

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 9. Mai 2012

490. Behebung des Engpasses auf der A1 im Raum Glattal/Winterthur; Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung (Stellungnahme)

1. Ausgangslage

In seiner Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln vom 11. November 2009 (PEB) ermittelte und priorisierte der Bund Engpässe im Nationalstrassennetz, die durch Ausbauten (Spurergänzungen) behoben werden sollen. In erster Priorität wurden die Mittel für den 6-Spur-Ausbau der A1/Nordumfahrung Zürich von den eidgenössischen Räten bewilligt.

Bei zwei schwerwiegenden Engpässen gelangte der Bund zur Erkenntnis, dass die Ergänzung von Fahrstreifen nicht zielführend sei. Dies betrifft neben dem Engpass bei Morges VD den Engpass auf der A1 im Glattal. Für diese Fälle anerkennt der Bund in seinem Bericht, dass die Beseitigung der Engpässe den Bau neuer Netzelemente erfordert. Die vom Bundesrat am 18. Januar 2012 den eidgenössischen Räten vorgelegte Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz sieht daher die Aufnahme der zur Behebung des Engpasses im Glattal erforderlichen sogenannten Glattalautobahn ins Nationalstrassennetz vor. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat mögliche Varianten zur Beseitigung dieses Engpasses mittels einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) untersucht. Untersuchungsperimeter war der gesamte Abschnitt zwischen der dann ausgebauten Nordumfahrung Zürich vom Anschluss Seebach bis zur Verzweigung Oberwinterthur. Ziel der Massnahme ist es, den Verkehrsfluss im Raum Glattal/Winterthur langfristig wieder sicherzustellen. Die zuständigen kantonalen Amtsstellen sind in diese für den Kanton äusserst wichtigen Planungsarbeiten eng einbezogen.

2. Geprüfte Varianten

Aus einem breiten Variantenfächer ergaben sich zunächst vier Hauptvarianten (B1, D3, G1 und G3).

Die Variante «B1» besteht aus Fahrstreifen-Erweiterungen auf der bestehenden A1 und der A51 (kantonale Hochleistungsstrasse Kloten–Bülach). Dabei würde der Abschnitt Zürich-Ost bis Brütisellen als Bypass-Tunnel ausgebildet. Von Wallisellen bis nach Oberwinterthur würde je ein zusätzlicher Fahrstreifen angefügt. Mit einem solchen Ausbau kann der gesamte Engpass zwar gelöst werden, allerdings unter

Inkaufnahme hoch komplexer Verkehrsführungen und Verflechtungen im gesamten Abschnitt von der Überdeckung Stelzen bzw. A51 bis zum Anschluss Wallisellen. Hingegen würde die Variante die Verkehrsverhältnisse in der Verzweigung Brüttisellen erleichtern. Ein schwerwiegender Nachteil ist die schwierig und lang dauernde Umsetzung der Massnahmen unter Verkehr, die über viele Jahre erhebliche Verkehrsbehinderungen auf der A1 mit sich bringen würde und entsprechend negative Auswirkungen auf das übrige Strassennetz zur Folge hätte. Aufgrund dieser schwerwiegenden Nachteile wird die Variante «B1» vom ASTRA nicht weiterverfolgt, obwohl sie mit rund 3 Mrd. Franken die günstigste wäre.

Die Variante «D3» sieht ein neues Streckenelement von der A1 Zürich-Nord zur A1 Winterthur-West mit Anschluss im Raum Kloten/Bassersdorf vor. Östlich davon auf der A1 und nördlich auf der A51 enthält diese Variante die Ausbauelemente der Variante «B1». Das lange neue Streckenelement, das aus zwei Tunnelstrecken besteht, würde vor allem dem Durchgangsverkehr und dem Quell-/Zielverkehr von Kloten/Bassersdorf und dem Flughafen von Osten her dienen. Hierzu wäre auch eine neue Umfahrung Kloten notwendig. Östlich von Winterthur West sowie zwischen Wallisellen und Brüttisellen würde die A1 um je einen Fahrstreifen pro Richtung ausgebaut. Diese Variante würde zwar einen grossen Nutzen erzielen, doch sind die Kosten mit 7,7 Mrd. Franken unverhältnismässig hoch. Dies führt schliesslich zu einem schlechten Nutzen/Kosten-Verhältnis. Auch sind die Risiken bezüglich Bauzeit und Bautechnik wegen der langen Tunnelabschnitte sehr hoch.

Die Varianten «G1a» und «G1b» bewirken die Engpassbeseitigung durch ein neues Netzelement mit einer zweimal zweistreifigen Verbindung in Form des neuen Tunnels Hard zwischen Zürich-Nord und der Verzweigung Brüttisellen (G1a) bzw. einer neuen Verzweigung Baltenswil (G1b). Östlich davon bis nach Oberwinterthur würde ein horizontaler Ausbau um je einen Fahrstreifen je Richtung erfolgen. Bei der Variante «G1a» müssten im Bereich Brüttisellen zwei neue Halbanschlüsse Dietlikon und Baltenswil erstellt werden, da der bestehende Anschluss Brüttisellen aus bau- und verkehrstechnischen Gründen nicht mehr ins umgestaltete Brüttiseller Kreuz integriert werden könnte. Bei der Variante «G1b» kann der Anschluss Brüttisellen in der heutigen Form beibehalten werden. Aufgrund dieses wesentlichen Vorteils bevorzugt das ASTRA die Variante «G1b» gegenüber der Schwestervariante «G1a».

Die Varianten «G3 hoch» und «G3 tief» entsprechen der im kantonalen Richtplan vorgesehenen Linienführung. Sie umfassen ein neues Netzelement mit einer zweimal zweistreifigen Glattalautobahn zwischen Chöschenrüti (Seebach) und der Verzweigung Baltenswil mit einem Anschluss in Kloten/Bassersdorf. Der erste Teil (Chöschenrüti bis An-

schluss Kloten/Bassersdorf) würde in beiden Untervarianten als Tunnel erstellt. Die Fortsetzung bis zur Verzweigung Baltenswil würde bei der Untervariante «G3 hoch» in offener Linienführung mit einem Viadukt südwestlich von Bassersdorf geführt. Die Untervariante «G3 tief» sieht ab dem Anschluss Kloten/Bassersdorf eine weitgehende Tunnelführung vor. Aufgrund der erheblichen Auswirkungen auf Landschaft und Siedlung verwirft das ASTRA die Untervariante «G3 hoch» klar und verfolgt nur die Variante «G3 tief» weiter. Analog zur Variante «D3» ist auch bei den Varianten «G3» die Nordumfahrung von Kloten zwingend notwendig.

Als weitere Variante wurden kapazitätssteigernde Massnahmen auf der bestehenden Strasseninfrastruktur, insbesondere die Bewirtschaftung der Pannestreifen geprüft (Variante «0+»). Da damit keine nachhaltige Beseitigung des Engpasses erreicht werden könnte, wurde die Variante verworfen. Sie wird indes vom ASTRA als Übergangslösung ins Auge gefasst.

Als die beiden zielführendsten Varianten bewertet das ASTRA die Varianten «G1b» und «G3 tief». In beiden Fällen erfolgt ein Ausbau der bestehenden A1 von Wallisellen bis Oberwinterthur. Auch würde die Kapazität des Brüttiseller Kreuzes in der Fahrtrichtung vom Oberland (A53) in Richtung Zürich bei beiden Varianten verbessert. Beide Varianten erfüllen die Hauptanforderung des ASTRA, nämlich die Beseitigung des Engpasses. Aufgrund der geringeren Kosten und des grösseren Nutzens bevorzugt das ASTRA die Variante «G1b».

3. Mögliche Kostenfolgen für den Kanton Zürich

Planung, Bau und Finanzierung von Nationalstrassen sind grundsätzlich Bundesaufgaben. Nur wenn der Kanton zusätzliche, über die bundesrechtlichen Vorgaben hinausgehende Anforderungen an den Nationalstrassenbau stellt, hätte er mit Kostenfolgen zu rechnen, etwa bei umweltrechtlich nicht zwingenden Lärmschutzmassnahmen oder Gestaltungsmassnahmen. Umfassende Kostenfolgen für den Kanton stellt das ASTRA für den Fall in Aussicht, dass der Kanton einen zusätzlichen Anschluss im Raum Kloten/Bassersdorf als zwingend notwendig erachtet und die Umsetzung der Variante «G3 tief» verlangt (Zusammenfassung und Würdigung der Bewertungsergebnisse, ASTRA, 27. Januar 2012, S. 10).

4. Einbezug des Kantons und der Planungsregionen

Das ASTRA hat für die Planung dieses Vorhabens eine Behördendelegation einberufen. Diese besteht aus Vertretungen aller betroffenen kantonalen Amtsstellen sowie je einer Vertretung der Zürcher Pla-

nungsgruppe Glattal (ZPG) sowie der Planungsgruppe Winterthur und Umgebung (RWU). Am 4. Februar 2012 hat das ASTRA das Ergebnis seiner bisherigen Planungen den Mitgliedern der Behördendelegation sowie Gemeindevertretungen in einem Workshop vorgestellt und führt nun im Nachgang eine Konsultation zu den Bearbeitungsergebnissen und insbesondere zur Wahl der Bestvariante durch (Einladung vom 8. Februar 2012).

Mit Stellungnahme vom 18. April 2012 hat sich die ZPG für die Variante «G1b» ausgesprochen. Um den Raum Kloten/Bassersdorf besser mit dem öV zu erschliessen, fordert die ZPG die Verlängerung der Glattalbahn bis zum Bahnhof Bassersdorf. Zudem seien die Eingriffe der neuen Autobahn bei den neuen Verzweigungen im Osten und Westen möglichst landschafts-, siedlungs- und bevölkerungsverträglich auszugestalten, d. h., die neue Autobahn sei soweit möglich unterirdisch oder mit einer Einhausung mit städtebaulich hohem gestalterischem Anspruch auszuführen. Als Zwischenlösung soll die Pannestreifenbewirtschaftung auf den bestehenden Strecken umgehend an die Hand genommen werden.

Mit Schreiben vom 11. April 2012 nahm die RWU Stellung. Die RWU unterstützt den Kapazitätsausbau auf der A1 vorbehaltlos. Da sich die beiden Varianten «G1b» und «G3 tief» im Raum Winterthur nicht unterscheiden, bevorzugt die RWU keine der beiden Varianten. Die RWU spricht sich für eine Pannestreifenbewirtschaftung oder lokale Lastwagenüberholverbote bzw. Geschwindigkeitsbeschränkung als Übergangsmassnahme aus.

5. Anpassung des kantonalen Richtplans

Sollte der Bund die vom ASTRA bevorzugte Variante «G1b» weiterverfolgen, ist der kantonale Richtplan anzupassen. Dass der Bund so entscheiden wird, ist anzunehmen, da sowohl der Kanton wie auch die beiden Planungsgruppen sich für diese Variante aussprechen. Diese Änderung des Richtplans wurde im Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 28. März 2012 zur Revision des kantonalen Richtplans (Vorlage 4882) bereits angekündigt. Die Anpassung des Richtplans ist mit dem Sachplan Verkehr zu koordinieren und soll in Abstimmung mit der Siedlungsstruktur erfolgen.

Die Baudirektion ist somit zu beauftragen, die entsprechende Änderung des kantonalen Richtplans in Abstimmung mit dem Sachplan Verkehr vorzubereiten und auszulösen, sobald der Bund über die Linienführung endgültig entschieden hat.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Zustelladresse: Bundesamt für Strassen, ASTRA, 3003 Bern:

Wir danken für die Gelegenheit, zum Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung Glattal/Winterthur Stellung nehmen zu können. Wir begrüssen ausdrücklich, dass das Bundesamt für Strassen die Planungen zu diesem sehr wichtigen Kapazitätsausbau des Nationalstrassennetzes entschieden vorantreibt und rasch einer Umsetzung zuführt. Wir nehmen zu den beiden Varianten «G1b» und «G3 tief» unter den nachfolgenden Gesichtspunkten Stellung.

A. Beurteilung der Varianten «G1b» und «G3 tief»

1. Verkehr

Die im Untersuchungsperimeter gelegenen Gemeinden können wirksam von ortsfremdem Strassenverkehr entlastet werden, wenn dieser möglichst auf der Autobahn kanalisiert wird und dort möglichst behinderungsfrei verkehren kann. Die Variante «G1b» erfüllt diese Anforderungen durch die gerade Linienführung ohne zusätzlichen Autobahnanschluss gut, weil sie eine hohe Zuverlässigkeit im Hochleistungsstrassen-System und durch die Netzredundanz neue Möglichkeiten für die Verkehrslenkung schafft. Die zu erwartenden Entlastungen im Raum Schwamendingen–Dübendorf–Wallisellen–Dietlikon sind etwas grösser als bei der weitläufigeren Variante «G3 tief». Diese wiederum ermöglicht etwas grössere Entlastungen im Bereich von Bassersdorf.

In verkehrlicher Hinsicht unterscheiden sich die beiden Varianten vor allem durch folgende Merkmale:

Die Variante «G3 tief» bewirkt mit dem Anschluss zwischen Bassersdorf und Kloten eine bessere Erreichbarkeit dieser Region durch den motorisierten Individualverkehr. Dies hat Auswirkungen auf den Verkehr im Kantonsstrassennetz und auf die Raumentwicklung in diesem Gebiet (vgl. Ziff. 3). Um die Aufnahme des Verkehrs durch diesen Anschluss sicherzustellen, müsste als flankierende Massnahme zwingend die Nordumfahrung Kloten miterstellt werden. Der Mehrverkehr nach Kloten und zum Flughafen würde die Leistungsfähigkeit der bestehenden Strassen deutlich übersteigen und könnte ohne den Ausbau des kantonalen Strassennetzes nicht mehr abgewickelt werden. Die Nordumfahrung Kloten würde zwar auch der Erschliessung des Flughafens Kloten als Verkehrsinfrastruktur von nationaler Bedeutung im Sinne des

Kriteriums K4 gemäss Sachplan Verkehr des Bundes (2006, Kapitel 5) dienen. Die Verkehrserschliessung in diesem Raum soll jedoch aus kantonaler Sicht durch die verlängerte Glattalbahn und nicht durch einen neuen Autobahnanschluss verbessert werden.

Im Bereich Zürich–Nord–Stelzentunnel-Anschluss Seebach weist die Variante «G3 tief» ferner etwas grössere Kapazitätsreserven auf, da sie westlich des Anschlusses Seebach an die Nordumfahrung anschliesst. Auch die Variante «G1b» kann aber nach unseren Untersuchungen den prognostizierten Verkehr in diesem Bereich aufnehmen.

Daraus ergibt sich, dass die Variante «G1b» vor allem dadurch überzeugt, dass sie die bestehenden Kapazitätsprobleme löst, ohne Unwägbarkeiten bezüglich der Auswirkungen eines neuen Anschlusses, weiterer Strassenbauten wie die Nordumfahrung Kloten und einer weiträumigen Linienführung zu schaffen.

2. Raumentwicklung

Wichtigstes Ziel ist die wirksame Entlastung der bestehenden Autobahn A1 im Abschnitt zwischen den Verzweigungen Zürich-Nord und Brüttisellen. Aus Sicht der Raumentwicklung wird daher die Variante «G1b», die dank ihrer direkten Linienführung die grösste Entlastungswirkung ermöglicht, befürwortet. Diese Entlastung bildet die Voraussetzung für die Verbesserung bzw. Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Autobahn und für die Rückverlagerung des infolge Überlastung verdrängten Verkehrs. Da der grossräumige Durchgangsverkehr zu einem wesentlichen Teil die neue Direktverbindung nutzen wird, kann die bestehende A1 in Zukunft als Autobahn, die in erster Linie dem Agglomerationsverkehr dient, entsprechend entlasten und die Erreichbarkeit sicherstellen. Dadurch kann die Lebensqualität in diesem stark belasteten Teilraum des mittleren Glattals weiter verbessert werden. Die Anbindung des Flughafens an das nationale Strassennetz wird mit dem ebenfalls vorgesehenen Ausbau der Flughafenautobahn A51 zweckmässig und wirksam sichergestellt.

Bei der Variante «G3 tief» wäre die Entlastungswirkung für die bestehende A1 geringer. Vor allem aber brächte diese Variante mit dem neuen Autobahnanschluss zwischen Kloten und Bassersdorf eine gesteigerte Erreichbarkeit in das nördliche Glattal und in das Zürcher Unterland. Eine Fokussierung auf stark verkehrserzeugende Nutzungen mit grossem Flächenbedarf stünde jedoch im Widerspruch zu den regionalen Entwicklungsabsichten. Die gemäss ZMB zusätzlich erforderliche Nordumfahrung von Kloten wäre zudem mit schwerwiegenden Eingriffen in Siedlung und Landschaft verbunden.

Mit Blick auf die erwünschte räumliche Entwicklung und in Übereinstimmung mit dem kantonalen Raumordnungskonzept wird daher aus Sicht der Raumentwicklung die Wahl der Bestvariante «G1b» unterstützt. Bei der weiteren Bearbeitung dieser Variante wird die landschaftsverträgliche Ausgestaltung des Verzweigungsbauwerks Baltenswil sicherzustellen sein.

3. Lufthygiene

Durch die neue Autobahnverbindung bzw. die Erweiterung der Kapazitäten kann das untergeordnete Strassennetz in den umliegenden Siedlungsgebieten von ortsfremdem Verkehr entlastet werden, was zu einer Verminderung der Anzahl übermässig mit Luftschadstoff belasteten Personen führt. Damit diese Wirkung nachhaltig bleibt, sind die in den Projektunterlagen aufgeführten flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz hinsichtlich ihrer Entlastungswirkung zu untersuchen und gegebenenfalls auszubauen. Lokal wird entlang der Autobahn und bei Tunnelportalen die Belastung der bereits heute betroffenen Bevölkerung eher ansteigen. Dies gilt insbesondere für die Bevölkerung im Raum Winterthur, die von 25% Mehrverkehr betroffen ist. Bei allen vorgesehenen Tunnelportalen im Raum Glattal wohnen zurzeit wenige Personen in unmittelbarer Nähe.

Weil die Variante «G1b» kürzer ist als die Linienführungen der heutigen Nationalstrasse und der Variante «G3 tief», erzeugt sie die geringste Luftschadstofffracht bei gleichbleibender Verkehrsbelastung. Die Bestvariante «G1b» hat zudem gegenüber der Variante «G3 tief» die grössere Entlastungswirkung auf die bestehende Nationalstrasse und das untergeordnete Strassennetz, was eher zu einer Abnahme der Anzahl übermässig belasteter Personen führt.

Aus Sicht der Lufthygiene wird daher die Variante «G1b» bevorzugt. Die flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz sind bei der weiteren Projektierung frühzeitig zu berücksichtigen.

4. Grund- und Trinkwasserschutz

Die unterirdischen Gewässer sind Teil des natürlichen Wasserkreislaufs und bilden das Fundament der Wasserversorgung im Kanton Zürich. Der Planungssperimeter liegt im Bereich verschiedener unterirdischer Gewässer. Eine vorbildliche, umsichtige Planung im Einvernehmen mit dem Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) hat dazu geführt, dass aus Sicht des Grundwasserschutzes mehrere geeignete Linienführungen gefunden werden konnten.

Die Variante «G1b» berührt kein nutzbares Grundwasservorkommen, die Variante «G3 tief» allenfalls in untergeordneter Weise. Beide Varianten queren jedoch die Grundwasserschutzzonen S1, S2 und S3 der Trinkwasserfassung Brüttisellen (Grundwasserrecht g 10-6, 3000 l/min,

Gruppenwasserversorgung Lattenbuck). In Anbetracht der grundsätzlich vorteilhaften Strassenführung entlang der Bahn bedingt dies, dass gegebenenfalls die bereits heute nicht bestmöglich gelegene Fassung Brüttisellen aufgegeben und die künftige Wasserbeschaffung im Einvernehmen mit der Gruppenwasserversorgung Lattenbuck und dem AWEL untersucht und geregelt werden muss (neue Fassung oder Fremdwasserbezug).

Aus Sicht des Grund- und Trinkwasserschutzes ist die Variante «G1b» die beste Variante und sie ist mit der langjährigen kantonalen Bewilligungspraxis vereinbar. Im Rahmen der ZMB wurden die Linienführungen gestützt auf Gewässerschutz- und Grundwasserkarte schematisiert beurteilt. Deshalb kann sich bei der weiteren Projektierung gestützt auf konkrete hydrogeologische Untersuchungen die Notwendigkeit ergeben, die horizontale und vertikale Linienführung aus Gründen des Grundwasserschutzes lokal anzupassen.

5. Lärmschutz

Aus Sicht des Lärmschutzes wird Variante «G1b» bevorzugt und der neue Anschluss zwischen Kloten und Bassersdorf in der Variante «G3 tief» als besonders kritisch eingestuft. Neue Anschlüsse führen zwangsläufig zu Verkehrsverlagerungen und zu neuen Verkehrs- und Lärmproblemen auf dem bestehenden Netz in Siedlungsräumen, die sich nicht mit baulichem Lärmschutz und/oder flankierenden Massnahmen beheben lassen. Es ist anzunehmen, dass der Anschluss Bassersdorf/Kloten als weiterer Flughafenzubringer sehr attraktiv würde. Vom geplanten Anschluss zum Flughafen würde – ohne Nordumfahrung Kloten – der ganze Verkehr durch das Siedlungsgebiet fließen. Verschärfte Verkehrs- und Lärmprobleme auf dem Gebiet der Stadt Kloten sind vorhersehbar. Es ist aber davon auszugehen, dass baulicher Lärmschutz im Siedlungsgebiet kaum ausführbar sein wird. Die Nordumfahrung von Kloten hätte deshalb als flankierende Massnahmen für die Variante «G3 tief» zwingend Projektbestandteil zu sein. Auch in Bassersdorf wäre im näheren Einzugsgebiet des Anschlusses voraussichtlich mit zusätzlichen Verkehrs- und Lärmproblemen zu rechnen. Diese Auswirkungen und die erforderlichen flankierenden Massnahmen sind zwar identifiziert, sind aber im Rahmen der weiteren Projekterarbeitung zu vertiefen, sofern diese Variante weiterverfolgt wird.

Bei beiden Varianten ist trotz langen Tunnelbauwerken mit längeren oberirdisch geführten Strassenabschnitten ausserhalb des Siedlungsgebietes zu rechnen. Diese Abschnitte sind aus Sicht des Lärmschutzes möglichst kurz zu halten oder zu vermeiden, da oberirdische Streckenführungen einige teilweise ruhige Landschafts- und Naherholungsräume grossflächig neu mit Lärm belasten.

6. Walderhaltung

Auf der Streckenführung zwischen Baltenswil und Winterthur unterscheiden sich die Varianten nicht, sind daher auch bezüglich Waldbeanspruchung identisch. Unterschiede ergeben sich aber für die Verzweigungsbauwerke Zürich-Nord (G1b) und Chöschenrüti (G3 tief).

Bei der Variante «G1b» dürfte geringfügig weniger Wald beansprucht werden. Zudem wird der Waldkomplex bei der Verzweigung Zürich-Nord «nur» im Randbereich betroffen. Bei der Variante «G3 tief» würde bei der Verzweigung Chöschenrüti ein eichenreicher Waldkomplex praktisch halbiert und die spätere Bewirtschaftung entsprechend erschwert. Eichen gehören ausserdem zu den wertvollen Baumarten, die kantonsweit gefördert werden. Die Beeinträchtigung dieses Waldbestandes sollte daher möglichst vermieden oder zumindest so gering wie möglich gehalten werden.

Der Variante «G1b» ist der Vorzug zu geben. Für den Rodungersatz könnten beispielsweise Wildübergänge in den nationalen Wildkorridoren in der Region (z. B. ZH 20 und ZH 21) mit naturnahen Bestockungen versehen bzw. aufgewertet werden.

7. Landwirtschaft und Bodenschutz

Die offen geführten Strecken beanspruchen einerseits Landwirtschaftsland, zerschneiden Bewirtschaftungseinheiten, erzeugen unförmige Parzellen und erfordern die Kompensation von Fruchtfolgeflächen. Aus Sicht der Landwirtschaft werden deshalb diejenigen Linienführungen mit möglichst langen Tunnels bevorzugt. Werden oberirdische Linienführungen weiterbearbeitet, sind die Bewirtschaftungsbeeinträchtigungen für die Landwirtschaft möglichst gering zu halten und der Verlust von Fruchtfolgeflächen zu kompensieren.

Die Variante «G3 tief» hat einen Bodenbedarf von 145 ha und einen Bedarf an Fruchtfolgeflächen von 7,1 ha zur Folge. Die Variante «G1b» hat einen Bodenbedarf von 101 ha und einen Bedarf an Fruchtfolgeflächen von 3,9 ha zur Folge. Die Variante «G3 tief» bewirkt also deutlich grössere Verluste an Boden und Fruchtfolgeflächen.

Aus Sicht des Bodenschutzes wird die Variante «G1b» bevorzugt.

8. Nutzen/Kosten-Verhältnis

Die Variante «G1b» schneidet bei fast allen Kriterien gegenüber der Variante «G3 tief» besser ab. Der verkehrliche Nutzen der Variante «G1b» ist grösser als derjenige der Variante «G3 tief». Da die Kosten der Variante «G1b» mit 3,6 Mrd. Franken zudem geringer sind als bei der Variante «G3 tief» mit 4,0 Mrd. Franken, ergibt sich ein wesentlich besseres Nutzen-/Kostenverhältnis für die Variante «G1b». Das Nutzen-/Kostenverhältnis darf unseres Erachtens auch im schweizweiten Vergleich für derartige Infrastrukturprojekte als sehr gut eingeschätzt werden.

B. Fazit zur Variantenwahl

Wir können nachvollziehen, dass die Variante «G1b» vom ASTRA bevorzugt wird, und teilen diese Einschätzung. Da bei dieser Variante kein zusätzlicher Anschluss verwirklicht wird, ergeben sich keine unerwünschten Auswirkungen auf Verkehr und Siedlung. Die Variante «G1b» beseitigt den Engpass bestmöglich. Sie entlastet die angrenzenden Gemeinden und verbessert die Erreichbarkeit des Glattals. Die Variante «G1b» kann voraussichtlich umweltverträglich verwirklicht werden. Auch fällt die Bodenbeanspruchung geringer aus als bei der Variante «G3 tief». Die Variante «G3 tief» ist mit der zusätzlichen Nordumfahrung Kloten mit schwerwiegenden Eingriffen in Siedlungsgebiete und in die Landschaft verbunden. Zudem sind die Lärmauswirkungen wegen den potenziell grösseren Verkehrsumlagerungen grösser als bei der Variante «G1b». Diese Vorteile ergeben schliesslich bei geringeren Kosten der Variante «G1b» gegenüber der Variante «G3 tief» ein wesentlich besseres Nutzen-/Kostenverhältnis. Insbesondere aus Gründen des Lärmschutzes legen wir Ihnen bezüglich der Variante «G1b» nahe, einen möglichst langen Tunnel zu erstellen.

Sollte der Bund trotz offenkundiger Nachteile die Variante «G3 tief» umsetzen wollen, so wäre die Nordumfahrung Kloten aus Gründen des Lärmschutzes nach unserer Einschätzung als flankierende Massnahme vorzusehen und vom Bund zu finanzieren. Ferner wäre die Ausgestaltung des Anschlusses Kloten/Bassersdorf sehr eng auf die Planung der Glattalbahn abzustimmen.

Angesichts des bereits bestehenden erheblichen Problemdrucks auf der A1 sowie der voraussichtlich mehrjährigen Umsetzungsdauer eines Netzausbaus beantragen wir die möglichst rasche Umsetzung von kapazitätssteigernden Massnahmen auf der bestehenden Infrastruktur (Variante «0+»), insbesondere der Bewirtschaftung der Pannestreifen, als Übergangslösung.

C. Weitere Bemerkungen

Folgende weitere Bemerkungen von kantonalen Fachstellen gelten unabhängig von der Variantenwahl für die Glattalautobahn:

1. Naturschutz beim Moos Wallisellen

Der bei beiden Varianten vorgesehene Ausbau auf vier Spuren beim Moos Wallisellen wird von den kantonalen Umweltfachstellen als kritisch beurteilt. Aufgrund der vorliegenden Unterlagen lässt sich nicht ausschliessen, dass das Flach- und Hochmoor von nationaler Bedeutung berührt wird. Beim ursprünglichen Bau der Autobahn wurde offenbar im Untergrund eine für die Hydrologie wesentliche Schicht verletzt.

Dies führte zu einer starken Austrocknung des Moors (die Autobahn liegt unter dem Moorwasserspiegel). Mittels einer Pumpe konnte die Austrocknung des Moors verhindert werden und die Vitalität des Hochmoors hat wieder zugenommen. Das Grundwasser gefährdet aber das auf saure Bedingungen angewiesene Hochmoor. Für solche Bedingungen fehlt es an ausreichendem Niederschlagswasser. Mit umfangreichen Massnahmen sollen nun wieder Bereiche im Hochmoor mit mineralarmem Wasser versorgt werden. Eine erneute Schädigung der Hydrologie könnte das endgültige Aus für das Hochmoor von nationaler Bedeutung bedeuten – und möglicherweise auch für das Flachmoor.

Da alle Ausbauvarianten unmittelbar an das Moor angrenzen, ist zu prüfen, ob durch die Strasse bzw. deren Leistungssteigerung nicht weitere unzulässige negative Einflüsse entstehen, beispielsweise durch Licht, Lärm, Erschütterungen, Kollisionen mit Kleintieren oder erhöhte Nährstoffeinträge über die Luftverschmutzung. Diese Problematik ist deshalb zu einem sehr frühen Zeitpunkt zu untersuchen, insbesondere da vorgesehen ist, die Variante Null plus als Übergangslösung sofort anzugehen.

2. Wildtierökologie

Aus wildtierökologischer Sicht werden beide Varianten als ungünstig erachtet. Autobahnen zerstören die traditionellen Wanderwege von Wildtieren, verhindern den genetischen Austausch zwischen den Populationen und führen zu Unfällen zwischen Wildtieren und Fahrzeugen. Die geplanten Varianten berühren insbesondere die Wildtierkorridore ZH 20 und ZH 21.

Die heute ganz unterbrochenen Wildtierkorridore ZH 20 und ZH 21 sind durch funktionierende Wildtierpassagen über die Autobahn wiederherzustellen. Dabei sind allgemeine Aufwertungen des Lebensraumes durch geeignete biotophegerische Massnahmen abzuklären und umzusetzen.

D. Entscheid des Bundes und Anpassung des Richtplans

Wir gehen davon aus, dass sich das ASTRA angesichts der übereinstimmenden Beurteilung des ZMB-Ergebnisses für die Variante «G1b» entscheiden wird. Wir ersuchen Sie um einen entsprechenden Variantenentscheid. Auf der Grundlage eines solchen verbindlichen Variantenentscheids kann die Anpassung des kantonalen Richtplans an die Hand genommen werden. Wir erachten es als erforderlich, die Anpassungen des Richtplans in Abstimmung auf den Sachplan Verkehr vorzunehmen. Ferner wird der Abstimmung dieser Planungsgrundlagen auf die Siedlungsstruktur in dieser dicht besiedelten Region besonderes Augenmerk zu schenken sein.

Wir danken Ihnen für die offene und konstruktive Zusammenarbeit.

Wir gehen davon aus, dass die beteiligten Ämter und Fachstellen des Kantons Zürich auch in den folgenden Projektphasen eng in die Planungen einbezogen werden.

II. Die Baudirektion wird beauftragt, auf der Grundlage des Variantenentscheids des Bundes die Anpassung des kantonalen Richtplans zu veranlassen.

III. Mitteilung an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi