

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

Sitzung vom 11. November 2015

### **1044. Strassen (K 10, HLS Kloten–Bülach Nord A 51, Massnahmenprojekt, Ausführung)**

#### **A. Ausgangslage**

Die Inbetriebnahme der kantonalen Hochleistungsstrasse K 10, Kloten bis Bülach Nord, erfolgte Ende 1970 bzw. 1971. Während der rund 45-jährigen Betriebsdauer der K 10 wurden, ausser den erforderlichen Unterhaltsarbeiten und teilweisen Belagssanierungen, keine grösseren Instandsetzung vorgenommen. Mit einer umfassenden Erneuerung soll die Strasse an die heutigen Anforderungen angepasst und die Gebrauchstauglichkeit für eine investitionsfreie Betriebszeit in den nächsten 15 bis 20 Jahren gewährleistet werden. Dazu gehört neben der umfassenden Instandsetzung der Fahrbahnen mit allen Anlageteilen und den verschiedenen Bauwerken auch die Lärmsanierung. Das gesamte Entwässerungssystem ist den heute gültigen Gewässerschutzvorschriften anzupassen, d. h., es sind getrennte Systeme für das Strassenabwasser und das Sickerwasser zu erstellen. Das Strassenabwasser darf nur mittels Strassenabwasserbehandlungsanlagen (SABA) den Vorflutern übergeben werden. Mit dem Massnahmenprojekt ist keine Kapazitätserweiterung (Spurausbau) für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorgesehen. Jedoch soll die Sicherheit für Benutzende und den Betreiber verbessert werden. Das Vorhaben erfordert keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). In der Umweltnotiz werden die Umweltauswirkungen abgehandelt. Das Massnahmenprojekt wurde 2012–2013 erstellt und vor der Genehmigung zurückgestellt. Es liegt jetzt in überarbeiteter Form vor.

#### **B. Strassenprojekt**

Der Perimeter für das Massnahmenprojekt K 10 (A 51) Kloten–Bülach Nord beginnt nördlich des Anschlusses Kloten Süd bei km 4.75 und endet beim Anschluss Bülach Nord bei km 14.50. Das heutige Normalprofil ist nicht auf der ganzen Strecke einheitlich. Zwischen Kloten Süd bei km 4.75 und dem Anschluss Bülach West bei km 13.10 bestehen je Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen mit Breiten von rund 3,9 m. Die nötigen Standstreifen fehlen, jedoch sind Ausstellbuchten mit Notrufsäulen vorhanden. Zwischen km 13.10 und dem Anschluss Bülach Nord bei km 14.50 bestehen zusätzlich in jeder Fahrtrichtung Standstreifen von 3,5 m Breite.

Das Massnahmenprojekt weist die folgenden Schnittstellen zu Drittprojekten auf:

Erhaltungs-/Ausbauprojekt	Bauzeit	Bauherr
A 51 Zürich Nord–Kloten Nord: Instandsetzung Grundwasserwanne Unterführung Flughofstrasse	offen	ASTRA Winterthur
Anschluss Kloten Nord: Belagssanierung Kreisel Ruebisbach	2014	TBA Kanton Zürich
Anschluss Bülach Süd: Anpassung Verkehrsregime westlich der Autobahn	Projektauftrag AFV VD offen	TBA Kanton Zürich
Ausbau Grenz-/Ifangstrasse	2016–2017	Stadt Bülach / TBA Kanton Zürich
Anschluss Bülach West: Neubau Kreisel östlich der Autobahn	Projektauftrag AFV VD offen	TBA Kanton Zürich
Überbauung Jakobstal und Hof	offen	Oskar Meier AG / Kanton Zürich
Ausbau Hardwald (Schaffhauserstrasse): 4-Streifen-Ausbau Richtung Eglisau	Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassen- gesetz (StrG, LS 722.1) durchgeführt, Ausführung 2020–2022	TBA Kanton Zürich

Diese Drittprojekte können unabhängig vom vorliegenden Massnahmenprojekt K 10 ausgeführt werden. Wenn die genauen Erstellungstermine bekannt sind und die Arbeiten gleichzeitig anstehen, erfolgen die Ausführungen koordiniert.

Die Überprüfung der bestehenden Anlage mit den heute gültigen Normen ergab bei verschiedenen Punkten Mängel, die zu beheben sind, sofern die dafür erforderlichen Kosten wirtschaftlich verhältnismässig sind. Auf der K 10 sind gemäss den Untersuchungen der Kantonspolizei keine Unfallschwerpunkte festgestellt worden. Die Einfahrt Bülach West (Fahrtrichtung Kloten) ist jedoch kritisch, da die Beschleunigungsspur viel zu kurz ist und vor dem Widerlager der Brücke Kasernenstrasse plötzlich endet. Auch bei anderen Anschlüssen sind die Verzögerungsspuren bei den Ausfahrten und die Beschleunigungsspuren bei den Einfahrten nicht normkonform. Deshalb sind mögliche Verlängerungen innerhalb des Autobahnperimeters ins Massnahmenprojekt eingeflossen.

Bei der Einfahrt Bülach West (Fahrtrichtung Kloten) kann durch die Verschmälerung des Mittelstreifens und einer Optimierung der Fahrstreifenbreiten die Beschleunigungsspur normgerecht ausgebildet werden. Zur Verbesserung der Sicherheit für Verkehrsteilnehmende und für den Strassenunterhalt werden schmalere Standstreifen mit einer Breite

von 1,5 m erstellt. Dies wird durch schmalere Mittelstreifen und eine geringfügige Verbreiterung des Strassentrasses erreicht. Die bestehenden Nothaltebuchten werden so angepasst, dass sie die Normvorgaben erfüllen. Bei Bedarf werden neue erstellt, sodass die Abstände dazwischen höchstens 1000 m betragen. Das Massnahmenprojekt umfasst im Weiteren:

- Erneuerung des gesamten Belags;
- Erneuerung der Betriebs- und Sicherheitsanlagen (Rohrblock, Elektrostützpunkt, Verteilkabinen, dynamische Signalisation [mit Stauwarnung], Notrufsäulen);
- Erneuerung der gesamten Entwässerung (siehe C. Massnahmen Strassenentwässerung);
- Erneuerung der passiven Sicherheitssysteme, Zäune, Signalisation, Markierungen;
- Instandsetzung von vier Kunstbauten (Überführungen).

### **C. Massnahmen Strassenentwässerung**

Im bestehenden Entwässerungssystem wird das gesamte anfallende Wasser zusammengefasst. Das gesammelte Wasser wird über eine Transportleitung im Mittelstreifen in den nächsten Vorfluter eingeleitet. Durch dieses System entstehen elf Einzugsgebiete mit Ableitungen in die Glatt und in verschiedene kleine, teils eingedolte Bäche, die alle in den Himmelbach münden. Mit der Instandsetzung soll das Entwässerungssystem an die heutigen Anforderungen des Gewässerschutzes angepasst werden. Mit einem Trennsystem wird das Strassenabwasser vom Sickerwasser getrennt abgeführt. Das Sickerwasser wird wie heute direkt in den Vorfluter eingeleitet. Das Strassenabwasser muss in einer SABA behandelt werden und kann anschliessend auch in den Vorfluter eingeleitet werden. Die Grösse und die bauliche Ausgestaltung der SABA entsprechen den kantonalen Richtlinien «Gewässerschutz an Strassen». Für den Havariefall sind die Ölabscheider, die den SABA vorgeschaltet sind, auf ein Volumen von 30 m<sup>3</sup> ausgelegt. Im Rahmen der Projektarbeit wurde detailliert untersucht, ob alternative Behandlungsmethoden (Filterschächte) Vorteile gegenüber SABA aufweisen. Die Kostenbetrachtung über den Lebenszyklus von 50 Jahren ergab Vorteile zugunsten der SABA.

Mit dem neuen Entwässerungssystem entfallen die Einleitungen von Strassenabwasser in kleine Vorfluter. Durch die Erstellung der vier SABA bei Kloten Nord, Wilenbach, Saumgraben und Bülach West wird das anfallende Strassenabwasser behandelt und gereinigt an die Vorfluter abgegeben. Dadurch wird eine deutliche Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand erreicht.

Die vier SABA liegen ausserhalb des Autobahnperimeters. Sie benötigen deshalb eine öffentliche Planaufage gemäss § 16 des Strassengesetzes (StrG). Die Planaufage erfolgt nach der Genehmigung des Detailprojekts durch das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft. Die Instandsetzungsarbeiten am Trassee und am Entwässerungssystem können unabhängig von der Erstellung der SABA ausgeführt werden.

#### **D. Massnahmen Lärm**

Die K10 weist auf dem Gebiet der Stadt Bülach Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte und bei exponierten Gebäuden sogar Überschreitungen der Alarmwerte (AW) auf. Gemäss Umweltschutzrecht des Bundes sind Verkehrsanlagen lärmtechnisch zu sanieren, wenn sie den Vorschriften des Umweltschutzgesetzes, insbesondere der Lärmschutz-Verordnung nicht genügen. Strassenabschnitte mit überschrittenen AW sind nach den gesetzlichen Vorschriften vorrangig zu behandeln. Für die K10 besteht eine Sanierungspflicht.

Als Massnahmen im Schallausbreitungsbereich zwischen Quelle und Empfänger kommen grundsätzlich Lärmschutzwände infrage. Für diejenigen Strassenabschnitte, bei denen Lärmschutzmassnahmen möglich sind, wird der Kosten-Nutzen-Faktor bestimmt, der die Investitionskosten der Massnahme der erzielten Wirkung gegenüberstellt. Entlang der K10 erfüllen zwei Abschnitte diese Anforderungen:

- Abschnitt 14: Seeweren–Hochfelderstrasse;
- Abschnitt 25: Bahnüberführung–Gringglen.

Der Bau der Lärmschutzwände in diesen Abschnitten erfolgte als vorgezogene Massnahme in den Jahren 2014–2015 und steht kurz vor dem Abschluss. Die Ausgabenbewilligung über Fr. 13 001 000 erfolgte mit BD-Verfügung Nr. 2322/2013.

#### **E. Kantonaler Richtplan**

Bei Verkehrsinfrastrukturen mit einer trennenden Wirkung sind im geltenden Richtplan Landschaftsverbindungen vorgesehen. Unter Kapitel 3.9 «Landschaftsverbindungen» wird mit dem Eintrag Nr. 49 das Gebiet Bachenbülach/Winkel festgelegt, wo eine solche Landschaftsverbindung – zum Zweck der ökologischen (Wildtierkorridor) und erholungsbezogenen Vernetzung sowie der Landschaftsaufwertung – geplant ist. Das AFV hat mit einer Vorstudie die Grundlagen überprüft, ob bei einer Instandsetzung ohne Kapazitätsausbau die Umsetzung einer Landschaftsverbindung notwendig ist und in welcher Ausprägung diese zu realisieren

ist. Am 18. März 2013 hat die erweiterte Amtschefkonferenz Verkehr zusammen mit dem Amt für Landschaft und Natur den folgenden Beschluss gefasst:

- Genehmigung Standortwahl zugunsten des Standorts «C» gemäss Vorstudie;
- Entscheidung zugunsten der Bestvariante Landschaftsverbindung von 100m Breite, unter Beachtung folgender Punkte:
  - Kosten für eine Landschaftsverbindung mit einer Breite von 50m als gebundene Ausgabe (Mindestanforderung für Wildtierpassagen nach UVEK-Richtlinie), Beschlussfassung durch den Regierungsrat;
  - Kosten für die gemäss Richtplan vorgesehenen zusätzlichen Funktionen (erholungsbezogene Vernetzung, Landschaftsaufwertung, ökologische Vernetzung für weitere Zielarten) als neue Ausgabe (Differenz zwischen den ermittelten Kosten für eine Landschaftsverbindung von 100m und einer solchen von 50m), Beschlussfassung durch den Regierungsrat oder den Kantonsrat;
  - im zugehörigen RRB sind die Gesamtkosten (einschliesslich Massnahmen auf den zuleitenden Korridoren) auszuweisen;
  - falls sinnvoll, ist ein Bezug zur Revitalisierung der Glatt zu schaffen.

Daraus folgt, dass im vorliegenden Massnahmenprojekt keine Kosten für die Landschaftsverbindung im Bereich Bachenbülach/Winkel vorgesehen werden. Das Massnahmenprojekt berücksichtigt die vorgesehene Landschaftsverbindung gemäss Entscheid vom 18. März 2013.

Das weitere Vorgehen bezüglich Landschaftsverbindung ist wie folgt geplant:

Im Auftrag des AFV wurde eine Vorstudie über sämtliche Landschaftsverbindungen im Kanton Zürich erstellt. Aufgrund der Ergebnisse aus dieser Vorstudie ist eine Priorisierung der Landschaftsverbindungen vorgenommen worden. Am 13. November 2014 wurde diese Priorisierung zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion besprochen. Das AFV soll dem Tiefbauamt (TBA) den Projektauftrag für die Projektierung der Bestlösung erteilen. Mit dem Vorliegen des Projektauftrages des AFV kann das TBA das Vorprojekt ausarbeiten. Das Vorprojekt wird zur Äusserung von Begehren den zuständigen Stellen unterbreitet und anschliessend dem Kantonsrat zur Kreditbewilligung vorgelegt. Nach der Bewilligung des Kredits erfolgt die Planauflage nach §§ 16 und 17 StrG und die Projektfestsetzung durch den Regierungsrat.

#### **F. Verfahren**

Für die reine Instandsetzung einer Staatsstrasse (Hochleistungsstrasse K 10 Kloten–Bülach Nord) ist keine Planauflage mit Projektfestsetzung im Sinne von §§ 15 ff. StrG erforderlich (vgl. §§ 13 Abs. 1, 17 Abs. 5 StrG). Es besteht auch keine UVP-Pflicht. Im Rahmen des Massnahmenprojektes wird jedoch eine Umweltnotiz erstellt. Die Umweltnotiz umfasst die zu erwartenden Umweltauswirkungen. Sie soll dem Regierungsrat, aber auch den kantonalen Fachstellen dazu dienen, eine sachgerechte Beurteilung vornehmen zu können. Die kantonalen Fachstellen wurden am 27. Juli 2012 zum Mitbericht eingeladen. Die eingegangenen Stellungnahmen zur Umweltnotiz sind im Bericht «Stellungnahmen zur Umweltnotiz, Vollzugskontrolle» behandelt und anschliessend mit der Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU) bereinigt worden. Als Ergebnis dieses Mitberichtsverfahrens musste der Standort SABA Niederrüti überarbeitet werden. Die Nähe zum nationalen Flachmoor Nr. 846 Winkler Allmend veranlasste die Fachstelle Naturschutz zur Intervention. Anstelle des Standortes Niederrüti wurden die weiter vom Flachmoor entfernten Standorte Saumgraben und Wilenbach projektiert. Die Umweltnotiz wurde entsprechend überarbeitet und die kantonalen Fachstellen wurden am 4. April 2013 erneut zum Mitbericht aufgefordert. Die ergänzenden Stellungnahmen wurden im überarbeiteten Bericht «Stellungnahmen zur Umweltnotiz, Vollzugskontrolle» mitberücksichtigt und mit der KofU bereinigt. Dieser Bericht liegt dem Massnahmenprojekt bei. Die in das Mitberichtsverfahren einbezogenen Fachstellen und die KofU kommen zum Schluss, dass das Massnahmenprojekt unter Berücksichtigung der in den eingereichten Unterlagen genannten Massnahmen sowie der von den Fachstellen zusätzlich gestellten Anträgen und Ausgleichsmassnahmen den umweltschutzrechtlichen Vorschriften entspricht. Das Massnahmenprojekt kann daher unter den entsprechenden Auflagen und Bedingungen bewilligt werden.

#### **G. Finanzierung und Ausgabenbewilligung**

Die Baukosten sind gemäss Kostenvoranschlag vom 14. August 2015 (Preisbasis 31. Juli 2015) wie folgt veranschlagt:

	in Franken
Technische Kosten	27 923 000
Landerwerb	562 000
Bauarbeiten	140 817 000
Projektreserve (10%)	16 928 000
<b>Total</b>	<b>186 230 000</b>

Auf die einzelnen Projektbestandteile entfallen die nachstehenden Kosten:

	in Franken
Verkehrseinrichtungen (9%)	16 723 000
Staatsstrassen	
Baulicher Unterhalt (36%)	66 345 000
Erneuerung Staatsstrassen (55%)	103 162 000
<b>Total</b>	<b>186 230 000</b>

Für die Verwirklichung des Bauvorhabens ist eine gemäss § 37 Abs. 2 lit. b CRG gebundene Ausgabe von Fr. 186 230 000 zu bewilligen, wovon Fr. 66 345 000 in die Erfolgsrechnung und Fr. 119 885 000 in die Investitionsrechnung aufzunehmen sind.

In der Staatsbuchhaltung wird der Gesamtbetrag von Fr. 186 230 000 wie folgt verbucht:

Budgetierung	Gebundene Ausgaben in Franken
<i>Erfolgsrechnung</i>	
Konto 8400.31410 80050	66 345 000
Staatsstrassen, Baulicher Unterhalt	
<i>Investitionsrechnung</i>	
Konto 8400.50120 00000	16 723 000
Verkehrseinrichtungen	
Konto 8400.50111 00000	103 162 000
Erneuerung Staatsstrassen	
<b>Total</b>	<b>186 230 000</b>

In der erwähnten Ausgabenbewilligung ist die mit RRB Nr. 1281/2011 bewilligte Ausgabe von Fr. 6 800 000 enthalten. Dieser Beschluss ist bezüglich der Ausgaben aufzuheben.

Das Vorhaben verursacht jährliche Kapitalfolgekosten von Fr. 4 464 000. Sie berechnen sich nach IPSAS wie folgt:

Baukosten Kontierung			Kapitalfolgekosten			
			Anteil Baukosten	Zinsen (1,5%)	Abschreibungssatz	Betrag
			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Verkehrseinrichtungen	14%	16 723 000	125 000	5,0%	836 000	
Erneuerung Staatsstrassen	86%	103 162 000	774 000	2,5%	2 579 000	
Zwischentotal			899 000		3 415 000	
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>119 885 000</b>			<b>4 314 000</b>	

Den gesamten Rechnungsverkehr hat das Objekt 84L-10103, K 10, HLS Kloten-Bülach Nord, aufzunehmen.

Der Betrag ist im Budget 2015 mit Fr. 7 600 000 enthalten und im KEF 2016–2019 eingestellt.

Auf Antrag der Baudirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Das Massnahmenprojekt für die kantonale Hochleistungsstrasse K10 Kloten–Bülach Nord (A 51) (Verlängerung von Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren, Anpassen der Nothaltebuchten, Erneuerung des Belags, der Betriebs- und Sicherheitsanlagen, der Entwässerung sowie der passiven Sicherheitssysteme, der Zäune, der Signalisation und der Markierungen, Instandsetzung von vier Kunstbauten) wird gemäss den bei den Akten liegenden Plänen festgesetzt.

II. Für die Bauausführung wird eine gebundene Ausgabe von Fr. 186 230 000 zulasten der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, bewilligt. Davon gehen Fr. 66 345 000 zulasten der Erfolgsrechnung und Fr. 119 885 000 zulasten der Investitionsrechnung.

III. Diese Beträge werden nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindexes gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst:  
Bewilligte Ausgabe  $\times$  Zielindex  $\div$  Startindex (Stand 31. Juli 2015)

IV. RRB Nr. 1281/2011 wird aufgehoben.

V. Mitteilung an die Finanzdirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:



Husi