

Sitzung vom 16. September 2009

**1459. Anfrage (Nordumfahrung; Belastung während des Ausbaus)**

Kantonsrätin Silvia Seiz-Gut, Zürich, und Kantonsrat Marcel Bulet, Regensdorf, haben am 29. Juni 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Der Bau der dritten Gubiströhre und der Ausbau der Autobahn von vier auf sechs bis sieben Spuren wird die Bevölkerung und das Naherholungsgebiet von Zürich Nord stark belasten. Unbestritten ist, dass schon während der mehrjährigen Bauzeit infolge des umzuleitenden Verkehrs mit einer tieferen Qualität der Wohn- und Naherholungsgebiete zu rechnen ist. Die Bevölkerung in Zürich Nord und im Furttal wünscht eine Klärung der Situation, weil sich die Medienberichte im letzten halben Jahr teilweise widersprochen haben.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Nach welchem Konzept wird der Regierungsrat die Bevölkerung von Zürich Nord und des Furttals über die Auswirkungen (Lärm, Luftbelastung, Verkehrsführung) der Bauarbeiten informieren? Wird eine periodische Information stattfinden? In welcher Kadenz, in welcher Detaillierung und in welcher Verbreitung?
2. Nach welchem Konzept werden flankierende Massnahmen (Lärm, Luftbelastung, Verkehrsführung) im Zusammenhang mit den Ausbauarbeiten zwischen Gubristunnel Nordportal und Dübendorf geplant und ausgeführt? Wie werden die betroffenen Gemeinden und Quartiere für die Konzeptarbeit einbezogen?
3. Wie wird gewährleistet, dass die Bevölkerung in den Wohngebieten von Zürich Nord und des Furttals während der Ausbauarbeiten nicht unter deren Last leiden muss?
4. Wie wird gewährleistet, dass die Naherholungs- und Naturschutzgebiete in Zürich Nord und des Furttals während der Ausbauarbeiten von der Bevölkerung genutzt beziehungsweise geschont werden können?
5. Wie wird die Vernetzung der Naturräume (Wildwechsel) während den Ausbauarbeiten sichergestellt?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Silvia Seiz-Gut, Zürich, und Marcel Burlet, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Die Nordumfahrung ist eine Nationalstrasse und damit eine Anlage des Bundes. Mit der Umsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen ab dem 1. Januar 2008 ging die Bauherrschaft für Nationalstrassenprojekte von den Kantonen an den Bund über. Die Planung und generelle Projektierung von Nationalstrassen erfolgt seit diesem Zeitpunkt durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) in Zusammenarbeit mit den Kantonen. Vom 16. März bis 29. April 2009 führte das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die öffentliche Planauflage durch. Den Betroffenen stand die Möglichkeit zur Einsprache offen.

Die Kantone sind im Gegensatz zu den Gemeinden und Privaten nicht zur Einsprache legitimiert, nehmen aber zu Ausführungsprojekten und zu den Einsprachen Stellung. Zudem ist der Kanton Zürich in der Projektorganisation des ASTRA für den Ausbau der Nordumfahrung vertreten und kann so seine Interessen direkt wahren. Der Regierungsrat hat am 9. September 2009 zum Ausführungsprojekt und zu den Einsprachen zuhanden des UVEK Stellung genommen. Seine Stellungnahme umfasst auch die Gesichtspunkte der Bauausführung. Das ASTRA hat im Rahmen eines Mitberichts zur Anfrage Stellung genommen.

Der Ausbau der Nordumfahrung hat unter anderem zum Ziel, die Bevölkerung in den angrenzenden Wohngebieten vom Verkehr zu entlasten. Vorübergehende Mehrbelastungen für die Bevölkerung und die Umwelt während der Bauzeit können nicht ausgeschlossen werden.

Zu Frage 1:

Für die Kommunikation während der Bauausführung ist das ASTRA, Filiale Winterthur, zuständig. Das ASTRA hat für die externe Kommunikation sowie für die Projektkommunikation Konzepte und Leitfäden entwickelt, die je nach Art und Typus eines Projektes individuell angepasst werden. Sobald das Ausführungsprojekt rechtskräftig festgesetzt ist, arbeitet das ASTRA ein detailliertes Informationsprogramm aus.

Im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) ist eine Umweltbaubegleitung vorgesehen, welche die Aufgabe hat, die Erfüllung der Umweltauflagen und -massnahmen durch alle Beteiligten zu überwachen und den Behörden darüber periodisch und abschliessend Bericht zu erstatten.

Während der Bauarbeiten entstehen Luftbelastungen einerseits durch vorübergehende Verkehrsführungen und andererseits durch die Bauarbeiten mit dem dadurch bedingten Baustellenverkehr. Mit verschiedenen Messungen sollen die Wirkung des Ausbaus bezüglich Verkehrsfrequenzen und Lufthygiene überprüft werden. Der Kanton Zürich hat daher beim Bund beantragt, ein Luftschadstoff-Messkonzept sowie eine Wirkungskontrolle des Ausbaus und der verkehrlich flankierenden Massnahmen umzusetzen. Die Erfahrungen mit dem Messsystem, das im Zusammenhang mit der Westumfahrung eingesetzt wurde, zeigen, dass die Informationen zur Zufriedenheit der Bevölkerung ausgefallen sind. Zurzeit ist der Kanton in der Lage, über eine Messstelle in Opfikon, die Teil des interkantonalen Messsystems Ost-Luft ist, genaue Daten der grossräumigen Luftbelastung zu messen. Die Messdaten der Messstelle Opfikon sind bereits heute auf dem Internet ([www.ostluft.ch](http://www.ostluft.ch)) einsehbar und werden dort stündlich aktualisiert.

Zu Fragen 2 und 3:

Es ist vorgesehen, die heutige zweistreifige Verkehrsführung auf der A1 während der Bauphase beizubehalten. Damit kann die heute verfügbare Leistungsfähigkeit auch während des Baus mehr oder weniger aufrechterhalten werden. Die Baustelle hat daher grundsätzlich nur geringfügige Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf dem übrigen Strassennetz. Die verkehrlich flankierenden Massnahmen werden spätestens mit der Inbetriebnahme der ausgebauten Nordumfahrung umgesetzt. Mit der Inbetriebnahme der dritten Röhre des Baregtunnels wurde im Jahre 2005 das Betriebskonzept Furttal eingeführt. Dieses Verkehrslenkungssystem verhindert bei Stausituationen auf dem Nordring und vor dem Gubristtunnel ein Ausweichen des Verkehrs ins Furttal und die Region Zürich Nord. Dieses Betriebskonzept hat sich bewährt und wird erwartungsgemäss auch beim Ausbau des Nordringes und des Gubristtunnels seine Wirkung nicht verfehlen. Auch mit technisch hochstehenden Verkehrslenkungssystemen lässt sich aber nicht vermeiden, dass es in Ausnahmesituationen, z. B. bei Verkehrsunfällen mit teilweiser oder ganzer Blockierung der Autobahn, zu Verkehrsbehinderungen und Staus auf dem untergeordneten Strassennetz kommen kann.

Der Bund regelt die Bauarbeiten und den dadurch bedingten Baustellenverkehr in Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen mit dem Ziel, die Emissionen auf ein Mindestmass zu beschränken. Die Einhaltung der umfassenden Umweltschutzmassnahmen während der Bauphase wird durch die Umweltbaubegleitung sichergestellt. Im UVB wurde die Bauphase in allen Umweltbereichen einzeln betrachtet und entsprechende Massnahmen festgehalten. Für die Beurteilung des Bau-

lärms und die Festlegung entsprechender Gegenmassnahmen ist die Baulärm-Richtlinie des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) vom 24. März 2006 massgebend. In Bezug auf die Luftreinhaltung umfasst das Plangenehmigungsverfahren des Bundes die Massnahmen gemäss Baurichtlinie Luft 2009 des BAFU. Demnach müssen die Baumaschinen mit Partikelfiltern ausgerüstet sein. Im Projekt des Bundes ist auch ein Materiallogistik- und Transportkonzept zwecks Minimierung der Transportemissionen vorgesehen. Dabei ist ein Bahnanteil von mindestens 47% des transportierten Materials zugesichert. Kernpunkt ist ein temporärer Verladebahnhof in Zürich Affoltern, mit dem rund 160 000 Lastwagenfahrten vermieden werden können. Weiter ist vorgesehen, das Tunnelausbruchmaterial der dritten Gubriströhre und das Aushubmaterial für den Ausbau der Nordumfahrung zwischen Gubrist- und Stelzentunnel mit der Bahn über diesen Verladebahnhof in Zürich Affoltern abzuführen. Die Transportrouten liegen auf dem übergeordneten Strassennetz und führen so direkt wie möglich von der bzw. zur Autobahn. Zur Verminderung der Belastung für die Siedlungsgebiete ist eine zusätzliche temporäre Autobahnausfahrt von der A1 zum Installationsplatz Zürich Affoltern geplant.

Der Einbezug der betroffenen Gemeinden und städtischen Quartiere durch das ASTRA erfolgte durch öffentliche Informationsveranstaltungen und Sprechstunden sowie die Möglichkeit der Einsprache zum Ausführungsprojekt im Rahmen des Auflageverfahrens. Nach Baubeginn wird durch das ASTRA systematisch, frühzeitig und zielgerichtet nach dem Kommunikationskonzept über verschiedene Kanäle informieren.

Zu Frage 4:

Die Naherholungs- und Naturschutzgebiete in Zürich Nord und des Furttals werden während der Bauarbeiten durch die Umweltbaubegleitung überwacht. Die Zugänglichkeit wird durch provisorische Übergänge bzw. begehbare Notbrücken gewährleistet.

Im Bereich des kantonalen Natur- und Landschaftsschutzgebietes Katzenseen werden die Naturschutzgebiete und ihre Pufferzonen durch die Ausbaurbeiten nicht direkt berührt. Um sicherzustellen, dass der Wasserhaushalt der Moore nicht beeinträchtigt wird, sind jedoch verschiedene Schutz- und Vorsorgemassnahmen sowie eine Baubegleitung durch einen Moorhydrologen vorgesehen. Auswirkungen von Lärm, Staub, Stickstoffemissionen und Schadstoffen aus dem Baustellenverkehr auf die Naturschutzgebiete treten nur örtlich auf und sind zeitlich beschränkt.

Zu Frage 5:

Die bestehende Vernetzung der Naturräume bleibt während der Bauzeit grundsätzlich gewährleistet. Im Rahmen der Bautätigkeit für die dritte Gubriströhre wird der bestehende Wildwechsel vom bewaldeten Gebiet Gubrist/Hönggerberg in die Wälder und Feuchtgebiete im Bereich der Katzenseen beeinflusst. Für das Wild bestehen Ausweichmöglichkeiten, was aber dazu führen kann, dass sich die Fallwildzahlen auf dem bestehenden Strassennetz zwischen Regensdorf–Oberengstringen–Höngg–Affoltern erhöhen. Zum Schutz des Wildes und der Verkehrsteilnehmenden werden im erwähnten Gebiet daher die vom Kanton Zürich neu entwickelten akustischen Wildwarngeräte verwendet.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**