

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 331/2007

Sitzung vom 5. Dezember 2007

### **1821. Dringliche Anfrage (Südostumfahrung Winterthur und Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich)**

Die Kantonsräte Dieter Kläy, Winterthur, und Peter Uhlmann, Dinhard, haben am 5. November 2007 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm und den übergeordneten verkehrlichen Massnahmen hat der Stadtrat von Winterthur die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich Anfang Juli 2007 darauf hingewiesen, dass ein allfälliger Ausbau der A1-Umfahrung Winterthur nicht den Hauptzielsetzungen des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes (rGVK) entspricht. Mit dem Ausbau werden zwar die Kapazitätsprobleme auf dem Hochleistungsstrassennetz gelöst, nicht jedoch die Erschliessung des Zentrumsgebiets Oberwinterthur sichergestellt. Die im Rahmen des rGVK durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung hat ergeben, dass eine Südostumfahrung Winterthur gesamtheitlich betrachtet am vorteilhaftesten und insgesamt kostengünstigsten ist, weil sie beide Zielsetzungen (Entlastung A1, Erschliessung der südlichen und östlichen Teile der Region, sowie – was für Winterthur von grösster Bedeutung ist – des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur) adäquat berücksichtigt. Dieses Entwicklungsgebiet ist die grösste bereits eingezonte Landreserve Winterthurs und eine Einschränkung der Entwicklung infolge mangelnder Erschliessung würde die Entwicklungsperspektiven Winterthurs und der Region massiv einschränken. Die Aufwertung des Zentrumsgebiets Oberwinterthur bildet gemäss kantonalem Richtplan einen verpflichtenden Rahmen für die weiteren Planungen. Wesentliche Voraussetzung der Aufwertung ist eine leistungsfähige Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr.

Im Anhang Massnahmenblätter zum Agglomerationsprogramm wird dennoch ein Massnahmenblatt A1, Ausbau Umfahrung Winterthur, geführt. Es stellen sich folgende Fragen.

1. Was sind die Gründe, weshalb der Kanton im Anhang «Übergeordnete Massnahmen Strasse/MIV» den Ausbau der A1, Umfahrung Winterthur (Anschluss Töss bis Anschluss Oberwinterthur) im Zeitraum 2025 bis 2035 auf bis zu 8 Fahrstreifen inklusive Begleitmassnahmen vorschlägt und nicht die Erstellung einer Südostumfahrung?

2. Teilt der Kanton die Auffassung des Winterthurer Stadtrates, dass die Südostumfahrung Winterthur ganzheitlich betrachtet vorteilhafter und langfristig kostengünstiger ist als der Ausbau der A1 in Kombination mit einer adäquaten Erschliessungslösung für das Zentrumsgebiet Oberwinterthur? Wenn nein, aus welchen Gründen nicht?
3. Welche Möglichkeiten bestehen, um das Trasse der Südostumfahrung zu sichern? Welches sind die Konsequenzen, wenn die Stadt «im Auftrag» des Kantons Baulinien für eine Hochleistungsstrasse, die als Bundesstrasse vorgesehen ist, festlegt?
4. Damit die Realisation einer Südostumfahrung Winterthur Chancen hat, braucht es die Aufnahme in den Netzplan des Bundes. Sieht der Regierungsrat eine Möglichkeit, über das Agglomerationsprogramm oder anderweitig sich für die Realisierung einzusetzen?
5. Die Realisation einer Südostumfahrung Winterthur ist auch für die Ostschweizer Kantone von Bedeutung. Inwiefern ist sie Thema zwischen der Zürcher Regierung und den Regierungen der Kantone AI, AR, SG und TG? Hat der Regierungsrat eine Strategie, wie er gemeinsam mit den Ostschweizer Kantonen sich für dieses Vorhaben einsetzen will?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Dieter Kläy, Winterthur, und Peter Uhlmann, Dinhard, wird wie folgt beantwortet:

Am 13. September 2006 hat der Regierungsrat das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich beschlossen. Im Rahmen der Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr wird für den Raum Winterthur der Ausbau der A1 Umfahrung Winterthur mit langfristigem Realisierungshorizont nach 2025 vorgesehen. Der Kantonsrat hat am 26. März 2007 mit den Objekten 36a und 36b den Ausbau der bestehenden Umfahrung und als Alternative dazu den Neubau der Südostumfahrung mit jeweils langfristigem Realisierungshorizont im revidierten Richtplan, Teil Verkehr, festgesetzt (Vorlage 4226). Am 14. November 2007 hat der Regierungsrat das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich beschlossen. Betreffend die übergeordneten Festlegungen wird dem Agglomerationsprogramm das Gesamtverkehrskonzept zu Grunde gelegt. Im Raum Winterthur wird daher vom Ausbau der A1 Umfahrung Winterthur ausgegangen.

### Zu Frage 1:

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr Kanton Zürich werden keine neuen Festlegungen zu den übergeordneten Massnahmen getroffen. Vielmehr hat der Regierungsrat über den Stellenwert dieser Vorhaben bereits mit dem Gesamtverkehrskonzept entschieden. Folgerichtig geht das Agglomerationsprogramm im Raum Winterthur vom Ausbau der A 1 Umfahrung Winterthur und nicht einer Südostumfahrung Winterthur aus.

Die Südostumfahrung Winterthur ist als Teil der damaligen so genannten «Strategie Umfahrungsringe» entwickelt und mit einer Zweckmässigkeitsprüfung überprüft worden. Im Rahmen der Abschlussarbeiten zum Gesamtverkehrskonzept erfolgte eine umfassende gesamtverkehrliche Überprüfung und Abwägung der verschiedenen Teilstrategien und Infrastrukturvorhaben mit den Wirkungszielen und der Gesamtverkehrsstrategie des Gesamtverkehrskonzepts.

Das Gesamtverkehrskonzept dient dazu, die verschiedenen Verkehrsträger langfristig aufeinander abzustimmen und die Übereinstimmung mit den übergeordneten Festlegungen der angestrebten räumlichen Entwicklung aufzuzeigen. Es macht Vorgaben an die nachgelagerten Planungen, vorab an die Teilstrategien der einzelnen Verkehrsträger.

Im Gesamtverkehrskonzept wurden insbesondere auch die Abhängigkeiten zwischen Verkehrssystem, Finanzierung und Organisation thematisiert. Das angestrebte Verkehrssystem hat im Einklang mit den realistischerweise zur Verfügung stehenden Finanzen zu stehen. Die vom Regierungsrat am 1. Februar 2006 verabschiedeten Stossrichtungen für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr wurden mit dem Gesamtverkehrskonzept bestätigt. Demnach ist die Funktionsfähigkeit des Netzes der Hochleistungsstrassen in den Spitzenstunden mittels betrieblicher Massnahmen zu sichern. Durch gezielte Ausbauten auf dem bestehenden Hochleistungsstrassennetz, verbunden mit flankierenden Massnahmen, sind Freiräume zu schaffen und zu sichern.

Die zentrale Achse des Hochleistungsstrassennetzes im Kanton Zürich ist die Verbindung der bestehenden A 1, und im Vordergrund stehen betriebliche und verkehrsorganisatorische Massnahmen auf dem bestehenden Netz. Diese lassen sich in der Regel deutlich rascher und kostengünstiger verwirklichen als bauliche Massnahmen. Vor dem Hintergrund der knappen Finanzen bei Bund und Kanton sind Prioritäten zu setzen. Der Regierungsrat hat daher so genannte Schlüsselvorhaben definiert. Die Südostumfahrung Winterthur gehört nicht zu diesen Schlüsselvorhaben. Der Eintrag der Südostumfahrung Winterthur im kantonalen Verkehrsrichtplan dient vorab der Trasse-Sicherung. Die oberste Priorität liegt auf der Funktionsfähigkeit der bestehenden

A1. Die weitere Vertiefung der Strategie Hochleistungsstrassen hat gezeigt, dass für die Verwirklichung aller Elemente mit Investitionen von rund 8,5 Mrd. Franken zu rechnen wäre. Auf Grund der beschränkten finanziellen Möglichkeiten von Bund und Kanton Zürich ist es unabdingbar, bei den Vorhaben klare Prioritäten zu setzen. Da die grössten und dichtest genutzten Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich auf der West–Ost-Achse Limmatal–Zürich–Glattal–Winterthur liegen, ist die oberste Priorität auf die Funktionsfähigkeit der bestehenden A1 zu legen. Der Ausbau der Nordumfahrung Zürich und die Glattalautobahn stehen damit kurz- bis mittelfristig im Vordergrund.

Zu Frage 2:

2002 hat die Baudirektion eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zur Umfahrung Winterthur durchgeführt. Darin wird eine mittelferne Südostumfahrung favorisiert. Mit dem Gesamtverkehrskonzept hat jedoch eine Neubeurteilung stattgefunden. Insbesondere die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr, aber auch zwischen den Verkehrsträgern sowie zwischen verkehrlichen Wirkungszielen und den tragbaren Infrastrukturinvestitionen hat den Regierungsrat dazu bewogen, auf seinen damaligen Entscheid zur Strategie Hochleistungsstrassen zurückzukommen.

Zu Frage 3:

Mit dem Eintrag in den kantonalen Richtplan, Teil Verkehr, besteht eine Rechtsgrundlage für die Sicherung des Trassees einer neuen Südostumfahrung. Solange die Südostumfahrung Winterthur nicht Bestandteil des Netzbeschlusses des Bundes ist, gilt sie als Staatsstrasse und kann mit Baulinien nach kantonalem Recht gesichert werden. Dabei können die Städte Zürich und Winterthur entgegen dem Wortlaut von §108 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (LS 700.1) auf Grund der Zuständigkeitsübertragung gemäss §§43 ff. des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) die Baulinien auf Strassen von überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet selber festlegen. Diese Zuständigkeit hat das Verwaltungsgericht in einem Entscheid betreffend die Stadt Zürich bestätigt (vgl. VB.2006.00059 vom 20. September 2006; [www.vgrzh.ch](http://www.vgrzh.ch)). Mit der Aufnahme der Südostumfahrung Winterthur in den Netzbeschluss des Bundes würde diese Möglichkeit entfallen, da ein Vorbehalt der Anwendung des kantonalen Rechts zur Trasseesicherung nur für die Fertigstellung des bereits beschlossenen Nationalstrassennetzes gilt (vgl. Art. 14 Abs. 2 Nationalstrassengesetz vom 8. März 1960 [SR 725.11]), die Südostumfahrung jedoch eine Erweiterung des Netzes darstellt.

Zu Frage 4:

Das Vorgehen des Bundes zur Klärung der Frage der Aufnahme von neuen Nationalstrassennetzteilen in den Netzbeschluss ist noch nicht endgültig geklärt. Der Netzbeschluss wird vermutlich in zwei Teilbotschaften etwa 2008 bzw. 2010 den eidgenössischen Räten vorgelegt werden. Auf Grund der Abstimmung dieses Vorhabens mit anderen Botschaften (Infrastrukturfonds, Engpassbeseitigung usw.) ist davon auszugehen, dass über die Südostumfahrung erst in der zweiten Teilbotschaft entschieden werden kann.

Der Kanton hat dem Bundesamt für Strassen alle Ergebnisse zur ZMB zur Verfügung gestellt und steht auch in Kontakt mit den für die Ausarbeitung der Botschaft zuständigen Stellen. Darüber hinaus sieht der Regierungsrat u. a. auf Grund der Ausführungen zu den Fragen 1 und 2 keine Möglichkeiten, dieses Vorhaben zu stützen.

Zu Frage 5:

Für eine Strategie, wie sich der Regierungsrat gemeinsam mit den Ostschweizer Kantonen für dieses Vorhaben einsetzen will, besteht auf Grund der vorerwähnten Tatsache, dass im Gesamtverkehrskonzept und im Agglomerationsprogramm klar der Ausbau der bestehenden A 1 im Vordergrund steht, kein Bedarf.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**