

Antrag der Kommission für Planung und Bau*
vom 8. April 2003

KR-Nr. 391/2000

3893 d

**Ergänzungsbericht
des Regierungsrates an den Kantonsrat
zum dringlichen Postulat KR-Nr. 391/2000
betreffend äussere Nordumfahrung Zürich**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Ergänzungsbericht und Antrag des Regierungsrates vom 11. Dezember 2002 und in den Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 8. April 2003,

beschliesst:

I. Das Postulat KR-Nr. 391/2000 betreffend äussere Nordumfahrung Zürich wird als erledigt abgeschrieben.

II. Gestützt auf § 24 Abs. 3 Kantonsratsgesetz gibt der Kantonsrat die nachstehende Stellungnahme zum Ergänzungsbericht ab.

***Minderheitsantrag Ruedi Lais, Thomas Hardegger, Ueli Keller,
Roland Munz, Peter Weber (in Vertretung von Felix Müller):***

Der Kantonsrat stimmt den Aussagen des Regierungsrates im Ergänzungsbericht (Vorlage 3893 c) zu.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

* Die Kommission besteht aus folgenden Mitgliedern: Ueli Keller, Zürich (Präsident); Peter F. Bielmann; Zürich; Hans Frei, Regensdorf; Willy Furter, Zürich; Bruno Grossmann, Wallisellen; Thomas Hardegger, Rümlang; Hans-Heinrich Heusser, Seegräben; Ulrich Isler, Winterthur; Ulrich Kübler, Männedorf; Ruedi Lais, Wallisellen; Felix Müller, Winterthur; Roland Munz, Zürich; Luzius Rüegg, Zürich; Hanspeter Schneebeli, Zürich; Gabriela Winkler, Oberglatt; Sekretärin: Dr. Franziska Gasser.

Abweichende Stellungnahme

Der Kantonsrat hat am 24. Juni 2002 einen Ergänzungsbericht zum dringlichen Postulat KR-Nr. 391/2000 (Vorlage 3893 a [Ziffer 6]) verlangt, welchen die Regierung am 11. Dezember 2002 fristgerecht vorgelegt hat. Die Kommission für Planung und Bau beschloss in ihrer Mehrheit am 8. April 2003, dem Kantonsrat eine vom Ergänzungsbericht abweichende Stellungnahme zu beantragen:

Die äussere Nordumfahrung ist zwar im Rahmen der «Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Nordumfahrung Zürich» als Möglichkeit zur Entlastung der bestehenden Nordumfahrung Zürich (N 1/N 20) ausgeschieden, nicht zuletzt darum, weil die Realisierung erst langfristig (2025–2030) möglich und die Entlastungswirkung auf der bestehenden Nordumfahrung gering sei. Grundlage des Vorstosses war allerdings nicht die Verhinderung einer Sofortmassnahme am Gubrist, sondern die Überzeugung, dass der Kanton Zürich die äussere Nordumfahrung auf längere Sicht braucht und deshalb das Trasseerechtzeitig, das heisst angesichts der regen Entwicklung im Kanton zwingend nicht erst innerhalb der raumplanerisch üblichen Frist von 25 Jahren, im Verkehrsplan zu sichern ist. Zur Bedeutung der frühzeitigen Sicherung des Trassees im Verkehrsrichtplan wurde im Ergänzungsbericht nicht Stellung genommen.

Es ist festzuhalten, dass der für 2025 prognostizierte durchschnittliche Werktagsverkehr auf der postulierten Achse von 25 000 bis 40 000 Fahrzeugen den Ausbau als Hochleistungsstrasse (HLS) rechtfertigt, zumal die Mittelwerte die Frequenzen weiter Teile des heutigen Nationalstrassennetzes übersteigen. Die Hauptverkehrsstrassen im Unterland werden durch eine äussere Nordumfahrung stark entlastet, sodass auf örtliche Massnahmen (Taggenbergtunnel, Pfungen, Embrach, Dettenbergtunnel, Höri, Dielsdorf) verzichtet werden kann, was im Strassenfonds zu Einsparungen von rund 450 bis 530 Mio. Franken führt. Der Ergänzungsbericht zeigt auf, dass der Güterverkehr auf der Strasse bis 2025 um einen Faktor 2,2 zunehmen wird. Der Schwerverkehr benutzt hauptsächlich und zunehmend Hochleistungsstrassen, sodass auch die Immissionen durch den Schwerverkehr für die Region durch eine äussere Nordumfahrung beträchtlich reduziert werden.

Der an sich ausführliche Ergänzungsbericht der Regierung scheint unvollständig, weil er zur zentralen Frage der langfristigen Finanzierung des Projekts nicht in umfassender Weise Stellung nimmt (vgl. Ergänzungsbericht, S. 4). Hochleistungsstrassen sollen nämlich gemäss Neuem Finanzausgleich (NFA) gänzlich durch den Bund finanziert werden, sodass sich für den Kanton Zürich keine übermässigen finanziellen Belastungen ergeben; die Finanzierung erfolgt zweckgebunden

durch die Abgaben auf den Treibstoffzöllen. In diesem Zusammenhang ist in Erinnerung zu rufen, dass der Kanton Zürich jährlich rund eine Milliarde Franken an Treibstoffzöllen an den Bund entrichtet und deshalb mit Recht erwarten kann, dass der Bund sich der dringenden Verkehrsprobleme im Kanton Zürich anzunehmen hat.

Die Sicht, dass die äussere Nordumfahrung zwingend zu einer unerwünschten Siedlungsstruktur im weiteren Einzugsgebiet der Anschlüsse führt, trägt den Möglichkeiten der heutigen modernen Raumplanung nicht Rechnung. Da zwei Drittel der Strecke in Tunnels verlaufen, wird die Landschaft geschützt. Im Neeracherried könnten gar die unerwünschten Strassen aufgehoben werden; Landschaftsschutzgebiet wird wie am Katzensee oder im Zürcher Oberland (A 53; Lückenschliessung) nur am Rande durchquert, im Neeracherried kommt die Strasse auf den abgelagerten Aushub des Milchbucktunnels zu liegen. Zusammenfassend ist zu sagen, dass das Vorhaben nicht, wie im Ergänzungsbericht, S. 13, befürchtet, gegen Leitlinien des Richtplans verstösst, da die tiefe Nutzungsdichte durch entsprechende Planung aufrechterhalten werden kann (Leitlinie 1) und sich deshalb die Frage einer tiefen verkehrlichen Erschliessung des Gebietes gar nicht erst stellt (Leitlinie 2: «Schwerpunktmässige Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr»). Wie dargelegt steht dem schonenden Umgang mit naturnahen Räumen (Leitlinie 3) nichts im Wege; man denke etwa auch an die Naturschutzgebiete innerhalb des Pistensystems des Flughafens.

Fazit:

1. Der Eintrag der äusseren Nordumfahrung in den Verkehrsrichtplan ist für die zukunftsgerichtete Entflechtung des Individualverkehrs aus den Siedlungsgebieten unumgänglich.
2. Nach unserem Dafürhalten ist es auf lange Sicht falsch, Engpässe im Hochleistungsstrassennetz in den Zentrumsgebieten Zürich, Glattal und Limmattal auf einer einzigen Achse durch den Kanton Zürich lösen zu wollen. Die Zufahrtsachsen zur HLS durch unsere dörflichen Strukturen können diese Verkehrsbelastungen nicht mehr aufnehmen.
3. Der prognostizierte durchschnittliche Werktagsverkehr rechtfertigt den Ausbau als Hochleistungsstrasse, die vorgeschlagene Linienführung ist von nationalem Interesse.

4. Wie bereits aus Stellungnahmen der betroffenen Planungsgruppen zu entnehmen ist, können die Umfahrungsprobleme der Gemeinden mitsamt den Problemen, die durch den aussergewöhnlichen Schwerverkehr verursacht werden, gelöst werden.
5. Die äussere Nordumfahrung hält der verkehrstechnischen Prüfungsstand, sie lässt sich umwelt- und sozialverträglich anlegen und vermag den Anforderungen an den Landschaftsschutz in hohem Mass gerecht werden.

Zürich, 8. April 2003

Im Namen der Kommission für Planung und Bau

Der Präsident:
Ueli Keller

Die Sekretärin:
Dr. Franziska Gasser