

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 9. September 2009

1434. Nationalstrasse A 1/A 20 Ausbau Nordumfahrung Zürich, Ausführungsprojekt

I. Ausgangslage

Mit Schreiben vom 12. September 2007 genehmigte der Bundesrat das von der Baudirektion des Kantons Zürich ausgearbeitete generelle Projekt einschliesslich Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) 2. Stufe zum Ausbau der A1 Nordumfahrung Zürich zwischen dem Limmattaler Kreuz und der Überdeckung Stelzen. Kernstück dieses Ausbauprojektes ist der Bau einer dritten Röhre des Gubristtunnels sowie der Ausbau der offenen Strecke zwischen dem Ostportal des Gubristtunnels und dem Anschluss Seebach von vier auf sechs Fahrspuren. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat dem generellen Projekt mit Beschluss Nr. 2409/2005 zugestimmt.

Mit der Umsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) per 1. Januar 2008 ging die Bauherrschaft für Nationalstrassenprojekte von den Kantonen an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) über. Das ASTRA hat gemäss Art. 10, 40 und 49a des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG) neu die Aufgabe, Nationalstrassen zu planen, zu bauen, zu betreiben und zu unterhalten, wobei die Planung mit den Kantonen durchgeführt wird und diese ihre Interessen bezüglich des Ausführungsprojekts gemäss Art. 10 NSG mittels Stellungnahme wahrnehmen können.

Das Ausführungsprojekt einschliesslich Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) 3. Stufe wurde vom 16. März bis 29. April 2009 öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig hat das Generalsekretariat des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) als Leitbehörde die Volkswirtschaftsdirektion mit Schreiben vom 26. Januar 2009 eingeladen, zum Projekt, und mit Schreiben vom 18. Mai 2009 zu den Einsprachen, Stellung zu nehmen

II. Projektbeschreibung

Die A1/A20 Nordumfahrung Zürich zwischen dem Limmattaler Kreuz und der Verzweigung Zürich Nord wurde 1985 in Betrieb genommen. Heute weist die Nordumfahrung einen durchschnittlichen Tagesverkehr von rund 95 000 Fahrzeugen auf und ist damit an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt.

Die offenen Strecken vom Halbanschluss Weiningen bis zum Westportal des Gubristtunnels und vom Ostportal des Gubristtunnels bis zum Tunnel Stelzen werden von bisher zwei mal zwei, auf zwei mal drei Fahrspuren plus Pannestreifen ausgebaut. Der Ausbau erfolgt in der Regel zentrisch zur heutigen Strassenachse. Entlang des Katzensees ist jedoch aus Moorschutzgründen eine Verschwenkung der Achse in Richtung Süden nötig. Der Gubristtunnel wird um eine dritte, dreispurige Röhre ohne Pannestreifen erweitert, die nördlich der beiden bisherigen Röhren zu liegen kommt. Die beiden bestehenden zweispurigen Röhren werden den West-Ost-Verkehr, die neue dreispurige Röhre den Ost-West-Verkehr aufnehmen. Nach Inbetriebnahme der neuen dreispurigen Nordröhre werden die beiden bestehenden zweispurigen Röhren nacheinander erneuert und den heutigen Erfordernissen angepasst. Der gesamte Ausbau der Nordumfahrung erfolgt unter Betrieb, wobei jeweils mindestens zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung zur Verfügung stehen werden.

Eine Anpassung der Verkehrskapazitäten am heutigen Limmattaler Kreuz ist im Rahmen des Ausbaus der Nordumfahrung nicht vorgesehen. Die gesamte Verkehrsanlage wie auch der Streckenabschnitt im Limmattal, ab dem Limmattalerkreuz in Fahrtrichtung Bern/Basel, werden baulich erneuert. Ein Ausbau dieses Nationalstrassenabschnittes ist auch hier nicht geplant, da mit den bestehenden zweimal drei Fahrstreifen die erforderlichen Verkehrskapazitäten zur Verfügung stehen.

Der kantonale Richtplan Verkehr, der am 26. März 2007 vom Kantonsrat festgesetzt und am 14. Mai 2008 vom Bundesrat genehmigt wurde, sieht im fraglichen Abschnitt insgesamt fünf Überdeckungen vor, nämlich die Überdeckung der beiden Portale des Gubristtunnels (West und Ost), die Überdeckung Katzensee (Äbnet), die Überdeckung Chöschenrüti und die Verlängerung der Überdeckung Stelzen West. Auch der bereits am 2. April 2001 vom Kantonsrat festgesetzte und am 10. April 2002 vom Bundesrat genehmigte Richtplan Landschaft sieht die Wiederherstellung der Landschaftsverbinding im Raum Chöschenrüti vor.

Nachfolgend werden die fünf Überdeckungen kurz charakterisiert und die Haltung des Regierungsrates für eine Berücksichtigung im Projekt wird dargelegt.

a. Berücksichtigung der Überdeckung Katzensee

Die Überdeckung Katzensee (Äbnet) auf dem Gemeindegebiet der Stadt Zürich ist Bestandteil der Projektvorlage. Die Kosten sind mit 114 Mio. Franken veranschlagt. Dem Kostenteiler im Verhältnis Bund 65% (74 Mio. Franken) Kanton 20% (23 Mio. Franken) und der Stadt Zürich 15% (17 Mio. Franken) wird zugestimmt. Vorbehalten bleiben die Kreditbewilligungen durch die zuständigen Instanzen.

Für den Bau der Überdeckung Katzensee hat die Volkswirtschafts-direktion in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich eine Kreditvorlage an den Kantonsrat auszuarbeiten.

b. Nichtberücksichtigung der übrigen Projekte

Die Portalüberdeckung des Gubristtunnels West bei Weiningen, die Portalüberdeckung Gubrist Ost, die Landschaftsverbindung Chöschen-rüti und die Verlängerung der Überdeckung Stelzen West wurden im vorliegenden Plangenehmigungsverfahren (PGV) aus unterschiedlichen Gründen nicht berücksichtigt.

Die Überdeckung des Westportals des Gubristtunnels mit Verschiebung des Halbanschlusses Weiningen in Richtung Limmattalerkreuz liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Weiningen und wird von den Gemeinden Weiningen und Unterengstringen, der Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) sowie von deren Einwohnerinnen und Einwohnern gefordert. Der Regierungsrat unterstützt grundsätzlich das zu einer wesentlichen Verbesserung der örtlichen Situation beitragende Projekt. Das Vorhaben darf jedoch zu keiner Verzögerung des Ausbaus der Nordumfahrung führen und setzt eine angemessene Kostenteilung zwischen Gemeinde, Kanton und Bund sowie allenfalls Dritter voraus. Der Kanton und die Gemeinde Weiningen haben im ersten Halbjahr 2009 unter Einbezug des ASTRA, Filiale Winterthur, ein Projekt ausgearbeitet, welches die bauliche Machbarkeit der Überdeckung und der Verschiebung des Halbanschlusses nachweist. Die Verschiebung des Halbanschlusses würde jedoch nicht nur den Bau der Portalüberdeckung ermöglichen sondern auch die Verkehrssicherheit des Halbanschlusses verbessern. Das Projekt wird derzeit vom ASTRA auf seine Machbarkeit geprüft. Das ASTRA, Filiale Winterthur, hat dabei eine erste Stellungnahme für den Herbst 2009 in Aussicht gestellt. Die Mehrkosten werden auf 50 Mio. bis 60 Mio. Franken geschätzt. Bisher hat sich das ASTRA gegen diese Überdeckung ausgesprochen und eine Beteiligung an den Kosten abgelehnt. Das vorliegende Projekt stellt auch eine Chance für die weitere Entwicklung von Weiningen dar, weshalb eine Trägerschaft gebildet und eine Finanzierung unter Einbezug von privaten Investoren gesucht werden soll. Dem Regierungsrat erscheint es angemessen, wenn sich Bund, Kanton und Standortgemeinde analog dem Kostenteiler für die Überdeckung Katzensee (Bund 65%, Kanton 20% und Gemeinde Weiningen 15%) an den verbleibenden Kosten (nach Abzug Beiträge Dritter) beteiligen. Die entsprechenden Abklärungen sind so rasch wie möglich voranzutreiben. Vorbehalten bleiben die Kreditbewilligungen durch die zuständigen Instanzen.

Die Portalüberdeckung Gubristtunnel Ost auf dem Gebiet der Gemeinde Regensdorf ist wegen der kurzen Distanz zum Autobahnanschluss Zürich Affoltern technisch nicht zu verwirklichen. Das neue Ostportal der dritten Röhre ist jedoch landschaftsverträglich zu gestalten.

Die Landschaftsverbindung Chöschenrüti auf dem Gebiet der Gemeinde Rümlang wird vom Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV), vom Amt für Landschaft und Natur (ALN) sowie von privaten Interessengruppen gefordert. Es wird gefordert, dass der im Projekt vorgesehene Fahrweg und Wildübergang siedlungs- und landschaftsverträglich zu optimieren und auf einer Länge von 100 m als Landschaftsverbindung auszugestalten ist. Die Errichtung einer Landschaftsverbindung in den geforderten Dimensionen am vorgesehenen Ort würde jedoch aufgrund der vorliegenden Planungsstudien den Anschluss der geplanten Glattalautobahn (vormals K10) tangieren, weshalb die Volkswirtschaftsdirektion nachstehend unter Ziff. VII. a beantragt, vorerst eine minimale Variante der durch einen Richtplaneintrag vorgesehenen Landschaftsverbindung auszuführen, die aber zu einem späteren Zeitpunkt erweitert werden könnte. Der optimierte, minimale Übergang in Funktion einer Wildtierüberführung hat eine Länge von mindestens 30 m aufzuweisen. Er ist damit Bestandteil des Nationalstrassenprojektes, wodurch die Kosten zu 100% vom Bund zu tragen sind. Über einen Ausbau auf 100 m wird zu befinden sein, wenn Klarheit über die genaue Linienführung der Glattalautobahn herrscht. Die Überdeckung ist dannzumal in die weiter gehenden Planungen aufzunehmen.

Die eingetragene Verlängerung der Überdeckung Stelzentunnel West auf Gemeindegebiet von Opfikon/Glattbrugg steht ebenfalls im Konflikt mit der geplanten Glattalautobahn. Sie ist zu einem späteren Zeitpunkt in die Planung der Glattalautobahn aufzunehmen.

Die Gemeinde Weiningen und die Zürcher Planungsgruppe Limmat (ZPL) sind durch den Regierungsrat in den Interessen einer Überdeckung des Portals des Gubristtunnels in Weiningen weiterhin zu unterstützen. Die Volkswirtschaftsdirektion wird zum entsprechenden Zeitpunkt eine Kreditvorlage an den Kantonsrat ausarbeiten.

III. Kostenteiler

Soweit Bauten (z. B. Überdeckungen) aufgrund zwingenden Rechts im Rahmen des Projektes erstellt werden müssen, trägt der Bund die Kosten vollumfänglich (Art. 83 Bundesverfassung). Die gesetzliche Pflicht des Bundes zur Finanzierung der Nationalstrassen beschränkt sich jedoch auf die betriebsnotwendigen Massnahmen.

Die Tatsache, dass z. B. eine Überdeckung im Richtplan enthalten ist, führt allein betrachtet nicht zur Kostenübernahme durch den Bund.

Stellt der Kanton Anträge, innerhalb des Nationalstrassenperimeters über die betriebsnotwendigen hinaus zusätzliche Massnahmen zu treffen, so kann er gemäss § 14 Einführungsgesetz zum Nationalstrassen-gesetz (EG NSG) mit Einwilligung des Bundes und unter Kostenbeteiligung diese Leistungen bestellen oder selbst erbringen, wenn dies von überwiegendem kantonalen Interesse ist.

IV. Einsprachen

a. Allgemeines

Mit Schreiben vom 18. Mai 2009 lud das UVEK den Kanton Zürich zu den Einsprachen ein, die durch das Generalsekretariat des UVEK behandelt werden, Stellung zu nehmen. Sie sind in der Folge themenbezogen, geografisch geordnet und in zusammengefasster und konzentrierter Form dargestellt und auf die für den Kanton Zürich wesentlichen Einsprachepunkte beschränkt.

aa. Übersicht

Die Einsprachen betreffen entweder Projektbestandteile in den jeweiligen Gemeinden oder den gesamten Ausbau.

Die Einsprachen folgender Verbände und Interessengruppen betreffen den ganzen Ausbau oder werfen grundsätzliche Fragen auf: Grüne Rümlang, Grüne Zürich Nord, Pro Natura, VCS, WWF Zürich und Zürcher Vogelschutz.

Die Einsprachen von Privaten und Gemeinden, die Teile des Auflageprojekts betreffen, sind den Gemeindegebieten Dänikon (1), Dietikon (2), Geroldswil (1), Oetwil a. d. L. (1), Hüttikon (1), Opfikon (7), Regensdorf (12), Rümlang (29), Unterengstringen (3), Wallisellen (1), Weiningen (38) und Zürich (15) zuzuordnen.

ab. Zuordnung

Grundsätzlich lassen sich die Einsprachen in zwei thematische Gruppen aufteilen:

- a) Forderung nach Projektänderungen, Ergänzungen und weiteren Massnahmen wie beispielsweise in Bezug auf Lärmschutz oder Luftreinhaltung;
- b) Forderungen nach Entschädigungen für Minderwerte und temporäre oder permanente Landbeanspruchungen.

b. Die für den Kanton Zürich massgeblichen Einsprachen im Einzelnen

Abschnitt Dietikon bis Limmattaler Kreuz:

Dieser Abschnitt betrifft die Gemeindegebiete Geroldswil, Oetwil a. d. L., Dänikon, Hüttikon und Dietikon.

Die Gemeinden Geroldswil und Oetwil a. d. L. haben gemeinsam Einsprache erhoben und fordern folgende Massnahmen:

- Einbau eines stark lärmindernden Belages,
- Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem gesamten Streckenabschnitt auf 100 km/h,
- Verkehrsmonitoring und Verkehrsmanagement sowie eine permanente Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle,
- Verwirklichung der verkehrlich flankierenden Massnahmen (FlaMa) bis spätestens zur Fertigstellung des Ausbaus der Nordumfahrung.

Die Gemeinde Dänikon stellt den Antrag, bei den FlaMa die Plangrundlagen durch aktuelle Ausführungspläne zu ersetzen.

Abschnitt Halbanschluss Weiningen, Unterengstringen:

Verschiedentlich im Zusammenhang mit dem Halbanschluss Weiningen geforderte Massnahmen sind u. a.:

Überdeckung des Voreinschnitts Weiningen von mindestens 270 m, Verlegung des Halbanschlusses weiter nach Süden.

Die Anträge der Gemeinde Weiningen:

- Verschiebung des Halbanschlusses nach Westen,
- Überdeckung von mindestens 270 m,
- umgehende Umsetzung der FlaMa.

Gebiet der Gemeinde Regensdorf:

Die geforderten Massnahmen von Privaten betreffen:

Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit.

Abschnitt Zürich Affoltern:

Es werden Lärmschutzmassnahmen im Bereich der Ein- und der Ausfahrt der Überdeckung Katzensee beantragt.

Die Anträge der Gemeinde Rümlang:

- die Erstellung eines wirksamen Lärmschutzwalles nördlich der A 1, Bauwerk Bärenbohlstrasse–Zürichweg und die Prüfung des Lärmschutzwalles bis Büssisee,
- Einführen eines Monitorings,
- Einbezug im Rahmen der Detailprojektierung.

Der Verein Natur und Umwelt Rümlang fordert die Begrenzung der Geschwindigkeit.

Die SP Rümlang, der Verein Natur und Umwelt Rümlang sowie sechs weitere Einsprecher fordern den Bau der Überdeckung Chöschenrüti.

Das Gebiet der Gemeinde Rümlang betreffend sind 29 weitere Einsprachen eingegangen.

25 Einsprachen betreffen den Lärmschutz im Gebiet Bärenbohl.

Das Gebiet Bärenbohl erstreckt sich auf die nördliche Seite der Autobahn, Abschnitt Überdeckung Katzensee bis zur Überdeckung Chöschenrüti. Es werden gefordert:

- Überwachungskonzept,
- zusätzliche Lärmschutzmassnahmen (Senkung der Höchstgeschwindigkeit),
- Verlängerung der Überdeckung Katzensee und/oder eine Überdeckung im Gebiet Chöschenrüti.

Gebiet der Stadt Opfikon:

Fünf Einsprachen betreffen das Gemeindegebiet von Opfikon, wovon drei Einsprachen den Lärmschutz betreffen.

Ein Einsprecher fordert eine Begrenzung der Geschwindigkeiten und den Einbau eines lärmindernden Drainbelags anstelle von Lärmschutzwänden.

Die Anträge der Stadt Opfikon:

- Verkehrsuntersuchungen über die Konsequenzen des Ausbaus auf das kommunale und regionale Strassennetz,
- zusätzliche FlaMa,
- Lärmschutzmassnahmen,
- lärmtechnische Aufnahme des Abschnitts Stelzentunnel bis Verzweigung Zürich Nord in den Projektperimeter mit Aussagen zu Lärmbelastungen, Lärmmessungen, Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit im genannten Abschnitt auf 80 km/h.

Die Anträge der Stadt Zürich:

- Realisierung der FlaMa zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme verbindlich vorzuschreiben,
- zusätzliche FlaMa im Stadtgebiet Zürich und das Erstellen einer Wirkungsanalyse im Plangenehmigungsverfahren,
- Beiziehen der Stadt Zürich im weiteren Verfahren,
- Einsetzen einer Arbeitsgruppe Natur und Landschaft und einer landschaftspflegerischen Begleitplanung für die Dauer der Bauausführungen,
- Verbindlichkeit des Landschaftsentwicklungskonzeptes (LEK) Höngg/Affoltern,
- Optimierung der landschaftlichen Eingliederung Überdeckung Katzenssee und Schutz des Naturschutzgebietes Katzenssee mit geeigneten Massnahmen,
- Lärmschutz- und Luftreinemassnahmen,
- während der Betriebsphase Tempo 80,
- Nachweis Lärmschutzmassnahmen,
- Begleitmassnahmen Umwelt während der Bauphase.

Verbände und Interessengruppen:

Die Verbände Pro Natura, VCS, WWF Zürich und Zürcher Vogelschutz sowie die Interessengruppen Grüne Rümlang, Grüne Zürich Nord haben wie erwähnt eine Einsprache eingereicht.

Die von diesen Verbänden und Interessengruppen geforderten Massnahmen sind teilweise mit den Einsprachen von Gemeinden und Privaten identisch, zusätzlich werden folgende Punkte vorgebracht:

Grüne Rümlang, Grüne Zürich Nord und VCS Verkehrsclub verlangen den Verzicht auf den Ausbau und Prüfung von Alternativen.

Die Einsprachen der Verbände und Interessengruppen umfassen folgende Anträge:

- Messungen des Verkehrs und der Luft,
- Verkehrsmonitoring,
- Tempo 80 auf der ganzen Nordumfahrung aus Gründen der Lärmemissionen, der Lufthygiene sowie der Stickstoffmissionen in den Mooren,
- Verbindliche Integration der FlaMa ins Projekt.

c. Zusammenfassung, Schwerpunkte der Einsprachen

Einsprachen betreffend Lärm konzentrieren sich auf den Voreinschnitt Weiningen und das Gebiet Affoltern–Rümlang. Geforderte Massnahmen sind Überdeckungen, weitere Lärmverbauungen, Begrenzung von Höchstgeschwindigkeiten, lärmarme Beläge und weitere, temporäre Massnahmen während der Bauphase. Im Zusammenhang mit dem Halbanschluss Weiningen wird eine Verschiebung des Halbanschlusses und eine Überdeckung von mindestens 270m Länge gefordert. Lufthygienische Anträge betreffen vor allem die Bauphase. Eine weitere Forderung betrifft den Schutz von Flora, Fauna und Mooren. Diesbezüglich werden verfeinerte, nachgewiesenermassen wirksame Massnahmen gefordert. Dem Ergebnis dieser Massnahmen und der Kontrolle der Einhaltung der Konzepte wird grosses Gewicht beigegeben. Viele Einsprachen fordern sodann einen Mitwirkungsprozess von Gemeinden sowohl auf fachspezifischer Ebene als auch im weiteren Verfahren.

d. Stellungnahme zu den Einsprachen

Die Anträge der Einsprechenden bezüglich des Einbaus von lärmmindernden Belägen, der Verlegung des Halbanschlusses Weiningen nach Westen und einer Überdeckung des Westportals des Gubristtunnels auf Gebiet der Gemeinde Weiningen sowie des Baus einer Wildtierüberführung Chöschenrüti werden unterstützt. Ferner soll die Wirksamkeit der verkehrlichen flankierenden Massnahmen während der Bauphase sowie mit der Inbetriebnahme mit einer Wirkungskontrolle, unter Bezug der kantonalen und kommunalen Behörden, geprüft werden.

V. Technische Stellungnahmen zum Ausführungsprojekt

Das Amt für Verkehr (AFV), die Baudirektion, Tiefbauamt (TBA), und die Sicherheitsdirektion, Kantonspolizei (KAPO), wurden kantonsintern durch die Volkswirtschaftsdirektion zur Stellungnahme eingeladen.

a. Stellungnahme des Amtes für Verkehr

Das AFV nahm mit Schreiben vom 5. Juni 2009 zu den FlaMa allgemein und zu drei Gesichtspunkten der Verkehrsführung während der Bauphasen Stellung.

aa. Verkehrlich flankierende Massnahmen

Die im Auflageprojekt dargestellten FlaMa entsprechen mit wenigen Ausnahmen aufgrund laufender Projektentwicklungen den Vorprojekten, die in Zusammenarbeit mit dem TBA entwickelt wurden. Die Detailprojekte zu den FlaMa sollen wiederum in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden entwickelt werden, zumal veränderte Rahmenbedingungen durch den langwierigen Plangenehmigungspro-

zess nicht auszuschliessen sind. Aus allgemeiner Sicht sind dazu keine weiteren Bemerkungen anzubringen. Da es sich bei der auszubauenden Nordumfahrung nicht um eine neue Verbindung handelt und daher die vom Ausbau zu erwartende Entlastung bestehender Strassen weniger ausgeprägt sein wird, sollen die FlaMa so weit als möglich bereits vor der Inbetriebnahme der auf sechs Spuren ausgebauten Nordumfahrung getroffen werden. Die Ausführung erfolgt nach kantonalem Recht durch die Baudirektion im Rahmen der ordentlichen Bauprogramme des Kantons.

Verlegung Niederholzstrasse:

Der Knoten zwischen verlegter Niederholzstrasse und bestehender Niederholzstrasse ist als Kreisel vorgesehen. Um die Netzhierarchie zwischen der durchgehenden Niederholzstrasse und der Erschliessung des Quartiers Fahrweid abzubilden, sollte anstelle des geplanten Kreisels ein einfacher dreiarmiger Knoten mit klarer Bevorzugung der Verbindung Weinigen–neue Niederholzstrasse erstellt werden. Für den Knoten mit der Ueberlandstrasse ist eine Lichtsignalanlage vorzusehen.

bb. Verkehrsführung während der Bauphasen

In Bauphase 1 wird, offenbar zur Erschliessung der Baustelle Betriebszentrale Guggelfeld östlich des Stelzentunnels, ein Fahrstreifen des Tunnels abgebaut. Dies dürfte während der Hauptverkehrszeiten zur Stauwurzel werden. Auf die so gewonnene Logistikspur im Tunnel ist zugunsten des dritten Fahrstreifens zu verzichten. Die Baustelle kann von aussen erschlossen werden. In den weiteren Bauphasen ist eine zweistreifige Verkehrsführung im Stelzentunnel nicht vermeidbar. Durch den Verzicht in Phase 1 kann die Dauer dieser Behinderung verkürzt werden.

Allgemein sind Beschleunigungstreifen dort länger als vorgesehen auszubilden, wo die Platzverhältnisse dies erlauben. Trotz der tieferen Geschwindigkeiten im Baustellenbereich ist bei den zu erwartenden hohen Verkehrsdichten das Einfädeln dadurch möglichst zu erleichtern und damit potenzielle Stauwurzeln zu entschärfen.

Die Einfahrt Seebach in Fahrtrichtung St. Gallen in Bauphase 3.1 ist in der vorgesehenen Kürze von weniger als 50 m nicht zulässig. Sie stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Falls keine verkehrssichere Geometrie erreicht werden kann, ist die vorübergehende Schliessung der Zufahrt ins Auge zu fassen.

Die FlaMa sind Bestandteil des Projektes A 1, Ausbau Nordumfahrung und gehen grundsätzlich zulasten der Nationalstrasse. Die Kostenteiler auf der Grundlage der öffentlich aufgelegten Vorstudien wurden grundsätzlich im Einvernehmen mit den kantonalen Instanzen festgelegt, sie werden für die vorliegende Planungsphase als Grundlage ge-

nommen. Weiter gehende, detaillierte Kostenvereinbarungen (Interessenbeiträge von Kanton und Gemeinden) sind im Rahmen der Detailprojektierung abschliessend festzusetzen.

In der Thematik zu einer Portalüberdeckung Gubristtunnel in Weiningen hat die Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr, in Zusammenarbeit mit der ASTRA-Filiale Winterthur, der Gemeinde Weiningen und der Planungsgruppe Limmattal eine Vorstudie, datiert vom 24. Juli 2009, erarbeitet. Die Studie umfasst eine Überdeckung des Tunnelportals von 270 m Länge sowie eine Verschiebung des Anschlusses Weiningen nach Westen in Richtung Limmattalerkreuz. Das ASTRA prüft zurzeit die technische Machbarkeit. Die Kosten werden mit 50 Mio. bis 60 Mio. Franken (Mehrkosten gegenüber dem Basisprojekt) veranschlagt. Die Gemeinde Weiningen und die Planungsregion Limmattal werden durch den Kanton in ihren Anliegen bezüglich Verbesserung der örtlichen Situation im Portalbereich grundsätzlich unterstützt. Das für die Projektänderung erforderliche Plangenehmigungsverfahren darf jedoch zu keiner Verzögerung des dringlich durchzuführenden Ausbaus der Nordumfahrung führen.

cc. Zusammenfassung

Die FlaMa entsprechen weitestgehend jenen, die bereits unter der Federführung des TBA des Kantons Zürich entwickelt wurden. Sie müssen vor Inbetriebnahme der Nationalstrasse umgesetzt werden.

Die Anträge zur Verkehrsführung während der Bauphasen sind umzusetzen.

Das Anliegen der Gemeinde Weiningen und der Planungsregion Limmattal, eine Portalüberdeckung am Gubristtunnel von 270m zu realisieren und den Halbanschluss gegen das Limmattalerkreuz zu verschieben, wird unterstützt.

b. Stellungnahme des Tiefbauamtes

Das TBA nimmt mit Schreiben vom 11. Mai 2009 zu den Gesichtspunkten Betrieb und Unterhalt allgemein, sowie zur Koordination der Arbeiten mit den FlaMa Stellung.

Die vorgesehenen FlaMa sind aus Sicht des TBA sinnvoll und umsetzbar. Die FlaMa werden nach kantonalem Recht vom TBA geplant und umgesetzt. Der Zeitpunkt für die Umsetzung der FlaMa ist mit den Programmen der laufenden Bau- und Unterhaltsplanung auf Kantonsstrassen zu koordinieren.

Drei Massnahmen (Gemeinden Dänikon, Regensdorf-Watt und Rüm- lang) wurden in Absprache mit dem ASTRA bereits getroffen. Die Kostenbevorschussung durch den Kanton Zürich ist mit der rechtskräftigen Genehmigung der Nordumfahrung zulasten der Nationalstrasse zurückzuerstatten.

aa. Kantonsstrassen

Die Bauarbeiten im Bereich der Kantonsstrassen sind in enger Zusammenarbeit und Koordination mit dem TBA, Abteilung Projektieren und Realisieren, Sonderprojekte, auszuführen. Es betrifft dies insbesondere die Zürichstrasse in Weiningen, die Wehntaler-/Furttalstrasse und die Affoltern-/Regensdorferstrasse in der Stadt Zürich und der Gemeinde Regensdorf.

bb. Nationalstrasse

Aufgrund der Betriebserfahrung des TBA mit der Nationalstrasse A1 sind die Parkierungsmöglichkeiten auf den beidseitigen Rastplätzen Büssisee für Lastwagen sehr knapp bemessen. Die Anzahl der LKW-Parkplätze sollte erhöht werden.

cc. Zusammenfassung

Die FlaMa wurden vom ASTRA in Zusammenarbeit mit der Baudirektion und den Gemeinden erarbeitet. Sie entsprechen den gemeinsamen Vorstellungen und sind einfach umzusetzen. Die Ausführung erfolgt nach kantonalem Recht. Die Kostenanteile werden dem ASTRA in Rechnung gestellt.

Die Lastwagenparkplätze auf den Rastplätzen Büssisee sind unbedingt zu erweitern.

Die Bauarbeiten an der Nationalstrasse im Bereich der Kantonsstrassen sind in enger Zusammenarbeit und Koordination mit dem kantonalen Tiefbauamt auszuführen.

c. Stellungnahme der Kantonspolizei

Die KAPO hat mit Schreiben vom 30. April 2009 und 5. Juni 2009 Stellung genommen; sie begrüsst das Projekt grundsätzlich. Mit dem Ausbau der Nordumfahrung auf durchgehend zweimal mindestens drei Fahrstreifen kann ein Leistungseingpass behoben und damit die Verkehrssicherheit auf diesem hoch frequentierten Nationalstrassenabschnitt wieder verbessert werden. Das Projekt wurde hinsichtlich verkehrstechnischer und sicherheitsrelevanter Aspekte geprüft. Dadurch, dass es sich beim vorliegenden Projekt um ein Ausbau- und nicht um ein Neubauprojekt handelt, sind sowohl die horizontale als auch die vertikale Linienführung weitgehend gegeben und so die Variationsmöglichkeiten in der Trassierung als eher gering einzustufen.

Im Rahmen der Detailprojektierung ist ein besonderes Augenmerk auf die nachfolgenden Punkte zu lenken.

Vertikale Linienführung der Ein- und Ausfahrtsrampen im Allgemeinen:

Die Ausrundungsradien der Kuppen und Wannen sind an manchen Orten knapp bemessen. Sicherheitsrelevant sind hier vor allem die sich dadurch ergebenden kürzeren Sichtweiten auf den Ausfahrtsrampen (Erkennung von Rückstau). Verbesserungsmöglichkeiten sind hier zu prüfen.

Einfahrtsrampe Weiningen:

Der gewählte Kurvenradius und die Anordnung des Fahrstreifens auf der Innenseite führen zu knappen Sichtverhältnissen (Erkennung von Rückstau). Zudem weist die Kurve ein zu geringes Quergefälle auf, eine Beschränkung der Geschwindigkeit ist zwingend gegeben. Beim Einfädeln in die Stammlinie ist im Normalbetrieb mit geeigneten Mitteln zu verhindern, dass einfahrende Fahrzeuge die ersten beiden Fahrstreifen überqueren, um in die mittlere Tunnelröhre zu gelangen.

Beschleunigungsstreifen Anschluss Zürich-Affoltern Fahrspur Richtung Bern:

Der Beschleunigungsstreifen ist im Vergleich zur einschlägigen Schweizer Norm (SN) zu kurz ausgebildet. Die einfahrenden schweren Motorfahrzeuge sind zu Beginn des Beschleunigungsstreifens infolge der Steigung auf der Einfahrtsrampe noch langsam und können beim Einfädeln in die Stammlinie deren Verkehr behindern. Eine Verlängerung des Beschleunigungsstreifens ist deshalb zu prüfen.

Abbau von vier auf drei Fahrstreifen Fahrspur Richtung St. Gallen:

Die Lage des Fahrstreifenabbaus ist in unmittelbarer Nähe der Einfahrt aus dem Rastplatz Büssisee vorgesehen. Die Verflechtungsvorgänge aus dem abzubauenden auf den anliegenden Fahrstreifen sowie vom Beschleunigungsstreifen auf den Normalfahrstreifen können sich allenfalls gegenseitig stören und damit die Verkehrssicherheit gefährden. Die vorgesehene Verflechtung ist zu prüfen.

Die beiden Mittelstreifenüberfahrten zwischen dem Ostportal des Gubristtunnels und dem Anschluss Zürich Affoltern sowie zwischen dem Anschluss Zürich Seebach und dem Westportal des Stelzentunnels können infolge der vorgegebenen Quergefällewechsel bei den Übergängen von Fahrbahn und Mittelstreifen nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h betrieben werden. Die Möglichkeit für eine höhere Überfahrtsgeschwindigkeit wäre anzustreben.

Anzahl Fahrstreifen Fahrbahn Richtung St. Gallen – Standstreifenproblematik: Die Anordnung von vier bis fünf Fahrstreifen östlich des Anschlusses Zürich Affoltern erfolgt wohl nicht aus Leistungserfordernissen, sondern eher aus Verkehrsflussgründen. Hingegen erschwert sie den Pannenfahrzeugen das Anfahren des Standstreifens und dem Strassenunterhalt das Erreichen des Mittelstreifens. Es ist zu prüfen, ob auf gewissen Streckenabschnitten die Anordnung eines linken Standstreifens zulasten eines Fahrstreifens einen grösseren Nutzen erbringt. Die Anordnung eines solchen linken Standstreifens ist auch vor dem Westportal des Gubristtunnels zu prüfen.

Die frühe Fahrstreifen-zuteilung durch die Überkopf-Wegweisung am Gubrist-Westportal, mit den Zielen St. Gallen und Flughafen, hat keinen Sinn, wenn die Fahrstreifen nach dem Gubristtunnel wieder zusam-

mengeführt werden. Sie ist mit vielen Fahrstreifenwechseln verbunden und erhöht damit das Unfallrisiko. Es wird vorgeschlagen, das Wegweiskonzept im Rahmen der Detailprojektierung des «Verkehrsmanagement Zürich Nordumfahrung», an der die KAPO beteiligt sein wird, festzulegen. Im Vorprojekt «VBA Nordumfahrung» hat diese bereits mitgewirkt. Auf dieses Vorprojekt ist abzustellen.

Lichtsignalanlage Anschluss Zürich Affoltern:

Die Lichtsignalanlagen an der Wehntalerstrasse müssen zwingend durchgehend in Betrieb sein. Die Verkehrsunfallstatistik weist im Einfahrtbereich Gubristtunnel Ost, Fahrbahn Richtung Bern, noch immer eine grosse Anzahl von Unfällen aus, vor allem zwischen 16 und 18 Uhr bei schönem und trockenem Wetter. Dies, obwohl man in einer ersten Gefahrenstellen-Sanierung die Adaptionsbeleuchtung im Tunnel angepasst hat. Die Erstellung eines Blendschutz-Rasters vor dem Tunnelportal wurde seinerzeit als zu aufwendig erachtet. Die weitere Unfallentwicklung zeigt nun aber, dass auf eine solche oder eine ähnlich wirkende Massnahme nicht verzichtet werden sollte. Zumindest müsste die Problematik im Rahmen der Detailprojektierung des Portalbereichs noch einmal untersucht und ein entsprechender Betrag für eine solche besondere Massnahme in den Kosten eingeplant werden.

Diese Zusammenarbeit zwischen dem ASTRA und der KAPO, Verkehrstechnische Abteilung (VTA), muss vor Beginn der Detailprojektierung geregelt werden. Die KAPO beantragt, dass sie aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung, wie bisher üblich, in den entsprechenden Arbeitsgruppen mitarbeiten kann und zu den betriebswirksamen Projekten, wie Signalisation/Wegweisung, Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement und Tunnelsicherheit zur Stellungnahme eingeladen wird.

Zusammenfassung der Stellungnahme durch die KAPO:

Die Hinweise betreffend Normierungen und Verkehrssicherheit sind in Zusammenarbeit mit der KAPO zu prüfen.

Die Integration des «Verkehrsmanagement Zürich Nordumfahrung» in das bestehende Verkehrsmanagementsystem (VLZ Letten) ist sicherzustellen.

Die Tunnelrettungs- bzw. integrale Sicherheitskonzepte für die Bau- und Betriebsphase sollen in enger Zusammenarbeit mit der KAPO bearbeitet werden.

Die Verkehrsmanagement-Pläne (VMP) für die Bau- und Betriebsphase sollen ebenfalls in enger Zusammenarbeit mit der KAPO bearbeitet werden.

VI. Umweltrechtliche Stellungnahme der Koordinationsstelle für Umweltschutz

In Absprache mit der Volkswirtschaftsdirektion, AFV, lud die Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU) der Baudirektion die kantonalen Umweltschutzfachstellen mit Schreiben vom 17. März 2009 zur Prüfung und Beurteilung des UVB 3. Stufe gemäss Art. 10c Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes ein. Der zusammenfassende Bericht der KofU vom 25. Juni 2009 ist durch diese bereits an die für das Bauvorhaben zuständige Umweltschutzfachstelle, das Bundesamt für Umwelt (BAFU), eingereicht worden. Diese Stellungnahme wird als Anhang zur Stellungnahme integral der Leitstelle übermittelt.

Der Bericht der KofU umfasst die Stellungnahmen des ALN, des ARV, des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) und der Fachstelle Lärmschutz (FALS) des Tiefbauamtes. Dieser Bericht soll mit zwei Ausnahmen (siehe nachfolgend VI. c) und d) als integraler Bestandteil der kantonalen Stellungnahme angesehen und dieser im Schreiben an das UVEK als Anhang beigelegt werden.

a) Im Wesentlichen beantragt die KofU die Mitwirkung der kantonalen Fachstellen in der Detailprojektierung und Bauausführung. Während der Bauausführung sei zudem die Umweltbaubegleitung durch private Fachspezialistinnen und -spezialisten sicherzustellen. Dabei seien der KofU sämtliche Massnahmenkonzepte vorzulegen und den kantonalen Fachstellen teilweise zur Zustimmung einzureichen. Im Weiteren sei mit Berücksichtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs zu prüfen, ob die im Projekt vorgesehenen FlaMa auf Gebiet der Stadt Zürich (Glattalstrasse, Schaffhauserstrasse, Rosengartenstrasse) zu ergänzen seien.

b) Das ARV hält grundsätzlich fest, dass der kantonale Richtplan das strategische Führungsinstrument des Kantons für die Koordination und Steuerung der langfristigen räumlichen Entwicklung sei. Er lenke und koordiniere damit die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte räumliche Entwicklung und weise einen Planungshorizont von mindestens 25 Jahren auf (vgl. §21 Abs. 2 Planungs- und Baugesetz [PBG]). Der Richtplan enthalte verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen. Er sei weder parzellenscharf noch grundeigentümerverbindlich. Die für Grundeigentümerinnen und -eigentümer verbindliche Konkretisierung erfolge mit den dafür vorgesehenen Instrumenten von Bund, Kanton und Gemeinden. Auch die Regelung der Finanzierung erfordere separate Beschlüsse gemäss den gesetzlichen Zuständigkeiten.

Dem kantonalen Richtplan widersprechende Massnahmen seien im Grundsatz ausgeschlossen (vgl. §16 Abs. 1 PBG). Für die nachfolgenden Planungen bestehe je nach Sachbereich ein mehr oder weniger grosser Anordnungsspielraum.

Für alle Zürcher Planungsträger erlange der kantonale Richtplan bereits mit der amtlichen Publikation der Festsetzung im Amtsblatt Verbindlichkeit. Für den Bund und die Nachbarkantone werde der kantonale Richtplan mit der Genehmigung durch den Bund verbindlich.

In Bezug auf den Ausbau der Nordumfahrung seien damit die Festlegungen der Teilrevision Landschaft (Beschluss des Kantonsrates vom 2. April 2001, Genehmigung des Bundesrates vom 10. April 2002) und der Teilrevision Verkehr (Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007, Genehmigung des Bundesrates vom 14. Mai 2008) von besonderem Interesse. Es stehe folglich ausser Frage, dass die Umsetzung der fünf im Richtplan festgelegten Überdeckungen im Rahmen des nun vorliegenden Projekts zum Ausbau der Nordumfahrung Zürich aufzuzeigen seien, denn die genaue Lage und die Dimensionierung der Übergänge von Landschaftsverbindungen seien gerade im Rahmen der Projektierung von Unterhalt und Erneuerung der zu querenden Infrastrukturanlagen zu bestimmen (vgl. kantonaler Richtplan Pt. 3.7a.3). Soweit für die Finanzierung die vom Bund bereitgestellten Mittel nicht ausreichen sollen, sei dem Kantonsrat eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten, damit dieser darüber entscheiden könne, ob er an den Überdeckungen auch in Kenntnis der finanziellen Konsequenzen festhalten möchte.

Anstelle der geplanten Flurwegbrücke Chöschenrüti in einer Breite von 6 m sei eine Überdeckung von 100 m Länge zu erstellen, und zwar unabhängig von den weiteren Planungsschritten zur Glattalautobahn. Nur eine angemessene Überdeckung könne die Funktion einer ökologischen und erholungsbezogenen Vernetzung bzw. als Massnahme zur Verminderung der Eingriffe in das Landschaftsbild erfüllen. Der Wildtierkorridor und der Fahrweg beim Wildtierübergang Chöschenrüti sollten durch geeignete Massnahmen strikte voneinander getrennt werden. Bei einer Länge von 100 m und geeigneten Leitstrukturen sei dies machbar.

In Analogie zu den Überdeckungen «Äbnet» und «Gubrist West» sei ein Kostenteiler zu entwickeln und dem Kantonsrat eine entsprechende Kreditvorlage zu unterbreiten. Erst wenn der Kantonsrat bei der Beratung dieser Kreditvorlage auf die Richtplanfestlegung «Chöschenrüti» zurückkommen sollte, könne auch eine verkleinerte, ausschliesslich durch den Bund zu finanzierende Variante «Wildtierüberführung» (30 m) angenommen werden.

Einzelne Angaben zu den Lärmberechnungen und den Lärmschutzmassnahmen seien noch unvollständig und bedürfen zusätzlicher Abklärungen. Dies betreffe insbesondere die Massnahmen an der Quelle. Eine Massnahme mittels lärmdämmender Beläge sei angesichts der sehr hohen Lärmbelastungen detaillierter zu prüfen und konsequenter

umzusetzen. Zudem solle geprüft werden, welche zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen mit mittleren Kosten-Nutzen-Verhältnissen in diesem hoch belasteten Gebiet getroffen werden sollten. Die Umsetzung der Lärmschutzmassnahmen sei durch eine Umweltbaubegleitung zu überwachen. In die Submissionsvorschriften seien Bestimmungen aufzunehmen, die lärm- und erschütterungsarme Baumethoden, Baugeräte und Zeitbeschränkungen für bestimmte Bauverfahren und Bautransporte fördern und fordern.

Die Moorflächen seien besonders während der Bauphase, aber auch während des Betriebs der Autobahn vor jeglicher Beeinträchtigung zu schützen. Der Eingriff in den Wasserhaushalt um die Moorbiotope sei auf das absolut Notwendige zu beschränken und Nebenanlagen (wie z. B. die ÖKO-SABA Limmat) seien ausserhalb der empfindlichen Bereiche anzuordnen. Aufgrund der vorliegenden Beurteilung im UVB können Beeinträchtigungen im Wasserhaushalt der betroffenen Moore mit einiger Sicherheit ausgeschlossen werden. Dies setze jedoch voraus, dass die gestellten Anträge integral umgesetzt würden. Das Projekt könne bezüglich der Moorhydrologie nur als verträglich mit den Moorschutzgesetzen beurteilt werden, falls die in der Stellungnahme formulierten Anträge integral in das Pflichtenheft der Umweltbaubegleitung (UBB) übernommen würden und eine ausgewiesene Fachperson für die moorhydrologische Baubegleitung beigezogen werde.

Geschwindigkeitsbegrenzungen würden aus Gründen der Lufthygiene (AWEL), der Lärmemissionen (TBA) sowie der Stickstoffemissionen in die Moore (ALN) beantragt. Die erhöhten Stickstoffemissionen führten zu negativen Veränderungen des Nährstoffhaushaltes in den betroffenen nationalen Moorbiotopen, sodass den gesetzlichen Anforderungen des Moorschutzes nur mit dem Verkehrsszenario 80km/h Rechnung getragen werden könne. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf höchstens 80 km/h sei auf allen Abschnitten zu prüfen.

VII. Beurteilung der federführenden Volkswirtschaftsdirektion zu den Anträgen der KofU

a) Nach Ansicht der federführenden Volkswirtschaftsdirektion ist der Antrag bezüglich der im kantonalen Richtplan Verkehr und im Richtplan Landschaft eingetragenen Landschaftsverbinding Chöschenrüti auf Gebiet der Gemeinde Rümlang im Rahmen des Ausbaus der Nordumfahrung nicht im geforderten Mass umsetzbar. Es kann allgemein festgehalten werden, dass Anordnungen der Richtplanung nicht parzellengenau verbindlich zu verstehen sind, sondern der Nutzungsplanung – eine Plangenehmigungsverfügung ist ein Sondernutzungsplan – steht vielmehr ein angemessener Konkretisierungsspielraum zu

(BGE 118 Ib 508). So besteht selbst bei ziemlich konkreten Vorgaben im Richtplan keine strikte Bindung an diese. Abweichungen vom Richtplan in der Nutzungsplanung sind immer möglich, wenn sie sich im konkreten Fall sachlich begründen lassen (Waldmann/Hänni, Handkommentar, RPG 2006, Art. 9 N. 19 mit weiteren Hinweisen).

Neue Erkenntnisse können Abweichungen vom Richtplan rechtfertigen (vgl. Art. 9 Abs. 2 Raumplanungsgesetz). Im Rahmen der Nutzungsplanung kann sich zeigen, dass die dem Richtplan entgegenstehenden Interessen höher zu veranschlagen sind als die im Richtplan ausgedrückten Belange. Ein Richtplan entfaltet auch dort keine präjudizierende Wirkung, wo er präzise Standortaussagen macht, wie dies namentlich bei der Planung öffentlicher Werke zutreffen kann. Auch hier erlauben erst die nachfolgenden Planungs- und Bewilligungsverfahren, die Frage zu beantworten, ob ein Werk so, wie es vom Richtplan beabsichtigt ist, errichtet werden kann (Tschannen, Kommentar RPG, Art. 9 Rz. 37).

Im Bericht der KofU wird gefordert, dass der im Projekt vorgesehene Fahrweg und Wildübergang siedlungs- und landschaftsverträglich zu optimieren und auf einer Länge von 100 m als Landschaftsverbindung auszugestalten ist. Die Errichtung einer Landschaftsverbindung in den geforderten Dimensionen am vorgesehenen Ort würde mit grosser Wahrscheinlichkeit das Projekt der geplanten Glattalautobahn (Anschluss Chöschenrüti) tangieren, weshalb vorerst eine Minimal-Variante des Übergangs zu erstellen ist. Im Raum Chöschenrüti soll deshalb eine Wildtierüberführung mit einer Länge von mindestens 30 m (Mindestlänge für Wildtierübergänge) ins Projekt aufgenommen werden. Diese ist Bestandteil des Nationalstrassenprojektes. Daher sind die Kosten zu 100% vom Bund zu tragen. Der Ausbau auf 100 m wird vom Bund als integraler Bestandteil des Projektes einer Glattalautobahn vorzusehen sein, falls diese ins Nationalstrassennetz aufgenommen wird und die konkrete Linienführung dies technisch zulässt.

b) Die von der FALS, der Fachstelle Lufthygiene des AWEL und der Fachstelle Naturschutz des ALN sowie verschiedenen Verbänden, Gemeinden und Anwohnern geforderte Beschränkung der Geschwindigkeit auf 80 km/h zur Minderung von Lärm-, Luftschadstoff- und weiteren Emissionen auf den offenen Strecken ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, die Homogenität der Geschwindigkeit auf allen Umfahrungen und damit einhergehend eine Regelmässigkeit des Verkehrsflusses nicht zielführend. Die heutige vierspurige Nordumfahrung von Zürich kann auf der offenen Strecke grundsätzlich mit einer Geschwindigkeit von höchstens 120 km/h (Autobahnen) befahren werden, der Gubristunnel mit einer solchen von höchstens 100 km/h (Tunnelanlagen). Nach dem Ausbau auf sechs Spuren soll für die gesamte Nordumfahrung, wie auch für die im Mai 2009 neu eröffnete Westumfahrung, eine

Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gelten, mit dynamischer verkehrsabhängiger Steuerung (Verkehrsbeeinflussungsanlage [VBS]) auf höchstens 80 km/h oder höchstens 60 km/h bei starkem Verkehr oder bei Störfällen. Eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ist umso mehr für den Ausbaustandard einer Hochleistungsstrasse angebracht, da insbesondere auch der Reisezeitgewinn gegenüber dem Kantonsstrassennetz zu einer besseren Akzeptanz der übergeordneten Strassenanlage beitragen soll.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, UVEK, Bundeshaus Nord, 3003 Bern:

Mit Schreiben vom 26. Januar 2009 haben Sie uns eingeladen, zum Projekt «Nationalstrasse A 1/A 20 Ausbau Nordumfahrung Zürich, Ausfüh­rungsprojekt» Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen wie folgt Stellung:

1. Dem Ausführungsprojekt für den Ausbau der A 1 Nordumfahrung von Zürich von vier auf sechs Spuren und dem Bau einer dritten Röhre des Gubristtunnels wird grundsätzlich zugestimmt. Aufgrund des schwerwiegenden verkehrlichen Engpasses ist das Projekt mit höchster Dringlichkeit zu verwirklichen.

2. Der Bericht der Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU) mit­sam­ten Stellungnahmen des Amtes für Landschaft und Natur (ALN), des Amtes für Raumordnung und Vermessung (ARV), des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) und der Fachstelle Lärmschutz (FALS) des Tiefbauamtes (TBA) bilden integraler Bestandteil dieser Stellungnahme. Die dort gestellten Anträge sind mit Ausnahme der folgenden zwei Abweichungen gutzuheissen:

a) Die im kantonalen Richtplan Verkehr und im Richtplan Land­schaf­t eingetragene optimierte Landschafts­verbindung Chöschenrüti auf dem Gebiet der Gemeinde Rümlang wird zur Vernetzung des Erholungsraumes, zur Landschaftsaufwertung und als Wildtierkorridor vom ARV, vom ALN und von privaten Interessengruppen beantragt. Es wird gefordert, dass der im Projekt vorgesehene Fahrweg und Wildübergang siedlungs- und landschaftsverträglich zu optimieren und auf einer Länge von 100 m als Landschafts­verbindung auszugestalten ist.

Die Errichtung einer Landschafts­verbindung in den geforderten Dimensionen am vorgesehenen Ort würde mit grosser Wahrscheinlichkeit das Projekt der geplanten Glattalautobahn (vormals K 10), Anschluss

Chöschenrüti, betreffen, weshalb vorerst nur eine minimale Wildtierüberführung von mindestens 30 m Länge (Mindestlänge für Wildtierübergänge) zu erstellen ist. Reine Wildtierüberführungen sind als Bestandteil des Nationalstrassenprojektes zu betrachten. Daher hat der Bund die Kosten zu 100% zu tragen. Der Ausbau auf 100 m wird vom Bund als integraler Bestandteil des Projektes einer Glattalautobahn vorzusehen sein, falls diese ins Nationalstrassennetz aufgenommen wird und die konkrete Linienführung dies technisch zulässt.

b) Von der FALS und der Fachstelle Naturschutz des ALN sowie verschiedenen Verbänden, Gemeinden und Anwohnern wird gefordert, dass die Geschwindigkeit zur Minderung von Lärm und Luftschadstoffen sowie weiteren Emissionen auf den offenen Strecken allgemein auf 80 km/h beschränkt werden soll. Damit würden die Emissionen verringert und das Projekt entspräche den gesetzlichen Anforderungen des Moorschutzes.

Die heutige vierspurige Nordumfahrung von Zürich kann auf der offenen Strecke grundsätzlich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (Autobahnen) befahren werden, der Gubristtunnel mit einer solchen von 100 km/h (Tunnelanlagen). Nach dem Ausbau auf sechs Spuren soll für die gesamte Nordumfahrung, wie auch für die im Mai 2009 neu eröffnete Westumfahrung, eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gelten, mit dynamischer verkehrsabhängiger Steuerung (Verkehrsbbeeinflussungsanlage [VBS]) auf höchstens 80 km/h oder höchstens 60 km/h bei starkem Verkehr oder bei Störfällen.

Eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auf höchstens 80 km/h soll zugunsten einer möglichst homogenen Höchstgeschwindigkeit auf den Umfahrungen der Stadt Zürich und zugunsten des Verkehrsflusses und damit der Verkehrssicherheit unterbleiben.

3. Die im kantonalen Richtplan Verkehr eingetragene Überdeckung des Westportals des Gubristtunnels auf dem Gebiet der Gemeinde Weiningen wird von den Gemeinden Weiningen und Unterengstringen, der Zürcher Planungsgruppe Limmattal sowie von deren Einwohnern gefordert. Wir unterstützen grundsätzlich das zu einer wesentlichen Verbesserung der örtlichen Situation beitragende Projekt. Das Vorhaben darf jedoch zu keiner Verzögerung des Ausbaus der Nordumfahrung führen.

Der Kanton hat zusammen mit der Gemeinde Weiningen und unter Einbezug des ASTRA, Filiale Winterthur, eine Machbarkeitsstudie für eine Portalüberdeckung und eine Verschiebung des Halbanschlusses Weiningen ausgearbeitet. Der Kanton gelangte dabei zum Schluss, dass die Überdeckung mit geschätzten Mehrkosten von 50 Mio. bis 60 Mio. Franken machbar ist. Das Projekt liegt derzeit zur technischen Prüfung beim ASTRA.

Wir beantragen deshalb, dass der Halbanchluss Weiningen in jedem Fall so auszugestaltet ist, dass eine Portalüberdeckung im Rahmen des Ausbauprojektes oder aber auch zu einem späteren Zeitpunkt möglich ist. Die vom Kanton und der Gemeinde vorgeschlagene Verschiebung des Halban schlusses wirkt sich positiv auf die Siedlungsverträglichkeit und die Verkehrssicherheit aus und verursacht zudem keine Mehrkosten. Aus diesem Grund sind alle notwendigen Verfahrensschritte umgehend einzuleiten, damit diese Projektänderung ohne Zeitverzögerung im Projekt berücksichtigt werden kann.

Für die Überdeckung Weiningen wurde die bauliche Machbarkeit aufgezeigt, hingegen konnte in der zur Verfügung stehenden Zeit noch keine Lösung für eine Trägerschaft, die Finanzierung der Überdeckung und die Nutzung der neu geschaffenen Flächen im Portalbereich gefunden werden. Das ASTRA hat bisher eine Kostenbeteiligung stets abgelehnt. Wir erachten es aber als angemessen, wenn sich auch das ASTRA an den Mehrkosten einer Überdeckung beteiligt. Der Kanton Zürich lädt deshalb das ASTRA und die Gemeinde Weiningen ein, Verhandlungen über die Finanzierung zu führen. Der Regierungsrat erachtet dabei analog zur Überdeckung Katzenssee ein Kostenteiler von Bund 65%, Kanton 20% und Gemeinde Weiningen 15% als angemessen, wobei sich der gesamte Betrag um die angestrebten Beiträge Dritter vermindert. Vorbehalten bleiben die Kreditbewilligungen durch die zuständigen Instanzen.

4. Die im kantonalen Richtplan Verkehr eingetragene Überdeckung Katzenssee (Äbnet) auf dem Gemeindegebiet der Stadt Zürich ist Bestandteil der Projektvorlage. Die Kosten sind mit 114 Mio. Franken veranschlagt. Dem Kostenteiler im Verhältnis Bund 65% (74 Mio. Franken) Kanton 20% (23 Mio. Franken) und der Stadt Zürich 15% (17 Mio. Franken) wird zugestimmt. Vorbehalten bleiben jedoch entsprechende Kreditvorlagen an den Kantonsrat (fakultatives Referendum sowie eventuell kantonale Volksabstimmung) und an den Gemeinderat der Stadt Zürich (fakultatives Referendum sowie eventuell städtische Volksabstimmung). Die beiden Kreditvorlagen werden den entsprechenden Instanzen im Herbst 2009 vorgelegt. Entscheide sind im Frühjahr 2010 und bei einer Volksabstimmung im Herbst 2010 zu erwarten.

5. Wir halten fest, dass die im kantonalen Richtplan Verkehr eingetragene Portalüberdeckung Stelzen auf dem Gemeindegebiet von Opfikon infolge der heutigen Planungsunsicherheit in Bezug auf die Weiterführung der Hochleistungsstrasse in Richtung Winterthur (Variante Glat-talautobahn als Bypass oder Ausbau der bestehenden A 1 mit Stelzen-tunnel) zum heutigen Zeitpunkt nicht verwirklicht werden kann. Sie ist zu einem späteren Zeitpunkt in die weiter gehenden Planungen aufzu-

nehmen und vom Bund als integraler Bestandteil des Vorhabens Glat-talautobahn vorzusehen, falls diese ins Nationalstrassennetz aufgenom-men wird.

6. Die im Richtplan eingetragene Portalüberdeckung Gubrist Ost kann wegen der kurzen Distanz zum Autobahnanschluss Zürich Affol-tern technisch nicht ausgeführt werden. Die Gestaltung des neuen Ost-portals des Gubristtunnels ist jedoch landschaftsverträglich zu gestal-ten.

7. Die verkehrlich flankierenden Massnahmen sind Bestandteil des Projektes A 1, Ausbau Nordumfahrung, und gehen grundsätzlich zulas-ten der Nationalstrasse. Die Kostenteiler auf der Grundlage der öffent-lich aufgelegten Vorstudien wurden grundsätzlich im Einvernehmen mit den kantonalen Instanzen festgelegt. Sie werden für die vorliegen-de Planungsphase als Grundlage angenommen. Die flankierenden Mass-nahmen werden von Kanton und Stadt Zürich nach kantonalem Recht weiterbearbeitet und öffentlich aufgelegt. Weiter gehende, detaillierte Kostenteiler sind somit im Rahmen der Detailprojektierung endgültig festzusetzen. Die flankierenden Massnahmen werden spätestens auf die Inbetriebnahme der neu ausgebauten Nationalstrasse A 1 hin umge-setzt. Um die Netzhierarchie zwischen der durchgehenden Niederholz-strasse und der Erschliessung des Quartiers Fahrweid abzubilden, soll der geplante Knoten Niederholzstrasse in der Gemeinde Weiningen an-stelle eines Verkehrskreisels als einfacher dreiarmer Knoten mit Lichtsignalregelung und Bevorzugung der Verbindung Weiningen–neue Niederholzstrasse erstellt werden. Die Kostenbevorschussung an die bereits umgesetzten drei Massnahmen in den Gemeinden Dänikon, Re-gensdorf-Watt und Rümlang ist mit der rechtskräftigen Genehmigung des Projektes zulasten der Nationalstrasse zurückzuerstatten. Dieselbe Regelung gilt auch für alle weiteren Massnahmen, die vor der Geneh-migung umgesetzt werden.

8. Die Steuerung der Verkehrslenkungsmassnahmen auf der A 1 Nord-umfahrung ist an den Schnittstellen (Anschlüsse mit Verkehrsregelungs-anlage-Knoten, Sperrungen usw.) zum kantonalen Staatsstrassennetz sowie zum Netz der kantonalen Durchgangsstrassen auf Hoheitsgebiet der Stadt Zürich in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Verkehr, der Kantonspolizei und dem Tiefbauamt der Stadt Zürich zu koordinie-ren.

9. Die verkehrlichen und umweltrelevanten Auswirkungen der neu ausgebauten Nordumfahrung von Zürich sind anhand einer Wirkungs-kontrolle grossräumig (Limmattal, Furttal und Stadt Zürich) zu erfassen und auszuwerten. Sollten sich die verkehrlichen und umweltrelevanten Wirkungen gegenüber dem Konzept der flankierenden Massnahmen

nachteilig zeigen (Ausweichverkehr, Mehrverkehr, Verkehrsbehinderungen usw.), sind entsprechende Nachbesserungen der flankierenden Massnahmen in Zusammenarbeit von Kanton, Stadt und Gemeinden vorzunehmen.

10. Einzelne Angaben zur Lärmberechnung und zu den Lärmschutzmassnahmen sind noch unvollständig und bedürfen zusätzlicher Abklärungen. Dies betrifft insbesondere die Massnahmen an der Quelle. Eine Massnahme mittels lärmdämmender Beläge ist angesichts der sehr hohen Lärmbelastungen detaillierter zu prüfen und konsequenter umzusetzen. Zudem sollte geprüft werden, welche zusätzlichen Lärmschutzmassnahmen mit mittleren Kosten-Nutzen-Verhältnissen in diesem hochbelasteten Gebiet verwirklicht werden sollten. Verschiedene Auflagen beziehen sich auf den Baulärm. Die Umsetzung der Lärmschutzmassnahmen ist durch eine Umweltbaubegleitung zu überwachen. Nächtliche Bautransporte sind auf ein Mindestmass zu beschränken.

11. In Bauphase 1 wird, offenbar zur Erschliessung der Baustelle Betriebszentrale Guggelfeld östlich des Stelzentunnels, ein Fahrstreifen des Tunnels abgebaut. Dies dürfte während den Hauptverkehrszeiten zur Stauwurzel führen. Auf die so gewonnene Logistikspur im Tunnel ist zugunsten des dritten Fahrstreifens zu verzichten. Die Baustelle kann von aussen erschlossen werden. In den weiteren Bauphasen ist eine zweistreifige Verkehrsführung im Stelzentunnel nicht vermeidbar. Durch den Verzicht in Phase 1 kann die Dauer dieser Behinderung verkürzt werden.

Allgemein sind Beschleunigungstreifen dort länger als vorgesehen auszubilden, wo die Platzverhältnisse dies erlauben. Trotz der tieferen Geschwindigkeiten im Baustellenbereich ist bei den zu erwartenden hohen Verkehrsdichten das Einfädeln möglichst zu erleichtern, um potenzielle Stauwurzeln zu entschärfen.

Die Einfahrt Seebach in Fahrtrichtung St. Gallen in Bauphase 3.1 ist in der vorgesehenen Kürze von weniger als 50 m nicht zulässig. Sie stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Falls keine verkehrssichere Geometrie erreicht werden kann, ist die vorübergehende Schliessung der Zufahrt ins Auge zu fassen.

12. Aufgrund der Betriebserfahrung des TBA mit der Nationalstrasse A 1 sind die Parkierungsmöglichkeiten auf den beidseitigen Rastplätzen Büssisee für Lastwagen sehr knapp bemessen. Die Anzahl der LKW-Parkplätze sollte entsprechend erhöht werden.

13. Im Rahmen der Detailprojektierung ist ein besonderes Augenmerk auf folgende Punkte zu lenken:

a) Vertikale Linienführung der Ein- und Ausfahrtsrampen im Allgemeinen:

Die Ausrundungsradien der Kuppen und Wannen sind an manchen Orten knapp bemessen. Sicherheitsrelevant sind hier vor allem die sich dadurch ergebenden kürzeren Sichtweiten auf den Ausfahrtsrampen (Erkennung von Rückstau). Hier sind Verbesserungsmöglichkeiten zu prüfen.

aa) Einfahrtsrampe Weiningen:

Der gewählte Kurvenradius und die Anordnung des Fahrstreifens auf der Innenseite führen zu knappen Sichtverhältnissen (Erkennung von Rückstau). Eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ist zwingend gegeben. Beim Einfädeln in die Stammlinie ist im Normalbetrieb mit geeigneten Mitteln zu verhindern, dass einfahrende Fahrzeuge die ersten beiden Fahrstreifen überqueren, um in die mittlere Tunnelröhre zu gelangen.

bb) Beschleunigungsstreifen Anschluss Zürich-Affoltern Fahrspur Richtung Bern:

Der Beschleunigungsstreifen ist im Vergleich zur einschlägigen Schweizer Norm (SN) zu kurz ausgebildet. Die einfahrenden schweren Motorfahrzeuge sind zu Beginn des Beschleunigungsstreifens wegen der Steigung auf der Einfahrtsrampe noch langsam und können beim Einfädeln in die Stammlinie dessen Verkehr behindern. Eine Verlängerung des Beschleunigungsstreifens ist deshalb zu prüfen.

cc) Abbau von vier auf drei Fahrstreifen Fahrspur Richtung St. Gallen:

Die Lage des Fahrstreifenabbaus ist in unmittelbarer Nähe der Einfahrt aus dem Rastplatz Büssisee vorgesehen. Die Verflechtungsvorgänge aus dem abzubauenden auf den anliegenden Fahrstreifen sowie vom Beschleunigungsstreifen auf den Normalfahrstreifen können sich allenfalls gegenseitig stören und damit die Verkehrssicherheit gefährden. Die vorgesehene Verflechtung ist zu prüfen.

dd) Die beiden Mittelstreifenüberfahrten zwischen dem Ostportal des Gubristtunnels und dem Anschluss Zürich Affoltern sowie zwischen dem Anschluss Zürich Seebach und dem Westportal des Stelzentunnels können infolge der vorgegebenen Quergefällewechsel bei den Übergängen von Fahrbahn und Mittelstreifen nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h betrieben werden. Die Möglichkeit für eine höhere Überfahrtsgeschwindigkeit wäre anzustreben.

ee) Anzahl Fahrstreifen Fahrbahn Richtung St. Gallen – Standstreifenproblematik:

Die Anordnung von vier bis fünf Fahrstreifen östlich des Anschlusses Zürich Affoltern erfolgt wohl nicht aus Leistungserfordernissen, sondern eher aus Verkehrsflussgründen. Hingegen erschwert sie den Pannenfahrzeugen das Anfahren des Standstreifens und dem Strassenunterhalt das Erreichen des Mittelstreifens. Es ist deshalb zu prüfen, ob auf gewissen Streckenabschnitten die Anordnung eines linken Stand-

streifens zulasten eines Fahrstreifens einen grösseren Nutzen erbringt. Die Anordnung eines solchen linken Standstreifens ist auch vor dem Westportal des Gubristtunnels zu prüfen.

ff) Die frühe Fahrstreifenzuteilung durch die Überkopf-Wegweisung am Gubrist-Westportal mit den Zielen St. Gallen und Flughafen ergibt keinen Sinn, wenn die Fahrstreifen nach dem Gubristtunnel wieder zusammengeführt werden. Sie ist mit vielen Fahrstreifenwechseln verbunden und erhöht damit das Unfallrisiko. Wir schlagen vor, das Wegweisungskonzept im Rahmen der Detailprojektierung des «Verkehrsmanagement Zürich Nordumfahrung», an der die Kantonspolizei beteiligt sein wird, festzulegen. Im Vorprojekt «VBA Nordumfahrung» hat diese bereits mitgewirkt. Auf dieses Vorprojekt ist abzustützen.

b) Lichtsignalanlage Anschluss Zürich-Affoltern:

Die Lichtsignalanlagen an der Wehntalerstrasse müssen zwingend durchgehend in Betrieb sein.

c) Die Verkehrsunfallstatistik weist im Einfahrtsbereich Gubristtunnel Ost, Fahrbahn Richtung Bern, noch immer eine grosse Anzahl von Unfällen aus, vor allem zwischen 16 und 18 Uhr bei schönem und trockenem Wetter. Dies, obwohl man in einer ersten Gefahrenstellen-Sanierung die Adaptionsbeleuchtung im Tunnel angepasst hat. Die Erstellung eines Blendschutz-Rasters vor dem Tunnelportal wurde seinerzeit als zu aufwendig erachtet. Die weitere Unfallentwicklung zeigt nun aber, dass auf eine solche oder eine ähnlich wirkende Massnahme nicht verzichtet werden sollte. Zumindest müsste die Problematik im Rahmen der Detailprojektierung des Portalbereichs noch einmal studiert und ein entsprechender Betrag für eine solche besondere Massnahme in den Kosten eingeplant werden.

d) Diese Zusammenarbeit zwischen dem ASTRA und der Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung (VTA), muss vor Beginn der Detailprojektierung geregelt werden. Die Kantonspolizei beantragt, dass sie aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung, wie bisher üblich, in den entsprechenden Arbeitsgruppen mitarbeiten kann und zu den betriebswirksamen Projekten, wie Signalisation/Wegweisung, Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement und Tunnelsicherheit zur Stellungnahme eingeladen wird.

14. Wir unterstützen die Anträge der Einsprechenden bezüglich des Einbaus von lärmindernden Belägen, der Verlegung des Halban schlusses Weiningen nach Westen und einer Überdeckung des Westportals des Gubristtunnels auf dem Gebiet der Gemeinde Weiningen, des Baus einer Wildtierüberführung Chöschenrüti, der Wirksamkeit der verkehrlichen flankierenden Massnahmen bei Inbetriebnahme und des Bezugs der kommunalen Behörden während der Bauphase. Wir beantragen, die Einsprachen bezüglich der vorgenannten Einsprachepunkte

gutzuheissen. Wir sind aus Gründen der Verkehrssicherheit, einer Vereinheitlichung der Geschwindigkeiten auf den Umfahrungen von Zürich und eines besseren Verkehrsflusses für eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h, lehnen jedoch die von kantonalen Fachstellen, Verbänden, Interessengruppen und Gemeinden aus umwelt- und moorschutzrechtlichen Gründen geforderte Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h ab.

15. Die weiter gehende Mitwirkung des Kantons Zürich im Projekt A 1 Ausbau Nordumfahrung während der Bauausführung ist wie folgt sicherzustellen:

Eine kantonale Begleitgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr, aus der Baudirektion, Tiefbauamt, sowie der Sicherheitsdirektion, Kantonspolizei, soll eine enge Koordination und Zusammenarbeit zwischen Bund (Gesamtprojektleitung) und Kanton (Behörden-Begleitdelegation) gewährleisten.

Im Rahmen der Umweltbaubegleitung soll zudem eine kantonale Begleitgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern des ALN, des ARV, des AWEL und des TBA, Fachstelle Lärmschutz, in die Detailprojektierung und die Ausführung der umweltrelevanten Projekte einbezogen werden. Zur Sicherstellung der Moorschutzanliegen soll eine Fachperson Moorschutz der UBB ebenfalls eng in die Detailprojektierung mit einbezogen werden.

II. Mitteilung an die Sicherheitsdirektion, die Baudirektion sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi