

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

Sitzung vom 20. Januar 2010

### **69. Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach (Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung und Variantenwahl)**

#### *A. Ausgangslage*

Das Strassennetz im oberen Teil und in Teilen des mittleren Glattals ist geprägt durch die parallel zur Talachse verlaufenden, übergeordneten Verkehrsachsen der A53 (Oberland-Autobahn) und der Forchautostrasse sowie der A1 im nordwestlichen Bereich. Die Region weist für die letzten Jahre ein starkes Wachstum bei den Beschäftigten und Einwohnerinnen und Einwohnern auf. Die Entwicklungsprognosen deuten darauf hin, dass dieses Wachstum auch künftig anhalten wird. Die bereits heute auftretenden Leistungsengpässe im Strassennetz, die nicht nur die Anschlussstellen an die übergeordneten Achsen, sondern auch weite Teile des Hauptverkehrsstrassennetzes betreffen, sind ein klares Indiz für die hohe Nutzungs- und damit auch Verkehrsintensität in diesem Raum. Die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf den Strassenverkehr (motorisierten Individualverkehr, MIV), den strassengebundenen öffentlichen Verkehr (öV) und die Siedlung (Lärm, Luft, Trennwirkung, Sicherheit usw.) in den betroffenen Gemeinden sind erkannt.

Die Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach ist im kantonalen Richtplan Verkehr eingetragen. Die vorgesehene Linienführung für eine Gesamtumfahrung nordwestlich der beiden Gemeinden besteht seit vielen Jahren und hat sich auch im Rahmen der letzten Richtplanrevision kaum geändert. Das Trasse wurde für einzelne Abschnitte der Umfahrung durch die Festlegung von Baulinien bereits in den 70er-Jahren gesichert. Des Weiteren wurden in der Vergangenheit zahlreiche Anschlussvarianten entlang der Umfahrung und vor allem an die A53 in Volketswil erwogen. Der kantonale Richtplan Verkehr vom 26. März 2007 sieht den Anschluss der Umfahrung an die A53 über den bestehenden Anschluss Hegnau vor.

Der Regierungsrat hatte die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion am 16. April 2003 beauftragt, eine Strategie für den Agglomerationsverkehr auszuarbeiten und darauf aufbauend regionale Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) zu erstellen (RRB Nr. 528/2003). Diese dienen der Abstimmung der Verkehrsplanungen des Kantons und der Gemeinden mit der Siedlungsplanung und bilden die Grundlage für die Entwicklung von Finanzierungskonzepten für die prioritären Massnah-

men (Agglomerationsprogramm). Am 27. Oktober 2004 beschloss der Regierungsrat die Strategie für den Agglomerationsverkehr (RRB Nr. 1638/2004). Sie sieht vor, die Entwicklung des Glattals zu einer Stadtlandschaft von hoher urbaner Qualität zu unterstützen. Das rGVK Glattal untersuchte – mit Blick auf die Zukunft – die Entwicklung des Glattals in den letzten Jahren und bildet die Grundlage für die verkehrspolitischen Entscheidungen der nächsten Jahre. Das rGVK ist ein fachlicher Planungsbericht im Rahmen der Agglomerationsprogramme.

Die zur Erarbeitung des rGVK Glattal vorgenommene Schwachstellenanalyse hat gezeigt, dass Handlungsbedarf zur Entlastung der Siedlungskerne von Fällanden, Schwerzenbach und Volketswil vom Strassenverkehr und zur Verbesserung der Zuverlässigkeit des strassengebundenen öV besteht. Deshalb wurde die Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach in den Massnahmenkatalog des rGVK mit einem Realisierungshorizont nach 2015 bei Kosten von rund 130 Mio. Franken aufgenommen.

Der Erstellung einer Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach wird im rGVK somit die höchste Priorität eingeräumt, was mit der Entlastung der Ortskerne von Fällanden und Schwerzenbach und der sich daraus ergebenden Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie der Verminderung der Verlustzeiten für den MIV und den öV begründet ist. Mit der nun vorliegenden Zweckmässigkeitsbeurteilung wurden verschiedene Varianten geprüft und beurteilt. Dabei ergab sich auch die grundsätzliche Möglichkeit, die im Richtplan vorgesehene Gesamtumfahrung zu etappieren.

#### *B. Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)*

In einer umfassenden fachlichen Bewertung wurden verschiedene Varianten für die Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach ermittelt und auf ihre Zweckmässigkeit hin beurteilt. Folgende Kriterien lagen der Beurteilung zugrunde: die Entlastung der Ortskerne von Fällanden und Schwerzenbach, die regionale Entlastung im Raum Dübendorf/Fällanden/Schwerzenbach, die Verbesserung der Verbindung zwischen Forchautostrasse und A53 sowie die Trassierung der Gefällstrecke zwischen Benglen und Fällanden.

Dabei waren einzelne Trasseelagen östlich von Fällanden und Schwerzenbach sowie nordwestlich von Schwerzenbach aufgrund von Natur- und Landschaftsschutzzonen (Greifensee und Chrutzelriet) ausgeschlossen. Zu Beginn der ZMB wurde ein Variantenfächer von insgesamt zehn möglichen Varianten erstellt, von denen nach einer groben Evaluation die vier Hauptvarianten 2, 6, 7 und 8 (teilweise mit Untervarianten) detailliert auf ihre Machbarkeit und anhand eines gewichteten Zielsystems auf ihren Nutzen geprüft wurden.

Variante 0+	Referenzvariante keine Strassennetausbauten (nur Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement)
Varianten 1 bis 3	Trasseelage UFäSch gemäss Richtplan, A53-Anschluss variiert
Varianten 4 bis 6	Trasseelage im Bereich Fällanden gemäss Richtplan, Tunnellösung in Schwerzenbach
Varianten 7 und 8	Trasseelage im Bereich Fällanden gemäss Richtplan, keine Umfahrung von Schwerzenbach
Varianten 9 und 10	«Sonderlösungen» mit Orientierung in Richtung Dübendorf/Wangen

Das Spektrum der Gesamtkosten der vertieft untersuchten Varianten reicht von etwa 23 Mio. Franken für eine Variante, die nur eine Tangente im Westen Fällandens vorsieht, bis zu Varianten mit Kosten von über 300 Mio. Franken für eine gesamte Umfahrung von Fällanden und Schwerzenbach mit langen Tunnelstrecken und einem Anschluss an die Industriestrasse in Volketswil. Für die Richtplanvariante wird mit etwa 170 Mio. Franken gerechnet. Sodann ergab die Beurteilung, dass im südwestlichen Bereich von Fällanden aus topografischen Gründen (Hang) keine andere als die im Richtplan eingetragene Trasseelage denkbar ist.

Die Bewertung der Varianten mittels Nutzwert- und Kostenwirksamkeitsanalyse und Sensitivitätsbetrachtungen ergab folgende Ergebnisse: Eine hohe Gewichtung der Siedlungsaspekte führt bei allen Varianten ausser der ausschliesslichen Westtangente Fällandens (Variante 8) zu einem positiven Gesamtnutzen und zu einer positiven Kostenwirksamkeit. Unter den Varianten für eine Gesamtumfahrung weist die Variante mit Untertunnelung von Schwerzenbach den weitaus grösseren Nutzen auf als die im Richtplan festgehaltene Variante. Für die Tunnelvariante ist mit sehr hohen Kosten von weit über 300 Mio. Franken zu rechnen. Langfristig bewirkt auch die im Richtplan festgehaltene Variante eine, wenn auch deutlich geringere Entlastung der Siedlungsgebiete. Dabei würde die Umfahrung von Fällanden zwischen dem Schützenhaus und der Glattquerung der Schwerzenbachstrasse eine zweckmässige Etappe hin zu einer Gesamtlösung darstellen, an die zu einem späteren Zeitpunkt direkt angeschlossen werden könnte.

#### *C. Stellungnahmen der Gemeinden und der Planungsregion*

Allgemein wird eine planerische und finanzielle Sicherstellung der Richtplanvariante als Gesamtlösung gefordert. Die alleinige Umfahrung von Fällanden wird nur als erste Etappe, jedoch nicht als eigenständige Variante angesehen. Die Gemeinde Fällanden wünscht für die Umfahrung Fällanden eine siedlungsferne Linienführung. Sie wehrt sich zudem entschieden gegen beide untersuchten Anschlussvarianten der Umfah-

zung an die Schwerzenbachstrasse, sowohl durch das Industriegebiet, wo sich beidseits der bestehenden Erschliessungsstrasse ein Hightech-Unternehmen angesiedelt hat und seine Produktionsabläufe durch einen Ausbau der Strasse und das damit verbundene Verkehrsaufkommen gestört sieht, als auch im Bereich der bestehenden Fussballplätze südlich der Glatt. Aus Sicht der Gemeinde Fällanden ist daher ein Anschluss nördlich der Glatt auf Schwerzenbacher Gemeindegebiet anzustreben.

Diese Haltung wurde bereits früher im Rahmen der Überarbeitung des regionalen Richtplans diskutiert und durch die Gemeinde Schwerzenbach klar abgelehnt, da dies eine Abtrennung der Gemeinde Schwerzenbach vom Naherholungsgebiet entlang der Glatt zur Folge hätte. Ebenfalls abgelehnt wird der nördliche Anschluss durch die Fachstelle des Natur- und Landschaftsschutzes.

#### *D. Bewertung des Ergebnisses der ZMB*

Der grundsätzliche Handlungsbedarf für eine Entlastung des Ortszentrums von Fällanden mittels einer Umfahrungsstrasse ist klar gegeben. Die Überlastung des zentralen Kreisels infolge des Durchgangsverkehrs führt zu schweren Behinderungen auch des öffentlichen Verkehrs. Ein Ausbau des Knotens bzw. der Zufahrten ist aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht möglich. In der Gemeinde Schwerzenbach wirken sich die sehr hohen Verkehrsaufkommen der Spitzenstunden weniger auf den Verkehrsablauf aus. Hingegen beeinträchtigt hier die Trennwirkung des Verkehrs die Siedlungsverträglichkeit der Ortsdurchfahrt. Ein hoher Anteil des Durchgangsverkehrs in Schwerzenbach kommt aus der Umgebung Schwerzenbachs und hat Quelle oder Ziel in der Gemeinde Volketswil. Ein wesentlicher Teil wird durch die angrenzende Industrie Volketswil mit verkehrsintensiven Nutzungen und ausgedehntem Gewerbegebiet erzeugt.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung konnte zwar auch einen Nutzen der gesamten Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach gemäss Richtplaneintrag aufzeigen, dem jedoch aufgrund der Länge der Umfahrungsstrasse hohe Kosten von rund 170 Mio. Franken gegenüberstehen. Die Kostenwirksamkeitsanalyse rechtfertigt eine Erstellung einer Gesamtumfahrung derzeit somit nicht. Vor diesem Hintergrund ist vorerst davon abzusehen und die prioritäre Entlastung des Ortszentrums Fällanden anzustreben.

Mit der zukünftigen Siedlungsentwicklung, insbesondere in Volketswil und auf dem Areal des Flugplatzes Dübendorf, wird der Bedarf für die Fertigstellung einer Gesamtumfahrung sowie deren volkswirtschaftlicher Nutzen je eingesetztem Franken langfristig allerdings weiter steigen und

sie wird in Zukunft erneut zu prüfen sein. Ein etappiertes Vorgehen darf daher eine spätere Umsetzung einer Gesamtumfahrung nicht verhindern oder übermässig erschweren.

#### *E. Variantenwahl*

Aufgrund des Ergebnisses der ZMB ist kurzfristig die Umfahrung Fällanden als erste Etappe einer langfristig zu erstellenden Gesamtumfahrung weiterzuverfolgen. Im Sinne der kantonalen Raumplanungsstrategie und des Richtplaneintrags ist die Umfahrung siedlungsnah um Fällanden zu führen. Dies entspricht der Variante 7 der ZMB. Aufgrund des Natur- und Landschaftsschutzes, aber auch des überwiegenden Nutzens der Umfahrung für die Gemeinde Fällanden ist der Anschluss der Umfahrung an die Schwerzenbachstrasse auf dem Gebiet der Gemeinde Fällanden vorzusehen. Hierbei ist nach Möglichkeiten zu suchen, wie übermässige negative Auswirkungen auf das Gewerbe vermieden werden können. Gemäss der ZMB ist mit Kosten von ungefähr 42 Mio. Franken zu rechnen. Der Richtplaneintrag Nr. 25 ab der zu verwirklichenden Umfahrung Fällanden bis zum Anschluss an die A53 ist im Sinne der Trasseesicherung wie bisher mit langfristigem Realisierungshorizont beizubehalten. Der Raum hierfür ist, wo noch nötig, zu sichern. Für die Ortsdurchfahrt Schwerzenbach ist mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept sowie sich daraus ergebenden baulichen Massnahmen eine leistungsfähige und möglichst siedlungsverträgliche Abwicklung des hohen Verkehrsaufkommens zu gewährleisten.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, die Planung für das Projekt für eine Umfahrung des Ortszentrums von Fällanden mit Anschluss an die Schwerzenbachstrasse auf Gemeindegebiet von Fällanden im Sinne der Erwägungen fertigzustellen und das Projekt durchzuführen.

II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, für die Ortsdurchfahrt Schwerzenbach ein Betriebs- und Gestaltungskonzept mit Massnahmen zur leistungsfähigen und möglichst siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung auszuarbeiten

III. Auf einen Antrag, den Richtplaneintrag im kantonalen Richtplan Verkehr, Strassenverkehr, Nr. 25, zu ändern, wird verzichtet.

IV. Mitteilung an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**