Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 132/2023

Sitzung vom 28. Juni 2023

818. Anfrage (Aufnahme der Achse Flughafen – Bülach – Eglisau ins Nationalstrassennetz)

Die Kantonsräte Martin Farner-Brandenberger, Stammheim, und Paul Mayer, Marthalen, haben am 3. April 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Im Zusammenhang mit der geplanten Sanierung der Ortsdurchfahrt von Eglisau sind verschiedene politische Vorstösse eingegangen. Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt mit der geplanten Umleitung führt zu einer unverhältnismässigen Belastung der betroffenen Dörfer.

Das Projekt sieht neben der Sanierung der Infrastruktur eine Dosierungsanlage vor. Es ist davon auszugehen, dass diese Verkehrsdosierung zu erheblichen Verkehrsproblemen im Raum Bülach-Eglisau-Rafz führen wird, wodurch ein nicht gewünschter regionaler Umgehungsverkehr entstehen kann. Die einzige Lösung ist der zügige Bau der Umfahrung von Eglisau. Nur so kann der Verkehr nachhaltig und ohne unverhältnismässige Belastung der Wohnbevölkerung effizient abgewickelt werden.

Es stellt sich die Frage, ob das Umfahrungsprojekt von Eglisau nicht beschleunigt werden kann, indem die Flughafenautobahn zwischen Kloten und Bülach (A51), die Autobahnumfahrung von Glattfelden (A50) und die Hauptstrasse H4 durch den Hardwald und Eglisau bis zur Landesgrenze in Rafz ins Nationalstrassennetz übertragen werden. Gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundesrates vom 18. Dezember 1991 (741.272) sind die Flughafenautobahn und die Umfahrung von Glattfelden nämlich schweizweit die einzigen Autobahnen, die nicht zum Nationalstrassennetz gehören.

Offenbar ist die Aufnahme dieser wichtigen und sehr stark belasteten Achse beim Neuen Netzbeschluss der Nationalstrassen NEB (in Kraft gesetzt per 1.1.2020) vergessen gegangen. Aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung und der überregionalen bzw. internationalen Bedeutung gehören diese Autobahnen inkl. die Anschlussstrecken in das Bundesnetz. So wird der Bau der Umfahrung auch unmissverständlich zur Bundesaufgabe. Zudem wird der Bewilligungsprozess der Umfahrung von Eglisau beschleunigt, und die Kosten müsste der Bund tragen.

Der Kanton Zürich hat im Vergleich mit anderen Nationalstrassenabschnitten durchaus das Anrecht, diese überregionale Strassenachse dem Bund zu übergeben.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wurden die Flughafenautobahn zwischen Kloten und Bülach (A51), die Autobahnumfahrung von Glattfelden (A50) und die Hauptstrasse H4 durch den Hardwald und Eglisau bis zur Landesgrenze in Rafz bei den damaligen Verhandlungen zum NEB vom Regierungsrat zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz beantragt? Falls nein, weshalb nicht? Falls ja, weshalb wurde sie trotzdem nicht ins Netz aufgenommen?
2. Was wären die Vorteile und Chancen (insbesondere im Kontext mit der Bewilligungsfähigkeit und der Beschleunigung der Umfahrung Eglisau), wenn die Strecke ins Nationalstrassennetz aufgenommen würde?
3. Was wären die Nachteile und Risiken, wenn die Strecke ins Nationalstrassennetz aufgenommen würde?
4. Wie schätzt der Regierungsrat die Wahrscheinlichkeit ein, dass der Bund die Strecke in Nationalstrassennetz aufnimmt?
5. Welches Vorgehen zur Aufnahme der Strecke ins Nationalstrassennetz wäre aus Sicht des Regierungsrats erfolgsversprechend?
6. Ist der Regierungsrat dazu bereit, die entsprechenden Verhandlungen mit dem Bund in Angriff zu nehmen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Martin Farner-Brandenberger, Stammheim, und Paul Mayer, Marthalen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Grundlage für die Anpassung des Netzbeschlusses bildete der Sachplan Verkehr, Teil Programm, der vom Bundesrat am 26. April 2006 verabschiedet wurde. Der Kanton Zürich hatte zu jener Zeit beantragt, den Autobahnzusammenschluss Bülach–Glattfelden und die Umfahrung Eglisau (Richtplan Nr. 51 und 52) in das sogenannte Grundnetz aufzunehmen. Der Bundesrat war damals der Auffassung, dass diese Strecken dem sogenannten Ergänzungsnetz zuzuordnen seien. Dies hat der Bundesrat unter anderen in seiner Antwort auf die Anfrage 07.1062 von Nationalrat Hans Rutschmann bekräftigt. Die eidgenössischen Räte teilten die Auffassung, die Achse im Rahmen der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Geschäft 12.018) nicht in dieses aufzunehmen. Somit ist der Kanton Zürich auch nach der Aufnahme der Abschnitte ins Ergänzungsnetz zuständig für Betrieb, Unterhalt und Ausbau dieser Strecken.

Der Bundesrat hat am 20. Oktober 2021 den überarbeiteten Programmteil des Sachplans Verkehr mit dem Titel «Mobilität und Raum 2050» verabschiedet. Darin wurde das bestehende Nationalstrassennetz bestätigt und auch auf die erneute Festlegung eines Ergänzungsnetzes verzichtet.

Zu Fragen 2 und 3:

Grundsätzlich werden Nationalstrassenvorhaben unter der Prämisse eines gemeinsamen Umsetzungswillens geplant und gebaut. Das heisst, in der Phase der Projektierung werden die Bedürfnisse und Anforderungen des jeweiligen Standortkantons und der Standortgemeinden nach Möglichkeit berücksichtigt. Für das Bundesamt für Strassen (ASTRA) steht eine einvernehmliche Umsetzung im Vordergrund.

Nationalstrassenvorhaben sollen nationale Vorgaben, Ziele und Standards erfüllen, weshalb die Einflussmöglichkeiten des Kantons im Vergleich zu eigenverantwortlich geplanten und gebauten Kantonsstrassen geringer sind. Eine Berücksichtigung der regionalen Interessen bedeutet in der Regel auch eine nicht unerhebliche Mitfinanzierung durch den betroffenen Kanton und die betroffenen Gemeinden. Was das im konkreten Fall der Umfahrung Eglisau bedeutet, kann nicht beziffert werden.

Zudem hat es der Kanton nicht mehr in seiner Hand, das Projekt prioritär zu behandeln. Aufgrund der vielen anstehenden Ausbauprojekte des ASTRA ist davon auszugehen, dass der aus Bundessicht eher untergeordneten Umfahrung Eglisau keine hohe Priorität zukommen würde.

Zu Frage 4:

Der Bund hat sich mit dem Sachplan Verkehr für die Achse Zürich – Winterthur – Schaffhausen ausgesprochen. Auch die derzeitigen Planungen des ASTRA zielen auf eine Stärkung dieser Achse ab. Dazu zählen unter anderem:

- der durchgängige Ausbau der A4 zwischen Schaffhausen bzw. Flurlingen und Winterthur,
- der Ausbau der A1 Umfahrung Winterthur,
- der Neubau der sogenannten Glattalautobahn sowie
- der Ausbau der A11 zwischen der Verzweigung Zürich Nord und dem Flughafen zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Flughafens als Verkehrsinfrastruktur von nationaler Bedeutung.

Die Wahrscheinlichkeit, dass der Bund die Umfahrung Eglisau zusätzlich ins Nationalstrassennetz aufnimmt, wird deshalb als gering beurteilt.

Zu Frage 5:

Zur Umsetzung der Umfahrung Eglisau wird das gewählte Vorgehen, also die Planung, Projektierung und der Bau im Rahmen der kantonalen Gesetzgebung, sowohl als zielführend als auch als am schnellsten realisierbar beurteilt. Sollte eine Aufnahme der Achse in das Nationalstrassennetz erreicht werden, so richten sich die Planungsprozesse nach Art. 13 des Raumplanungsgesetzes (SR 700). Teil dessen sind die Sachpläne zu den verschiedenen Verkehrsträgern, die in unterschiedlichen Abständen fortgeschrieben werden. Für eine Anpassung des Nationalstrassennetzes müsste die nächste Auflage des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, abgewartet werden. Der Entwurf der 2. Auflage liegt vor und befindet sich derzeit in der Beratung in den eidgenössischen Räten. Die Fortschreibung, also der Entwurf der 3. Auflage, wird erst in einigen Jahren angegangen. Mit einem allfälligen Beschluss wäre nicht vor 2030 zu rechnen.

Zu Frage 6:

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass eine zeitnahe Umsetzung der Umfahrung Eglisau nur in einem kantonalen Verfahren möglich ist. Auch werden damit die demokratischen Mitspracherechte der betroffenen Gemeinden und Bevölkerung stärker gewahrt. Aus Sicht des Regierungsrates ist deshalb eine Aufnahme von Verhandlungen mit dem Bund nicht zielführend.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli