

3977

KR-Nr. 304/1999

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates an den Kantonsrat  
zum Postulat KR-Nr. 304/1999  
betreffend Ausbau Gubristtunnel und  
Nordumfahrung**

(vom 15. Mai 2002)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 22. Mai 2000 folgende von den Kantonsräten Reto Cavegn, Oberengstringen, Willy Haderer, Unterengstringen, und Hans-Peter Züblin, Weiningen, am 13. September 1999 eingereichte Motion als Postulat zur Prüfung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, die erforderlichen Schritte (Planung und Projektierung) gemäss Einführungsgesetz zum Nationalstrassengesetz einzuleiten, damit der Ausbau des Gubristtunnels und der Nordumfahrung in vernünftiger Frist möglich wird.

---

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Die Problematik der Verkehrsüberlastung auf der A1 zwischen dem Anschluss Dietikon und dem Brüttiseller Kreuz ist bekannt und wurde 1998 durch das Tiefbauamt in einer umfassenden Studie detailliert nachgewiesen (Schwachstellenanalyse). Daraus sind inzwischen weitere Schritte in die Wege geleitet worden, die dazu dienen, die erkannten und analysierten Probleme zu lösen.

Die langfristige Planung wird mit der Strategie Hochleistungsstrassen vorgegeben. Darin soll die Frage beantwortet werden, wie Hauptadern des motorisierten Individualverkehrs in Zukunft ausgestaltet werden sollen. Dabei geht es nicht nur um einen Weiterausbau dieses Netzes, sondern in erster Linie auch um eine Behebung der heute bekannten und für die Zukunft voraussehbaren Schwachstellen. Die Frage, ob dieses Ziel lokal oder umfassender angegangen werden soll, wurde mit dem Abschluss der ersten Phase der Strategieentwicklung durch die Strategie Umfahrungsringe beantwortet. Die Kapazitätsanpassung der Nordumfahrung als Teil des Umfahrungsringes von Zürich

ist ein Element dieser Strategie, das zurzeit in einer umfassenden Zweckmässigkeitsbeurteilung überprüft, im Detail begründet und optimiert wird. Es ist vorgesehen, diese Untersuchungen im Sommer 2002 abzuschliessen und in der Folge das generelle Projekt zu erarbeiten. Ein Antrag auf Zustimmung zur Ausarbeitung eines solchen Projekts wurde dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) mit Schreiben vom 22. April 2002 eingereicht.

Ein Bestandteil der Überlegungen zur Strategie Hochleistungsstrassen sind auch die Realisierungszeiträume. Dies betrifft insbesondere die Nordumfahrung. Die Kapazitätsprobleme auf dieser Achse zeigen sich bereits heute und werden sich in Zukunft noch verschärfen. Andere Elemente der Strategie wie z. B. der Ringschluss mittels Seetunnel-Ostumfahrung oder Stadttunnel oder die äussere Nordumfahrung hätten zwar auf die Nordumfahrung eine gewisse entlastende Wirkung, sind jedoch weder rechtzeitig noch genügend umfassend in der Lage, die Kapazitätsprobleme zwischen dem Dreieck Zürich Nord und dem Limmattaler Kreuz zu beheben. Der Kapazitätsausbau der Nordumfahrung beansprucht wegen der erforderlichen Verfahrens- und Bauzeiten rund zehn Jahre. Der Zeitpunkt der Inangriffnahme der Bauarbeiten hängt von der Finanzlage des Strassenfonds ab, welche die Finanzierung des Kantonsanteils dieses Nationalstrassenbaus aus heutiger Sicht sehr erschwert. Die Projektierungsarbeiten werden jedoch nach der Zustimmung des ASTRA umgehend aufgenommen.

Die zeitliche Dringlichkeit der Problemlösung veranlasste das Tiefbauamt, kurzfristig umsetzbare Massnahmen mittels Verkehrsbeeinflussungssystemen (VBS) auf den als überlastet oder überlastungsgefährdet erkannten Abschnitten der Hochleistungsstrassen zu planen. Für den Bereich Zürich Nord (A1 – Abschnitt Brüttiseller Kreuz bis Anschluss Seebach) ist derzeit das Vorprojekt in Erarbeitung, für den Bereich Limmattal–Gubrist wird das dem Vorprojekt vorgelagerte Konzept erarbeitet. Die Arbeiten für das Vorprojekt VBS Limmattal–Gubrist sollen Mitte 2002 ausgelöst werden. Die Analyse hat gezeigt, dass der Beeinflussungsbereich über das Limmattaler Kreuz hinaus bis in das Gebiet des Kantons Aargau ausgedehnt werden muss. Die entsprechende Koordination mit den Verantwortlichen des Baudepartements des Kantons Aargau und mit dem Bundesamt für Strassen ist im Gange. Diese Projekte sind in die Arbeiten am Integrierten Verkehrsmanagement (IVM) eingebunden.

VBS können rascher verwirklicht werden als Infrastrukturausbauten. Die Erfahrungen mit einzelnen Elementen solcher Anlagen sind positiv. Der Verkehrsfluss auf der Hochleistungsstrasse kann damit harmonisiert werden. Die Verkehrssicherheit wird erhöht, und die Zahl der Staus wird verringert. Durch die Bewirtschaftung der Strasse

gelingt es, die dort verfügbaren Ressourcen Verkehrsfläche und Zeit besser auszunutzen, indem durch Stau bedingte Kapazitätsverluste vermieden werden können. Derart umfassende VBS, wie sie nun im Raum Zürich eingesetzt werden sollen, sind bisher in der Schweiz noch nicht verwirklicht worden. Die im Einzelnen eingesetzten Techniken wie Fahrstreifenlichtsignale («Chrützlistich»), Wechselsignale (Vorschriften- und Gefahrensignale) und Wechseltextanzeigen sind jedoch bekannt und haben sich auch im Kanton Zürich bewährt. Zudem wird es unabdingbar, die Autobahnanschlüsse und mit ihnen die angrenzenden Verkehrsregelungsanlagen auf den Hauptstrassen in die Steuerungslogik einzubeziehen. Die Anlagen werden dazu führen, dass regelmässige Überlastungen und damit auch Störungen durch Unfälle weniger häufig auftreten werden. Für Investitionen in solche Anlagen konnte ein hoher Nutzen ausgewiesen werden, da die Kosten für die vermiedenen Zeitverluste und Unfälle deutlich über den Amortisations- und Betriebskosten liegen. Die vom Postulat ebenfalls geforderte Wechselsignalisation ist mit den Projekten der Verkehrsbeeinflussungssysteme in Arbeit und soll möglichst rasch eingeführt werden.

Diese Ausführungen zeigen, dass die mit dem Postulat gewünschten Schritte zur Lösung der Kapazitätsprobleme an der Nordumfahrung bereits eingeleitet worden sind, insbesondere schafft die laufende Zweckmässigkeitsbeurteilung die Grundlagen für den geforderten Infrastrukturausbau. Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung ist Teil einer auf Effektivität ausgerichteten Planung. Mit ihr ist Gewähr geboten, dass das Vorhaben in einem umfassenden Sinn zweckmässig geplant werden kann. In den Schritten Variantenbildung und Abklärung der Machbarkeit werden aus der Vielzahl möglicher Lösungsansätze jene gesucht, die den grössten Erfolg versprechen. In der eigentlichen Beurteilung erfolgt dann die Wahl der besten Variante. Darin werden auch sämtliche Aspekte ermittelt und offen gelegt, die zu diesem Urteil führen. Dies betrifft insbesondere auch das Ziel der Nachhaltigkeit, das die ökologische, wirtschaftliche und soziale Nachhaltigkeit umfasst. Der Infrastrukturausbau kann damit bei positivem Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung umfassend begründet werden. Mit den bereits im Gange befindlichen Massnahmen wird den Anliegen der Postulanten entsprochen.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 304/1999 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:  
Buschor

Der Staatsschreiber:  
Husi