Lieferanten) in den bestehenden Anlagen erbracht werden.

Die Gesamtkosten für das Depot betragen rund 35 bis 40 Mio. Franken. Das Depot ist Teil des Projekts Limmattalbahn und wird somit durch die Kantone Zürich und Aargau finanziert. Die Kosten für das Depot sind in der Kreditvorlage für das Gesamtprojekt enthalten.

2. Abstimmung mit dem Bau der Limmattalbahn

Das Plangenehmigungsverfahren für die Limmattalbahn ist bereits im Gang. Die Erteilung der Plangenehmigung durch den Bund ist bis Ende 2015 zu erwarten. Für das Depot wird ein gesondertes Plangenehmigungsverfahren durchgeführt. Aufgrund der einfacheren Verhältnisse wird mit einer Verfahrensdauer von rund 1½ Jahren gerechnet.

Der Baubeginn für die Limmattalbahn wird voraussichtlich 2017 erfolgen. 2019 soll die erste Etappe in Betrieb genommen werden, die Gesamtstrecke der Limmattalbahn soll gemäss heutiger Planung bis Ende 2022 in Betrieb gehen. Das Depot wird für die erste Etappe noch nicht benötigt, muss jedoch vor der Inbetriebnahme der Gesamtstrecke zur Verfügung stehen, damit die Fahrzeuge für die Inbetriebnahme abgestellt werden können. Die Erstellung des Depots ist daher für 2019 und 2020 vorgesehen.

3. Standortevaluation

In Gesprächen mit den Standortgemeinden konnten 15 potenzielle Depotstandorte ermittelt werden. Zur Entscheidungsfindung wurden die Planungsämter der Kantone Zürich und Aargau sowie die Verantwortlichen für Stadt- bzw. Gemeindeentwicklung von Dietikon und Spreitenbach und die regionalen Planungsverbände Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) und Baden Regio beigezogen. Die möglichen Standorte wurden in einer Situationsanalyse anhand von acht Kriterien bewertet. Dabei hat sich gezeigt, dass die am besten bewerteten Standorte im Grenzgebiet Dietikon/Spreitenbach liegen. Aufgrund von vertieften Untersuchungen konnte die Standortevaluation schliesslich auf die zwei Standorte Asp (Gemeinde Spreitenbach) und Müsli (Stadt Dietikon) eingegrenzt werden.

Der Standort Müsli liegt im Perimeter des Freihaltegebiets Müsli (kantonaler Richtplan, Pt. 3.10.2 Nr. 4). Dieses dient zur Siedlungstrennung im Bereich der Kantonsgrenze. Favorisiert wurde daher der Standort Asp, der sich auch im Hinblick auf die Nutzung städtebaulicher Impulse als besser geeignet erwies. Somit wurde der Standort Asp weiterbearbeitet, der Standort Müsli wurde als Rückfallebene bezeichnet.

Im Zuge der Projektierungsarbeiten stellte sich jedoch heraus, dass die Kosten für die Altlastensanierung am Standort Asp wesentlich höher sind als bisher angenommen. Die unerwartet hohen Sanierungs- und Entsorgungskosten verteuern den Standort Asp im Vergleich zum Standort Müsli um rund 25 bis 30 Mio. Franken. Die Kosten der im Hinblick auf eine spätere städtebauliche Entwicklung des Gebiets wünschenswerten Altlastensanierung würden zum Zeitpunkt anfallen, an dem das Depot erstellt wird, ohne dass diesen bereits ein entsprechender Nutzen gegenüberstehen würde. Eine tragfähige Lösung zur Vorfinanzierung der Altlastensanierung konnte nicht gefunden werden.

Aufgrund der grossen Kostendifferenz zwischen den Standorten Asp und Müsli musste auf den Standortentscheid zurückgekommen werden. Im Zuge einer Re-Evaluation wurden weitere mögliche Standorte identifiziert und auf ihre Eignung geprüft. Letztlich erwiesen sich aber Asp und Müsli erneut als die beiden einzigen Standorte, die allen Anforderungen gerecht werden. Da sich die Mehrkosten für die Altlastensanierung am Standort Asp im Vergleich zu den eigentlichen Erstellungskosten als unverhältnismässig hoch erwiesen haben, ist der Standort Müsli weiterzuverfolgen.

4. Festlegung im kantonalen Richtplan

Für die Erstellung des Depots für die Limmattalbahn ist im kantonalen Richtplan der Standort Dietikon-Müsli festzulegen. Das Depot beansprucht eine Teilfläche des Freihaltegebiets Müsli (Pt. 3.10.2 Nr. 4). Um die Beeinträchtigung des Freihaltezwecks und den Eingriff in die Landschaft möglichst gering zu halten, ist die Anlage direkt angrenzend an den Rangierbahnhof Limmattal zu erstellen. Der Flächenbedarf und die Sichtbarkeit der Anlage sind auf das betrieblich mögliche Mindestmass zu begrenzen. Durch das Depot beanspruchte Fruchtfolgeflächen sind an anderer Stelle flächengleich zu kompensieren.

G. Ergebnis der Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger sowie der öffentlichen Auflage

Voraussetzung für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans sind die vorgängige Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) sowie die öffentliche Auflage der Richtplandokumente. Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann sich jedermann zur Richtplanvorlage äussern (§ 7 Abs. 2 PBG). Am 4. Juni 2014 hat der Regierungsrat die Baudirektion ermächtigt, die öffentliche Auflage durchzuführen (RRB Nr. 644/2014). Die öffentliche Auflage sowie die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger fanden vom 27. Juni bis zum 30. September 2014 statt. Gleichzeitig wurde die Richtplanvorlage dem Bund zur Vorprüfung unterbreitet.

Der Bund weist in seinem Vorprüfungsbericht darauf hin, dass die Finanzierung der Vorhaben Glattalautobahn und Oberlandautobahn zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gesichert ist. Voraussetzung hierfür sind die entsprechenden Beschlüsse der eidgenössischen Räte.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage und der Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger sind 308 Einwendungen eingegangen. Davon stammen 79 von Behörden (Gemeinden, Regionen, kantonale Stellen) und 229 von Privaten, Verbänden und politischen Parteien.

Die in der Vorlage zusammengefassten neuen bzw. angepassten Richtplaneinträge wurden von zahlreichen Einwendenden begrüsst. Zahlreiche Einwendende beantragten aber auch Änderungen an den Vorhaben oder sprachen sich für einen Verzicht auf einen oder mehrere der Richtplaneinträge aus. Insgesamt wurden 835 – teilweise auch gleichlautende – Anträge gestellt.

Gestützt auf die während der Auflagefrist eingegangenen Einwendungen wurde die Richtplanvorlage überarbeitet. Namentlich wurde ein im Entwurf zur öffentlichen Auflage enthaltener Fehler betreffend die Anzahl der Fahrstreifen auf dem Abschnitt der A1 zwischen der Verzweigung Baltenswil und dem Anschluss Töss korrigiert: Der mit mittel- bis langfristigem Realisierungshorizont auszubauende Abschnitt der A1 (Vorhaben Nr. 23) soll nach dem Ausbau nicht sechs, sondern neu acht Fahrstreifen aufweisen.

Beim Vorhaben Nr. 22 (Glattalautobahn) wurde die Umgestaltung der bestehenden Halbanschlüsse Werft und Flughafen in den Richtplantext aufgenommen, zudem wurde ein Hinweis auf den Abstimmungsbedarf mit dem Moorschutz eingefügt. Beim Vorhaben Nr. 26 (Lückenschluss Oberlandautobahn) wurden ein Koordinationshinweis für eine geplante Parkierungsanlage im Bereich des Anschlusses Wetzikon-West sowie ein Prüfauftrag für eine mögliche Integration der Übertragungsleitung Heusberg–Betzhof aufgenommen.

Ausserdem wurden einzelne Präzisierungen vorgenommen. So wird nun beim Vorhaben Nr. 35 (Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze) ausdrücklich festgehalten, dass es sich bei der Variante Bahndammstrasse um eine Ersatzvariante handelt, die nur dann in Betracht gezogen würde, wenn sich die favorisierte Brückenlösung als nicht machbar erweisen sollte. Der Richtplaneintrag zum Vorhaben Nr. 16a (Depot Limmattalbahn) wurde präzisiert, indem die Ausrichtung des Depots parallel zum Rangierbahnhof Limmattal festgelegt und das Verbindungsgleis zur Strecke der Limmattalbahn in der Richtplankarte eingetragen wurden.

Soweit Anregungen und Einwendungen berücksichtigt wurden, sind sie in Form von Änderungen des Textes und der Karte in die Richtplanvorlage eingeflossen. Der Erläuterungsbericht gibt Auskunft über die nicht berücksichtigten Anträge und enthält die Begründungen für deren Nicht-Berücksichtigung.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4 Verkehr, verschiedene Vorhaben) festzusetzen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Aeppli	Husi