

Kanton Zürich **Richtplan**

2-6

2.1.2 Kartenelemente

In der Richtplankarte ist das Siedlungsgebiet abschliessend abgegrenzt, schutzwürdige Ortsbilder dargestellt

2.1.3 Massnahmen

a) Kanton

Der Kanton setzt die regionalen Richtplankartensmassnahmen gemäss §§ 32 und 89 PBG. Er sorgt dabei für die Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen

Er erarbeitet die dazu erforderlichen Grundlagen, insbesondere die Zonenentwicklung, zu den vorhandenen Nutzungsreserven, zu den Baudenkmälern, zur Störfallvorsorge (vgl. Pt. 3.11) sowie zu den Planungsträgern aller Stufen zugänglich.

Der Kanton Zürich setzt sich im Rahmen der kantonsübergreifenden Zonenplanung dafür ein, dass im gesamten Wirtschaftsraum Zürich dieselben Massnahmen zur Nutzung des Bodens angewandt werden.

Der Regierungsrat erstattet dem Kantonsrat im Rahmen des Raumplanungsmassnahmenberichts einen Bericht über den erreichten Stand der Siedlungsentwicklung sowie über die getroffenen Massnahmen.

b) Gemeinden

Die Gemeinden erarbeiten Grundlagen für eine auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmte Siedlungsentwicklung gemäss den Zielsetzungen und sorgen durch entsprechende Festlegungen in den kommunalen Planungen für eine gemeindeübergreifende Koordination in aufgabenbezogenen Bezugsräumen.

Die Gemeinden erarbeiten eine langfristige Entwicklungsstrategie auf das bestehende Siedlungsgebiet ausserhalb der kommunalen Planungen mit den kommunalen Planungen der Nachbargemeinden. Sie planen in enger Zusammenarbeit, insbesondere bei der Planung grösserer öffentlicher Vorhaben.

Erläuterungsbericht

zu den Einwendungen

Verkehr

Glattalautobahn

Ausbau A1, Baltenswil–Töss

Oberlandautobahn

Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

Depot Limmattalbahnhof

5179

**Antrag des Regierungsrates vom
8. April 2015**

A Einleitung

1 Ausgangslage

Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument des Kantons, um die langfristige räumliche Entwicklung zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten. Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes (RPG) ist der kantonale Richtplan zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

Das Kapitel Verkehr wurde mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 neu festgesetzt und am 14. Mai 2008 vom Bundesrat genehmigt. Seither wurde der kantonale Richtplan einer umfassenden Gesamtüberprüfung unterzogen, wobei auch das Kapitel Verkehr auf den neusten Stand gebracht wurde. Der Kantonsrat hat den kantonalen Richtplan aufgrund der Ergebnisse der Gesamtüberprüfung mit Beschluss vom 18. März 2014 gesamthaft neu festgesetzt.

Inzwischen sind die Grundlagenarbeiten zu einzelnen Vorhaben im Bereich Verkehr soweit fortgeschritten, dass die entsprechenden Festlegungen im kantonalen Richtplan angepasst werden können. Damit soll sichergestellt werden, dass der Stand der Planung korrekt wiedergegeben und die Abstimmung mit weiteren raumwirksamen Vorhaben in den betroffenen Räumen nicht behindert wird. Diese Anpassungen sind in der vorliegenden Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr zusammengefasst.

2 Gegenstand der Richtplanteilrevision

Glattalautobahn

Die A1 im Raum Glattal/Winterthur stellt einen der bedeutendsten Engpässe im Nationalstrassennetz dar. Die Kapazitätsgrenze dieses Autobahnabschnitts, der mitten durch einen der am dichtesten besiedelten Räume der Schweiz führt, wird heute regelmässig erreicht. 2011 und 2012 untersuchte das Bundesamt für Strassen daher im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung zahlreiche mögliche Varianten für eine Leistungssteigerung. Die zuständigen kantonalen Behörden sowie die betroffenen Planungsregionen und Gemeinden waren im Rahmen einer Behördendelegation in die Arbeiten einbezogen.

Die erarbeitete Lösung zur Behebung des Engpasses sieht ein neues Netzelement mit einer 2x2-streifigen, weitgehend unterirdischen Verbindung zwischen der bestehenden Verzweigung Zürich-Nord und einer neuen Verzweigung mit der A1 bei Baltenswil vor. Diese direkte Verbindung stellt die Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes im mittleren Glattal wieder her und ermöglicht es damit, den zum Teil auf das untergeordnete Strassennetz verdrängten Durchgangsverkehr wieder auf die Autobahn zurückzuverlagern. Sie schafft zudem eine gewisse Netzredundanz und bewirkt damit eine Verbesserung der Zuverlässigkeit im Hochleistungsstrassen-System. Mit Beschluss vom 9. Mai 2012 nahm der Regierungsrat vom Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung Kenntnis und sprach sich, in Übereinstimmung mit den Planungsregionen Glattal sowie Winterthur und Umgebung, für die neu erarbeitete Lösung aus.

Die bisher im kantonalen Richtplan eingetragene Linienführung der Glattalautobahn über Bassersdorf und Kloten (Kapitel 4.2.2, Objekt Nr. 22) entspricht somit nicht mehr dem aktuellen Planungsstand. Sie ist durch die neue, von Bund und Kanton bevorzugte direkte Linienführung zu ersetzen. Bestandteil des neuen Richtplaneintrags ist ferner der Ausbau der A1 zwischen dem Anschluss Neuguet und der Verzweigung Brüttsellen sowie der A51 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Flughafen auf jeweils 6 Fahrstreifen. Der bestehende Anschluss Brüttsellen wird beibehalten. Der bisher als geplant eingetragene Vollausbau des bestehenden Halbanchlusses Opfikon kann in Form eines zweiten Halbanchlusses südlich der Verzweigung Zürich-Nord realisiert werden. Für das untergeordnete Netz sind Begleitmassnahmen festzulegen und umzusetzen.

Nach der Ablehnung der Erhöhung des Vignettenpreises durch die schweizerische Stimmbevölkerung kann die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz mit dem neuen Netzelement «Glattalautobahn» vorerst nicht in Kraft treten. Trotz der ungeklärten Finanzierung und der dem Bund heute fehlenden Rechtsgrundlage sind die eindeutigen Ergebnisse der planerischen Arbeiten im kantonalen Richtplan festzuhalten, um die Abstimmung mit dem Sachplan Verkehr des Bundes sowie weiteren raumwirksamen Vorhaben in den betroffenen Räumen zu erleichtern und eine klare Ausgangslage für die weiteren Projektierungsschritte zu schaffen. Angesichts der Dringlichkeit des Ausbaus ist ein mittelfristiger Realisierungshorizont vorzusehen.

Ausbau der A1 zwischen Verzweigung Baltenswil und Anschluss Töss

Die für den Raum Glattal/Winterthur durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung des Bundes ergab ferner – in Ergänzung zum Bau der Glattalautobahn – die Notwendigkeit eines 8-Spurausbaus der A1 bis Winterthur. Erst durch die Kombination dieser aufeinander abgestimmten Elemente ergibt sich ein Korridor mit homogener Auslastung auf der gesamten Strecke vom Limmattaler Kreuz bis Oberwinterthur, womit das neue Netzelement Glattalautobahn optimal genutzt werden kann, ohne dass andernorts neue Überkapazitäten geschaffen werden.

Der im Rahmen der Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz vorgesehene Ausbau der Umfahrung Winterthur ist bereits im kantonalen Richtplan festgelegt. Als zusätzliches Objekt ist somit der Ausbau der A1 zwischen der Verzweigung Baltenswil und dem Anschluss Winterthur-Töss in den Richtplan aufzunehmen. Der auszubauende Abschnitt schliesst im Westen an die Glattalautobahn (Objekt Nr. 22) und im Osten an den Ausbau der Umfahrung Winterthur (Objekt Nr. 32) an. Der Realisierungshorizont des Vorhabens ist entsprechend dem Ausbau der Umfahrung Winterthur als «mittel- bis langfristig» festzulegen.

Lückenschliessung Oberlandautobahn

Mit seinem Urteil vom 12. Juni 2012 hob das Bundesgericht die bisherige Festlegung für die Schliessung der Lücke der kantonalen Hochleistungsstrasse A53 zwischen Uster und Hinwil auf mit der Begründung, das Projekt verstosse in seinem östlichen Abschnitt gegen den Moorlandschaftsschutz (BGE 138 II 281). Das Schutzziel von Art. 78 Abs. 5 der Bundesverfassung lässt keine Verkehrsanlagen in Moorlandschaften zu, auch nicht in der Form von Tagbautunneln. In der Folge ist der bisherigen Richtplaneintrag zum Lückenschluss der Oberlandautobahn (Objekt Nr. 26), der sich als nicht realisierbar erwiesen hat, durch eine neue, dem heutigen Kenntnisstand entsprechende Linienführung zu ersetzen.

Die dazu erforderlichen Planungsarbeiten wurden unter Federführung des Amtes für Verkehr durchgeführt. Neben den zuständigen kantonalen Stellen war auch das Bundesamt für Strassen beteiligt. Ferner wurden die betroffenen Gemeinden und die Region Zürcher Oberland sowie die Bevölkerung über die Zwischenergebnisse orientiert. Die eigentliche Projektierung, und somit der Entscheid über die exakte Lage und Ausgestaltung der Strasse, wird Sache des Bundes sein, wenn der fragliche Abschnitt in seine Zuständigkeit gefallen ist.

Für die Fortsetzung der Glattalautobahn ab Wetzikon-West konnten drei Linienführungen mit Anbindung an die Forchautostrasse gefunden werden, die in ihrer verkehrlichen Wirkung vergleichbar und technisch machbar sind. Wegen der geringeren Auswirkungen auf Siedlung und Landschaft ist der Variante 2 der Vorzug zu geben. Der Neubauabschnitt verläuft weitgehend unterirdisch. Die gefundene Linienführung entspricht allen Anforderungen des Bundesrechts und umfährt das kantonale Schutzgebiet Drumlinlandschaft Zürcher Oberland.

Zwischen dem heutigen Autobahnende bei Uster-Ost und dem geplanten Anschluss Wetzikon-West folgt das Trasse der bisher geplanten Linienführung. Ab Wetzikon-West verläuft die Strasse neu zwischen Grüt und Gossau und mündet bei Ottikon in die Forchautostrasse ein. Die Oberlandautobahn kann fast vollständig unterirdisch geführt werden, lediglich östlich des Tannenbergs ist ein kurzer offener Abschnitt notwendig, der aber vom Siedlungsgebiet her nicht einsehbar ist.

Der bestehende Anschluss Ottikon kann in die neue Verzweigung integriert und beibehalten werden. Zwischen der Verzweigung Ottikon und Betzholz ist die Forchautostrasse zu einer Nationalstrasse auszubauen. Da die Hauptlinienführung neu von der Forchautostrasse her weiter in Richtung Rapperswil führt, kann der nördliche Teil des Kreisels Betzholz aufgehoben bzw. zurückgebaut werden.

Mit verkehrslenkenden Massnahmen ist sicherzustellen, dass der Verkehr von Hinwil nach Uster bzw. umgekehrt nicht durch Unterwetzikon fliesst, sondern den Weg auf der Autobahn über Betzholz nimmt. Dazu wird zusammen mit dem Bund ein Konzept für flankierende Massnahmen zu erarbeiten sein. Der Realisierungshorizont des Vorhabens ist im Hinblick auf die infolge des Bundesgerichtsentscheids erforderliche Neuprojektierung und aufgrund der noch ungewissen Finanzierung durch den Bund auf mittelfristig anzupassen.

Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

Das ehemalige Industriegebiet Neuhegi-Grüze in Winterthur bildet den Kern des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze (kantonaler Richtplan Pt. 2.3.2 Nr. 7). Die Stadt Winterthur beabsichtigt eine der zentralen Lage und der hohen Erschliessungsqualität entsprechende Weiterentwicklung dieses Gebiets zu einem urbanen Stadtteil, in dem industrielle und gewerbliche Nutzungen auch zukünftig einen Schwerpunkt bilden. Gleichzeitig werden die Grundlagen geschaffen, damit sich die Umfelder der Bahnstationen Grüze und Hegi zu durchmischten städtischen Quartieren mit attraktiven Freiräumen entwickeln.

Aufgrund der hohen Bedeutung, die dem Gebiet Neuhegi-Grüze aus gesamtstädtischer Sicht zukommt, wurden zusammen mit dem Kanton umfangreiche planerische Arbeiten durchgeführt. Das gemeinsam entwickelte städti-

sche Gesamtverkehrskonzept (sGVK) sieht mehrere Massnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Erschliessung vor. Während die Verbindung zum Stadtzentrum vor allem durch eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs (ÖV-Hochleistungskorridor einschliesslich der neuen Busquerung Grüze) und des Langsamverkehrs (Veloschnellrouten) erfolgt, soll die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr durch eine neue Verbindung nach Norden an die A1 bei Oberwinterthur sichergestellt werden.

Zusammen mit den zuständigen Stellen des Kantons nahm die Stadt eine umfassende Variantenprüfung vor. Im April 2013 legte der Stadtrat die Linienführung für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze gemäss Variante 6u fest. Bei dieser Variante wird die Strasse im Abschnitt Hegmatten bis zum Knoten Sulzerallee/Ohrbühlstrasse in einem Tunnel geführt. Diese Lösung erfüllt ihre verkehrliche Hauptfunktion (Erschliessung des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur mit den Bereichen Neuhegi, Grüze und Grüzefeld) sehr gut und ermöglicht es, den öffentlichen Verkehr auf dem umliegenden Strassennetz auch bei zunehmenden Verkehrsmengen effizient abwickeln zu können.

Die gewählte Variante führt im nördlichen Abschnitt über das Gebiet der Gemeinde Wiesendangen. In diesem Bereich ist die Querung der SBB-Anlagen noch nicht abschliessend geklärt. Es zeichnet sich aber ab, dass eine unterirdische Querung aufgrund des Grundwasserschutzes nicht möglich sein wird. Derzeit steht daher die Überquerung mit einer Brücke im Vordergrund. Sollte sich dies im Zuge der weiteren Planung als nicht zweckmässig erweisen, ist die Führung der Strasse durch den bestehenden Bahndamm (z.B. durch Ausbau der Unterführung Rietstrasse) weiterzuerfolgen. Ferner sind im Zuge der weiteren Planung die Lage des Tunnelportals in der Hegmatten und die Linienführung beim Toggenburger-Areal vertieft zu prüfen.

Im kantonalen Richtplan ist die bisherige Festlegung «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» (Objekt Nr. 35) durch die Linienführung gemäss Variante 6u unter der neuen Bezeichnung «Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze» zu ersetzen. Aufgrund der verbleibenden Ungewissheiten bei der Querung der SBB-Anlagen im nördlichen Abschnitt ist – neben der bevorzugten direkten Linienführung über eine Brücke – als Variante die Führung der Strasse durch den bestehenden Bahndamm (z.B. Ausbau der Unterführung Rietstrasse) offen zu halten.

Depot Limmattalbahn

Der Baubeginn für die Limmattalbahn wird voraussichtlich 2017 erfolgen. 2019 soll die erste Etappe in Betrieb genommen werden, die Gesamtstrecke der Limmattalbahn soll gemäss aktueller Planung bis Ende 2022 in Betrieb gehen. Für den künftigen Betrieb der Limmattalbahn wird ein Depot benötigt. Im Hinblick auf einen künftigen 7½-Minuten-Takt muss dieses 14 Zweirichtungsfahrzeuge mit einer Länge von 45 m aufnehmen können. Für den Fall einer möglichen zukünftigen Verlängerung der Limmattalbahn nach Baden ist eine Erweiterungsmöglichkeit für 10 weitere Zweirichtungsfahrzeuge vorzusehen. Ausserdem sind ein Unterhaltsbereich für den täglichen Bedarf (Betriebsgebäude) sowie Betriebs- und Personalräume zu erstellen.

In Gesprächen mit den Standortgemeinden konnten 15 potenzielle Depotstandorte eruiert werden. Zur Entscheidungsfindung wurden die Planungsämter der Kantone Zürich und Aargau sowie die Verantwortlichen für Stadt- bzw. Gemeindeentwicklung von Dietikon und Spreitenbach und die regionalen Planungsverbände Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) und Baden Regio beigezogen. Aufgrund von vertieften Untersuchungen konnte die Standortevaluation schliesslich auf die zwei am besten geeigneten Standorte Asp (Gemeinde Spreitenbach) und Müsli (Stadt Dietikon) eingegrenzt werden.

Der Standort Müsli liegt im Perimeter des Freihaltegebiets Müsli. Favorisiert wurde daher der Standort Asp, der sich auch im Hinblick auf die Nutzung städtebaulicher Impulse als besser geeignet erwies. Im Zuge der Projektierungsarbeiten stellte sich jedoch heraus, dass die Kosten für die Altlastensanierung am Standort Asp wesentlich höher zu liegen kommen als bisher angenommen. Die unerwartet hohen Sanierungs- und Entsorgungskosten verteuern den Standort Asp im Vergleich zum Standort Müsli um rund 25 bis 30 Mio. Franken. Eine tragfähige Lösung zur Vorfinanzierung konnte nicht gefunden werden. Da sich die Mehrkosten für die Altlastensanierung am Standort Asp als unverhältnismässig hoch erwiesen haben, ist der Standort Müsli weiterzuerfolgen.

Für die Erstellung des Depots für die Limmattalbahn ist daher der Standort Dietikon-Müsli im kantonalen Richtplan festzulegen. Das Depot beansprucht eine Teilfläche des Freihaltegebiets Müsli (Richtplankapitel 3.10.2, Nr. 4). Um die Beeinträchtigung des Freihaltezwecks und den Eingriff in die Landschaft möglichst gering zu halten, ist die Anlage direkt angrenzend an den Rangierbahnhof Limmattal zu erstellen. Der Flächenbedarf und die Sichtbarkeit der Anlage sind auf das betrieblich mögliche Minimum zu begrenzen. Durch das Depot beanspruchte Fruchtfolgeflächen sind an anderer Stelle flächengleich zu kompensieren.

3 Verfahren

Voraussetzung für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans ist die vorgängige Anhörung der nach- und nebeneordneten Planungsträger gemäss § 7 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) sowie die öffentliche Auflage der Richtplandokumente. Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann sich jedermann zur Richtplanvorlage äussern (§ 7 Abs. 2 PBG). Am 4. Juni 2014 hat der Regierungsrat die Baudirektion ermächtigt, die öffentliche Auflage durchzuführen (RRB Nr. 644/2014). Die öffentliche Auflage sowie die Anhörung der nach- und nebeneordneten Planungsträger fanden vom 27. Juni bis zum 30. September 2014 statt. Gleichzeitig wurde die Richtplanvorlage dem Bund zur Vorprüfung unterbreitet.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage und der Anhörung der nach- und nebeneordneten Planungsträger sind 308 Einwendungen eingegangen. Davon stammen 79 von Behörden (Gemeinden, Regionen, kantonale Stellen) und 229 von Privaten, Verbänden und Parteien. Insgesamt wurden 835 – teilweise auch gleichlautende – Anträge gestellt.

Soweit Anregungen und Einwendungen berücksichtigt wurden, sind sie in Form von Änderungen der Karte und des Textes in die Richtplanvorlage eingeflossen. Nicht eingegangen wurde auf Eingaben, die auch nicht sinngemäss als Anträge verstanden werden können und auf solche, die offensichtlich nicht die Raumplanung bzw. den kantonalen Richtplan betreffen oder nicht Gegenstand der Richtplanvorlage sind.

4 Erläuterungen zum vorliegenden Bericht

Der vorliegende Bericht enthält Erläuterungen gemäss Art. 7 der Raumplanungsverordnung des Bundes (RPV) sowie gemäss § 7 Abs. 3 und § 20 Abs. 2 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG). Die Einwendungen sind im Teil B dieses Berichts aufgeführt. Er ist nach derselben Gliederung strukturiert wie die Richtplanvorlage. Die Verweise in diesem Erläuterungsbericht beziehen sich auf den Text der Richtplanvorlage.

Die in der Vorlage zusammengefassten neuen bzw. angepassten Einträge im kantonalen Richtplan wurden von zahlreichen Einwendenden begrüsst. Zahlreiche Einwendende beantragten aber auch Änderungen an den Vorhaben oder sprachen sich für einen Verzicht auf einen oder mehrere der Richtplaneinträge aus.

Gestützt auf die in der öffentlichen Auflage eingegangenen Einwendungen wurde die Richtplanvorlage überarbeitet. Namentlich wurde ein im Entwurf zur öffentlichen Auflage enthaltener Fehler betreffend die Anzahl der Fahrstreifen auf dem Abschnitt der A1 zwischen der Verzweigung Baltenswil und dem Anschluss Töss korrigiert: Der mit mittel- bis langfristigem Realisierungshorizont auszubauende Abschnitt der A1 (Vorhaben Nr. 23) soll nach dem Ausbau nicht 6, sondern neu 8 Fahrstreifen aufweisen.

Beim Vorhaben Nr. 22 (Glattalautobahn) wurde die Umgestaltung der bestehenden Halbanschlüsse Werft und Flughafen in den Richtplantext aufgenommen, zudem wurde ein Hinweis auf den Abstimmungsbedarf mit dem Moorschutz eingefügt. Beim Vorhaben Nr. 26 (Lückenschluss Oberlandautobahn) wurden ein Koordinationshinweis für eine geplante Parkieranlage im Bereich des Anschlusses Wetzikon-West sowie ein Prüfauftrag für eine mögliche Integration der Übertragungsleitung Heusberg–Betzholz aufgenommen.

Ausserdem wurden einzelne Präzisierungen vorgenommen. So wird nun beim Vorhaben Nr. 35 (Zentrumser-schliessung Neuhegi-Grüze) explizit festgehalten, dass es sich bei der Variante Bahndammstrasse um eine Ersatzvariante handelt, die nur dann in Betracht gezogen würde, wenn sich die favorisierte Brückenlösung als nicht machbar erweisen sollte. Der Richtplaneintrag zum Vorhaben Nr. 16a (Depot Limmattalbahnhof) wurde präzisiert, indem die Ausrichtung des Depots parallel zum Rangierbahnhof Limmattal festgelegt und das Verbindungsgleis zur Strecke der Limmattalbahnhof in der Richtplankarte eingetragen wurden.

B. Einwendungen zur Teilrevision des kantonalen Richtplans im Kapitel 4 Verkehr

Glattalautobahn

1 Zweckmässigkeit des Vorhabens

Mehrere Einwendende begrünnen das Vorhaben zum Bau der Glattalautobahn. Diese trage wesentlich zu einer Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes im mittleren Glattal bei und ermögliche damit, den zum Teil auf die untergeordneten Hauptverkehrs- und Gemeindestrassen verdrängten Durchgangsverkehr wieder auf die Autobahn zurückzuverlagern. Jemand stellt fest, dass die vorgesehene Festlegung der Glattalautobahn im kantonalen Richtplan den Ergebnissen der unter Federführung des Bundesamts für Strassen durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung entspricht, mit Ausnahme des Elements «zweiter Halbinschluss Opfikon».

Mehrere Einwendende beantragen den Verzicht auf den Bau der Glattalautobahn. Der angestrebte Kapazitätsausbau für den Autoverkehr auf der Ost-West-Achse würde den öffentlichen Verkehr konkurrieren und eine raumplanerisch unerwünschte Siedlungsentwicklung in peripheren, mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossenen Lagen begünstigen. Die Erhöhung der Strassenkapazität würde zudem die Luftqualität verschlechtern und die Klimaschutzziele unterlaufen.

Beim fraglichen Abschnitt der A1 im mittleren Glattal handelt es sich um einen der höchstbelasteten Autobahnabschnitte der Schweiz. Eine Entlastung dieses Abschnitts ist dringlich, um die Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes im Raum Zürich aufrechtzuerhalten und zu verhindern, dass der Durchgangsverkehr in das lokale Strassennetz ausweicht, was die Lebensqualität in den betroffenen Gemeinden beeinträchtigen und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr behindern würde.

Der Bundesrat hat daher beschlossen, die Beseitigung dieses Engpasses als Netzergänzung in das Strategische Entwicklungsprogramm Strasse (STEP) aufzunehmen. Die unter Federführung des Bundesamts für Strassen durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) hat ein positives Kosten-Nutzenverhältnis des Vorhabens ausgewiesen. Dem bereits erfolgten und weiter vorgesehenen Angebotsausbau im öffentlichen Verkehr wird durch den Verzicht auf zusätzliche Autobahnanschlüsse ans untergeordnete Strassennetz Rechnung getragen. Eine zusätzliche Erschliessungswirkung für den motorisierten Individualverkehr, welche im Widerspruch zum kantonalen Raumordnungskonzept stehen würde, kann somit ausgeschlossen werden. Die Rückverlagerung des Ausweichverkehrs auf die Autobahn trägt erheblich zur Lärminderung und zur Verbesserung der Luftqualität in den Wohngebieten bei.

2 Wahl der Linienführung der Glattalautobahn

Mehrere Einwendende begrünnen die gewählte Linienführung der Glattalautobahn als zweckmässige Lösung. Im Vergleich zur bisher vorgesehenen Variante über Kloten/Bassersdorf weise diese eine direktere Linienführung auf und werde daher vom Durchgangsverkehr besser angenommen. Mehrere Einwendende begrünnen insbesondere auch den dadurch ermöglichten Verzicht auf die Nordumfahrung Kloten, die vom Kanton allein hätte finanziert werden müssen und die in der betroffenen Bevölkerung auf grosse Ablehnung gestossen wäre.

Jemand beantragt, anstelle der neu vorgesehenen, direkten und weitgehend unterirdischen Linienführung der Glattalautobahn sei die gemäss bisherigem Richtplaneintrag vorgesehene nördliche Linienführung über Kloten und Bassersdorf beizubehalten. Diese Variante habe den Vorteil, dass bereits ab dem Raum Seebach zwei voneinander unabhängige Hochleistungsstrassen zur Verfügung stünden, wodurch u.a. der Stelzentunnel entlastet würde.

Im Rahmen der unter Federführung des Bundesamts für Strassen durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) wurden beide Varianten der Glattalautobahn detailliert untersucht. Die Variante «D3» hätte einen neuen Autobahnanschluss im Raum Kloten/Bassersdorf vorgesehen. Sie entsprach damit dem bisherigen Richtplaneintrag. Diese Variante hätte ausser dem Durchgangsverkehr vor allem auch dem Quell-/Zielverkehr von Kloten und Bassersdorf sowie dem Flughafen aus Richtung Osten gedient. Dazu wären jedoch der Bau einer neuen Nordumfahrung von Kloten sowie zahlreiche weitere flankierende Massnahmen zur Bewältigung des zu erwartenden Mehrverkehrs erforderlich gewesen. Die Variante «G1b» sieht demgegenüber einen direkten Tunnel zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und der neuen Verzweigung bei Baltenswil vor.

Gemäss den Ergebnissen der Zweckmässigkeitsbeurteilung sind beide Varianten der Glattalautobahn geeignet, einen wesentlichen Anteil des grossräumigen Durchgangsverkehrs auf der West-Ost-Achse aufzunehmen und

damit die A1 im mittleren Glattal wesentlich zu entlasten. Im direkten Vergleich fiel die Wahl jedoch eindeutig auf die direkte Variante «G1b», weil diese mit kürzerer Tunnellänge und entsprechend geringeren Kosten die gleiche grossräumige Wirkung erzielt. Von Bedeutung für den Entscheid war aber vor allem auch die Erkenntnis, dass die nördliche Variante «D3» eine massiv gesteigerte überregionale Erreichbarkeit der Region Kloten/Bassersdorf sowie der nördlich angrenzenden ländlichen Gebiete durch den motorisierten Individualverkehr zur Folge hätte, was dem kantonalen Raumordnungskonzept widersprechen und der beabsichtigten Weiterentwicklung und Aufwertung dieser Gebiete zuwiderlaufen würde.

Die ausreichende Leistungsfähigkeit des Stelzentunnels wurde im Rahmen der erwähnten Zweckmässigkeitsbeurteilung nachgewiesen. Die Verflechtung mit den Fahrstreifen der Glattalautobahn erfolgt östlich des Stelzentunnels. Die Verkehrsführung im Stelzentunnel selbst wird an die neuen Verhältnisse angepasst.

3 Verflechtungsbauwerke im Bereich der Verzweigung Zürich-Nord

Jemand bezweifelt die Funktionalität der vorgesehenen Verflechtungen vor dem Stelzentunnel. Die Verflechtungsbauwerke und die zusätzlichen oberirdischen Fahrspuren östlich des Stelzentunnels würden zudem das Landschaftsbild und die Nutzungsmöglichkeiten im nördlichen Bereich des Stadtteils Glattpark über Gebühr beeinträchtigen.

Jemand beantragt, falls die weitere Bearbeitung des Projekts für die Glattalautobahn ergeben sollte, dass die Annahmen zur Machbarkeit der Verzweigung Stelzen zu optimistisch waren, seien die aufgezeigten Optionen (unterirdische Weiterführung einzelner Fahrspuren bis zum Anschluss Seebach) zu realisieren.

Die Leistungsfähigkeit der Anbindung der Glattalautobahn an die Verzweigung Zürich-Nord und der Verknüpfung mit dem bestehenden Stelzentunnel wurde in der Zweckmässigkeitsbeurteilung nachgewiesen. Im Rahmen der weiteren Projektierung wird eine möglichst platzsparende Ausgestaltung der Verzweigungsbauwerke angestrebt. Es besteht kein Grund zur Annahme, dass sich daraus eine Nutzungseinschränkung für den angrenzenden Stadtteil Glattpark ergeben würde. Die heutige Lärmschutzanlage mit Wällen bietet voraussichtlich genügend Raum für die geplante Erweiterung der Verkehrsanlagen unter vollständiger Berücksichtigung des Lärmschutzes.

4 Ausgestaltung der Verzweigung Baltenswil

Jemand beantragt, auf den vorgesehenen Vollanschluss bei Baltenswil sei zu verzichten. Ein Halbanschluss würde für den Transitverkehr genügen, und durch die Reduktion des Anschlusses könne der Eingriff in die Landschaft reduziert werden.

Die Planungsverantwortung für Nationalstrassen liegt beim Bund. Aus Sicht des Bundes kommt der Netzredundanz im nationalen Hochleistungsstrassennetz eine grosse Bedeutung zu. Sie erhöht die Flexibilität z.B. bei Instandhaltungsarbeiten oder bei Störfällen. Die geringfügig grössere Bodenbeanspruchung eines Vollanschlusses wird daher als gerechtfertigt beurteilt. Die konkrete Ausgestaltung der Rampenbauwerke ist im Rahmen der weiteren Projektierung zu optimieren.

5 Lage des Tunnelportals im Raum Baltenswil

Mehrere Einwendende beantragen, die Glattalautobahn sowie ihre Verzweigungsbauwerke seien vollumfänglich unterirdisch auszuführen. Mehrere Einwendende beantragen, das östliche Tunnelportal sei näher beim Anschluss Baltenswil anzuordnen. Jemand beantragt, die geplante Autobahn sei an ihrem Ostende länger in einem Tunnel zu führen, damit das Freihaltegebiet bei Baltenswil unterquert werden könne.

Mehrere Einwendende beantragen, der Anschluss Baltenswil sei soweit als möglich nach Osten zu verschieben, damit die Glattalautobahn bereits östlich des Siedlungsgebiets unterirdisch abtauchen könne.

Der Anschluss Baltenswil sowie der östliche Teil der geplanten Glattalautobahn liegen über dem Grundwasserbecken von Wangen. Das Grundwasservorkommen wird intensiv von der öffentlichen Wasserversorgung genutzt. Zu erwähnen sind die im Einflussbereich der Autobahn gelegenen Grundwasserfassungen Brüttsellen (Grundwasserrecht g 10-6, Fördermenge 3'000 l/min), Büel (g 10-8, 6'600 l/min) und Girhalden (g 10-37, 2'400 l/min). Sie sind von regionaler Bedeutung und dienen der Versorgung von mehreren zehntausend Einwohnern. Aus Gründen des Grund- und Trinkwasserschutzes ist eine unterirdische Linienführung der Glattalautobahn im Bereich des Grundwasserbeckens von Wangen daher nicht zulässig.

6 Ergänzender Ausbau der A1

Mehrere Einwendende nehmen zustimmend zur Kenntnis, dass zwischen dem Brüttsellerkreuz und der Verzweigung Baltenswil kein Ausbau der bestehenden A1 notwendig ist.

Jemand beantragt, die bestehende A1 sei nicht auszubauen, sondern vielmehr um einen Fahrstreifen pro Richtung zurückzubauen. Durch den Bau der Glattalautobahn werde die A1 faktisch um 4 Fahrstreifen erweitert, so dass ein zusätzlicher Ausbau nicht erforderlich sei.

Jemand beantragt, der Richtplanteil sei wie folgt zu ergänzen: «... Ausbau A1 zwischen Anschluss Neuguet und Verzweigung Brüttisellen auf 6 Fahrstreifen, abzustimmen mit Moorschutz», da die A1 in Wallisellen unmittelbar an das Hoch- und Flachmoor von nationaler Bedeutung Moos Schönenhof (Hochmoorobjekt Nr. 132, Flachmoorobjekt Nr. 868) grenze. Gemäss Hoch- und Flachmoorverordnung des Bundes seien diese Objekte ungeschmälert zu erhalten.

Die auf einzelnen Abschnitten der A1 und der A51 vorgesehenen Ausbauten sind zur Aufrechterhaltung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes für den regionalen Quell- und Zielverkehr erforderlich. Andernfalls würde die gemäss kantonalem Raumordnungskonzept angestrebte zusätzliche Nutzungsintensivierung im mittleren Glattal und in der Flughafenregion – trotz der grossräumig entlastenden Wirkung durch die neue Glattalautobahn – zu lokalen Überlastungen auf den betreffenden Abschnitten führen.

Der Hinweis auf den Abstimmungsbedarf mit dem Moorschutz wurde gemäss Antrag unter Pt. 4.2.2, Nr. 22, in den Richtplanteil aufgenommen.

7 Ergänzender Ausbau der A51

Mehrere Einwendende beantragen, auf den geplanten Ausbau der bestehenden A51 zwischen Zürich-Nord und Kloten sei zu verzichten. Die Machbarkeit eines Ausbaus der A51 im Streckenabschnitt zwischen der Bahnbrücke Balsberg und dem Anschluss Flughafen sei fraglich, und Studien hätten gezeigt, dass die Engpässe über geeignete Massnahmen am untergeordneten Strassennetz (Schaffhauser-, Balz-Zimmermann- & Flughafenstrasse) wirksamer beseitigt werden könnten. Jemand stellt fest, der geplante Ausbau der A51 stünde im Widerspruch zur verbindlichen Zielvorgabe, wonach bis zum Jahr 2020 42% und bis zum Jahr 2030 46% aller Personenwege im Ziel- und Quellverkehr zu den Flughafen- und zu den Nebenanlagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erfolgen haben.

Jemand beantragt, der Realisierungshorizont für den Ausbau der A51 sei von mittel- auf kurzfristig vorzuziehen und der Richtplanteil sei wie folgt zu ergänzen: «... Ausbau A51 zwischen Verzweigung Zürich-Nord und Anschluss Flughafen auf 6 Fahrstreifen; zweiter Halbanschluss Opfikon, Umgestaltung Halbanschlüsse Werft und Flughafen, Begleitmassnahmen». Jemand beantragt, im Rahmen des geplanten Ausbaus der A51 sei die Verlängerung des bestehenden Bubenzholz-Tunnels zu prüfen.

Die auf einzelnen Abschnitten der A1 und der A51 vorgesehenen Ausbauten sind zur Aufrechterhaltung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes für den regionalen Quell- und Zielverkehr erforderlich. Andernfalls würde die gemäss kantonalem Raumordnungskonzept angestrebte zusätzliche Nutzungsintensivierung im mittleren Glattal und in der Flughafenregion – trotz der grossräumig entlastenden Wirkung durch die neue Glattalautobahn – zu lokalen Überlastungen auf den betreffenden Abschnitten führen.

Die konkrete Ausgestaltung des geplanten Ausbaus der A51 ist im Rahmen der weiteren Planungsschritte zu bestimmen. Die zur Leistungssteigerung und zur Sicherung der Funktionsfähigkeit ebenfalls erforderliche Umgestaltung der bestehenden Halbanschlüsse Werft und Flughafen wurde gemäss Antrag unter Pt. 4.2.2, Nr. 22, in den Richtplanteil aufgenommen.

Der vorgesehene Realisierungshorizont der Ausbauten entspricht dem aktuellen Stand der Planungen und ist auf die weiteren Ausbaumassnahmen abgestimmt. Eine frühere Realisierung ist unrealistisch und kann auch mit einer entsprechenden Festlegung im kantonalen Richtplan nicht erzwungen werden.

8 Auszubauende bzw. geplante Anschlüsse

Jemand begrüsst der Eintrag für einen zweiten Halbanschluss Opfikon als wichtigen Schritt zur besseren Anbindung von Zürich Nord an das Hochleistungsstrassennetz und zur Entlastung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr.

Jemand weist darauf hin, dass Notwendigkeit und Zweckmässigkeit eines zweiten Halbanschlusses im Raum Opfikon zusammen mit dem Bundesamt für Strassen zu prüfen sein wird. Jemand beantragt, die Anordnung eines weiteren Halbanschlusses auf Gemeindegebiet Wallisellen sei mit einer Verkehrsflussberechnung zu begründen. Jemand beantragt, ein Vollausbau des Anschlusses Opfikon sei nur dann vorzusehen, wenn dadurch das Siedlungsgebiet entlastet werde, andernfalls sei darauf zu verzichten.

Mehrere Einwendende beantragen, auf die Streichung des bisher vorgesehenen neuen Halbanschlusses im Gebiet Dietlikon-Süd sei zu verzichten.

Der bereits bisher als geplant eingetragene Vollausbau des bestehenden Halbbanschlusses Opfikon kann am zweckmässigsten in Form eines zweiten Halbbanschlusses südlich der Verzweigung Zürich-Nord realisiert werden. Die Anpassung des Eintrags in der Richtplankarte trägt diesen Erkenntnissen Rechnung. Die weiteren Planungen erfolgen in enger Abstimmung mit dem Bundesamt für Strassen und unter Einbezug der betroffenen Gemeinden.

Die A1 wird trotz der Entlastung durch die neue Glattalautobahn weiterhin ein hohes Verkehrsaufkommen aufweisen. Die gemäss bisherigem Richtplaneintrag zu prüfende Option eines zusätzlichen Autobahnanschlusses Dietlikon, in unmittelbarer Nähe zum bereits bestehenden Anschluss Brüttisellen, kann daher aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht realisiert werden.

9 Realisierungshorizont des Vorhabens

Mehrere Einwendende beantragen, für den Bau der Glattalautobahn sei ein früherer Realisierungshorizont als «mittelfristig» vorzusehen. Jemand beantragt eine höhere zeitliche Priorisierung für die Glattalautobahn als für die Oberlandautobahn; andernfalls würde der Lückenschluss der Oberlandautobahn die bereits bestehenden Kapazitätsengpässe im Glattal weiter verschärfen.

Jemand beantragt, der Realisierungshorizont des Vorhabens zum Bau der Glattalautobahn sei auf «mittel- bis langfristig» festzulegen.

Die geplanten Ausbauten der einzelnen Autobahnabschnitte (Nordumfahrung Zürich, Glattalautobahn, Baltenswil-Töss und Umfahrung Winterthur) sind funktional aufeinander abgestimmt und sind gemäss ihren verkehrlichen Abhängigkeiten in einer zweckmässigen zeitlichen Reihenfolge zu realisieren. Auch der Lückenschluss der Oberlandautobahn ist zeitlich auf die Realisierung der Glattalautobahn abzustimmen.

Der für den Bau der Glattalautobahn vorgesehene Realisierungshorizont «mittelfristig» entspricht dem festgestellten Bedarf aus Sicht des Kantons Zürich. Voraussetzung für die Realisierung dieses Vorhabens ist aber die Finanzierung durch den Bund, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gesichert ist. Der effektive Realisierungszeitpunkt kann daher von der im kantonalen Richtplan getroffenen Festlegung abweichen.

10 Landschafts- und siedlungsverträgliche Ausgestaltung der Bauwerke

Mehrere Einwendende beantragen, die baulichen Eingriffe bei den Verzweigungen Zürich-Nord und Baltenswil sowie die Ausbauten der A1 und der A51 seien landschafts-, siedlungs- und bevölkerungsverträglich auszugestalten.

Jemand beantragt, zur Lärmdämmung und zur räumlichen Verbindung städtischer Quartiere (Glattpark und Glattbrugg bzw. Glattbrugg und Seebach) sei ein möglichst langer Abschnitt der bestehenden Autobahn A1 zu überdecken.

Die Tunnelportale und Verzweigungsbauwerke der Glattalautobahn sowie die auszubauenden Abschnitte der A1 und der A51 kommen in einen bereits dicht genutzten Raum zu liegen. Dem Schutz der noch bestehenden Landschaftsräume und der siedlungsverträglichen Ausgestaltung der Bauwerke kommt daher eine besonders hohe Bedeutung zu. Die geplante Verzweigung Baltenswil tangiert zudem einen Erholungsraum von regionaler Bedeutung gemäss regionalem Raumordnungskonzept (Regio-ROK) Glattal. Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten für den Bau der Glattalautobahn wie auch für den Brüttenertunnel ist den erhöhten Anforderungen an die landschaftsverträgliche Einbettung der Bauwerke Rechnung zu tragen.

Zusätzliche bauliche Massnahmen an bereits bestehenden Autobahnabschnitten sind nicht Gegenstand des Vorhabens zum Bau der Glattalautobahn.

11 Verkehrliche Begleitmassnahmen

Mehrere Einwendende beantragen, mittels geeigneter flankierender Massnahmen sei sicherzustellen, dass der Verkehr tatsächlich auf die neuen Autobahnabschnitte verlagert werde. Mehrere Einwendende beantragen, es seien Begleitmassnahmen zu definieren, welche sicherstellen, dass die Siedlungsgebiete nachhaltig vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Mehrere Einwendende beantragen ergänzende Massnahmen zur Rückverlagerung des auf das untergeordnete Strassennetz verdrängten Durchgangsverkehrs sowie die Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr.

Gemäss Pt. 4.2.2 des kantonalen Richtplans bilden verkehrliche Begleitmassnahmen, die für das Erreichen und dauerhafte Sichern der Entlastungswirkung oder zur Begrenzung negativer Auswirkungen eines Strassenbauvorhabens erforderlich sind, einen integralen Projektbestandteil und sind spätestens mit der Inbetriebnahme der Neuanlage zu realisieren. Ein Verweis auf diese unentbehrlichen Begleitmassnahmen ist auch im vorgesehenen

Richtplaneintrag für die Glattalautobahn enthalten. Die genaue Ausgestaltung dieser Massnahmen kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend bestimmt werden. Die Ausarbeitung und Umsetzung der Begleitmassnahmen erfolgt in Hinblick auf den Realisierungszeitpunkt der Glattalautobahn in enger Abstimmung zwischen Bund, Kanton, Region und den betroffenen Gemeinden.

12 Abstimmung mit den SBB

Mehrere Einwendende beantragen, die beiden Vorhaben Glattalautobahn und Brüttenertunnel seien in der Projektierung, im Bau und im Betrieb zu koordinieren. Beide Anlagen seien unterirdisch zu führen.

Jemand beantragt die vertiefte gegenseitige Abstimmung der Vorhaben Glattalautobahn und Brüttenertunnel auf Basis der «Objektstudie Brüttenertunnel», welche bis Ende 2016 vorliegen werde.

Gemäss aktuellem Planungsstand wird die Glattalautobahn den Brüttenertunnel in einer steilen Tunnelrampe unterqueren. Damit kann den zwingenden Anforderungen des Grundwasserschutzes Rechnung getragen werden. Die gegenseitige Abstimmung der beiden Infrastrukturvorhaben Glattalautobahn und Brüttenertunnel und die landschaftsverträgliche Ausgestaltung der Bauwerke sind im Rahmen der weiteren Planungen sicherzustellen.

13 Weiterer Abstimmungsbedarf und Hinweise

Jemand beantragt, die betroffenen Gemeinden seien in die weiteren Planungsarbeiten frühzeitig einzubeziehen.

Jemand beantragt, der Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes sei mit dem kantonalen Strassennetz abzustimmen. Jemand beantragt, auf die nördlich des Bahndamms bei Baltenswil vorgesehene Umfahrungsstrasse (Verlegung Zürichstrasse) sei Rücksicht zu nehmen. Mehrere Einwendende beantragen ergänzende Massnahmen zum Lärmschutz.

Die vom Bau der Glattalautobahn betroffenen Gemeinden werden im weiteren Planungsprozess umfassend einbezogen. Die im Rahmen der öffentlichen Auflage erhaltenen Hinweise werden im weiteren Verlauf der Planungen aufgegriffen. Den betroffenen Schutzgütern wird gemäss den gesetzlichen Bestimmungen Rechnung getragen.

14 Zwischenlösung bis zur Realisierung der Glattalautobahn

Mehrere Einwendende beantragen, als Zwischenlösung bis zur Realisierung der Glattalautobahn sei die Variante «0+» gemäss ZMB (Pannestreifenbewirtschaftung und Verkehrsmanagement-Massnahmen auf den bestehenden Strecken) rasch umzusetzen.

Das Hochleistungsstrassennetz im mittleren Glattal hat die Grenzen der Leistungsfähigkeit erreicht. Zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit und Sicherheit sind rasch wirksame Massnahmen erforderlich. Das Bundesamt für Strassen bereitet zurzeit ein Unterhaltsprojekt für den Abschnitt zwischen der Verzweigung Zürich-Ost und Effretikon vor, das die Umnutzung von Pannestreifen sowie weitere Massnahmen zum Verkehrsmanagement umfassen wird. Diese Massnahmen sollen möglichst kurzfristig umgesetzt werden.

Ausbau A1, Baltenswil–Töss

15 Zweckmässigkeit des Ausbaus um zwei zusätzliche Fahrstreifen

Mehrere Einwendende stellen fest, dass die A1 zwischen Baltenswil und dem Anschluss Töss bereits heute 6 Fahrstreifen aufweist. Nach der geplanten Erweiterung um zwei zusätzliche Fahrstreifen ergibt sich somit ein Zustand mit 8 Fahrstreifen. Mehrere Einwendende begrüssen und unterstützen ausdrücklich den vorgesehenen Ausbau der A1 auf 8 Fahrstreifen.

Mehrere Einwendende beantragen den Verzicht auf einen Ausbau der A1 um zwei zusätzliche Fahrstreifen. Die am stärksten belasteten Abschnitte würden im Bereich des Brüttiseller-Kreuzes und beim Anschluss Töss liegen, während die Strecke dazwischen genügend Kapazität aufweise. Ein Ausbau dieser Strecke mit dem langen Hammermühleiviadukt in Kempttal sowie mehreren Kreuzungsstellen mit der SBB-Linie Zürich–Winterthur würde unverhältnismässig hohe Kosten verursachen. Ein weiterer Kapazitätsausbau für den Autoverkehr auf der Ost-West-Achse würde zudem den öffentlichen Verkehr konkurrieren und eine raumplanerisch unerwünschte Siedlungsentwicklung in peripheren, mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossenen Regionen begünstigen.

Um die Stabilität des Verkehrsflusses zu gewährleisten und aus Gründen der Verkehrssicherheit ist im gesamten Korridor der A1 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und der Verzweigung Winterthur-Ost eine möglichst homogene Auslastung anzustreben. Im Bereich der Umfahrung Winterthur ist bereits ein Ausbau auf 2 mal 3

bis 4 Fahrstreifen vorgesehen (Objekt Nr. 32). Im westlich anschliessenden Abschnitt zwischen dem Anschluss Winterthur-Töss und der Verzweigung Baltenswil, wo die geplante Glattalautobahn (Objekt Nr. 22) einmündet, ist ein Ausbau auf 2 mal 4 Fahrstreifen erforderlich. Die unter Federführung des Bundesamts für Strassen durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) hat ergeben, dass mit diesem Ausbau eine homogene Auslastung über den gesamten Korridor der A1 erreicht und die Investition in den Bau der Glattalautobahn optimal genutzt werden kann.

16 Realisierungshorizont und Abstimmung mit weiteren Vorhaben

Mehrere Einwendende beantragen, für den Ausbau der A1 sei ein früherer Realisierungshorizont als «mittel- bis langfristig» vorzusehen.

Mehrere Einwendende beantragen, der Ausbau der A1 sei zeitlich nach dem Bau der Glattalautobahn vorzusehen. Jemand stellt fest, dass im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen STEP des Bundes der Ausbau der Verbindung Brüttisellen–Töss als «zurückgestelltes Projekt» aufgeführt ist. Eine Finanzierung vor dem Jahr 2040 erscheine somit nicht realistisch. Jemand beantragt, der Realisierungshorizont des Vorhabens zum Ausbau der A1 sei auf «langfristig» festzulegen.

Die geplanten Ausbauten der einzelnen Autobahnabschnitte (Nordumfahrung Zürich, Glattalautobahn, Baltenswil–Töss und Umfahrung Winterthur) sind funktional aufeinander abgestimmt und sind gemäss ihren verkehrlichen Abhängigkeiten in einer zweckmässigen zeitlichen Reihenfolge zu realisieren. Die in den Richtplaneinträgen für die jeweiligen Vorhaben vorgesehenen Realisierungshorizonte tragen diesem Anliegen bereits Rechnung.

Der für den Ausbau der A1 vorgesehene Realisierungshorizont «mittel- bis langfristig» entspricht dem festgestellten Bedarf aus Sicht des Kantons Zürich. Voraussetzung für die Realisierung des Ausbauvorhabens ist aber die Finanzierung durch den Bund, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gesichert ist. Der effektive Realisierungszeitpunkt kann daher von der im kantonalen Richtplan getroffenen Festlegung abweichen.

17 Realisierung der geplanten Landschaftsverbindungen

Jemand beantragt, die weitere Planung des Ausbauvorhabens sei mit der Umsetzung der geplanten Landschaftsverbindungen und der Sanierung der Wildtierkorridore ZH 20 Winterthur und ZH 21 Bassersdorf abzustimmen. Jemand beantragt, gleichzeitig mit dem Ausbau der A1 seien auch die im Richtplan festgelegten Landschaftsverbindungen im Bereich Wangenerwald und Kempttal zu realisieren. Jemand beantragt, die im vorgesehenen Richtplaneintrag für den Ausbau der A1 enthaltene Formulierung «in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nrn. 28 und 39» sei zu ersetzen durch «mit gleichzeitiger Realisierung von Pt. 3.9.2 Nrn. 28 und 39».

Ein Querverweis auf die im kantonalen Richtplan festgelegten Landschaftsverbindungen Nr. 28 (Bassersdorf/Lindau) und Nr. 39 (Lindau/Winterthur) ist im vorgesehenen Richtplaneintrag für den Ausbau der A1 bereits enthalten. Die Formulierung «in Koordination mit ...» entspricht der in anderen vergleichbaren Fällen verwendeten Formulierung. Eine andere Formulierung des Querverweises würde zudem an der Verbindlichkeit der im Kapitel 3.9 (Landschaftsverbindung) bereits getroffenen Festlegungen nichts ändern. Die zur Realisierung der beiden Landschaftsverbindungen nötigen Massnahmen werden im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten für den Ausbau der A1 definiert.

18 Abstimmung mit den SBB

Jemand beantragt die frühzeitige gegenseitige Abstimmung der Richtplanvorhaben «Ausbau A1» und «Brüttenerntunnel», da diese im Raum Winterthur-Tössmühle zum Teil die gleichen Flächen und Installationsplätze belegen. Ein gleichzeitiger Ausbau von Autobahn (A1) und Bahn (Brüttenerntunnel) sei daher ausgeschlossen. Im verbleibenden Raum zwischen den Streckengleisen und der A1 seien zudem ein KV-Terminal und eine Freiverladeanlage geplant.

Die Abstimmung zwischen den verschiedenen Infrastrukturvorhaben im Raum Winterthur-Tössmühle ist im Rahmen der weiteren Planungen sicherzustellen. Dabei ist auch den zeitlichen Abhängigkeiten im Bauablauf Rechnung zu tragen.

Die räumliche Abstimmung für geplante Güterumschlaganlagen (KV-Terminal, Freiverladeanlage) erfordert ein entsprechendes Richtplanverfahren. Dies ist bisher nicht erfolgt.

19 Weiterer Abstimmungsbedarf und Hinweise

Jemand beantragt, die betroffenen Gemeinden seien in die weiteren Planungsarbeiten frühzeitig einzubeziehen.

Jemand beantragt, bei einem weiteren Ausbau der A1 sei der Lärmschutz zu verbessern. Jemand beantragt, ein Eingriff in das kantonale Naturschutzgebiet «Hinterbergsee und Ried» sei wenn immer möglich zu vermeiden.

Jemand beantragt, beim Ausbau und Betrieb der A1 sei dem Schutz der Umwelt, der Landschaft und der Bevölkerung Rechnung zu tragen, um negative Auswirkungen möglichst gering zu halten.

Die vom Ausbau der A1 betroffenen Gemeinden werden im weiteren Planungsprozess frühzeitig und umfassend einbezogen. Den betroffenen Schutzgütern wird gemäss den gesetzlichen Bestimmungen Rechnung getragen.

Lückenschliessung Oberlandautobahn

20 Zweckmässigkeit des Vorhabens

Mehrere Einwendende begrüssen das Vorhaben zum Lückenschluss der Oberlandautobahn. Die durchgehende Hochleistungsstrasse verbessere die grossräumige Erreichbarkeit und sei eine unabdingbare Voraussetzung für die dringliche Entlastung der regionalen Strassenachsen. Den betroffenen Gemeinden bringe der Lückenschluss Planungssicherheit bei der Lösung ihrer eigenen Verkehrs- und Erschliessungsfragen.

Jemand stellt fest, dass nach jahrzehntelangem Feilschen und Tauziehen zwischen den verschiedenen Interessengruppen nun eine Vorlage zur Lückenschliessung vorliege, die unter den gegebenen Randbedingungen als nahezu perfekte, bestmögliche und auch realisierbare Lösung der schwierigen Aufgabe bezeichnet werden dürfe.

Mehrere Einwendende beantragen den Verzicht auf den vorgesehenen Richtplaneintrag für den Lückenschluss der Oberlandautobahn. Mehrere Einwendende beantragen zudem auch die Streichung des bisherigen Eintrags der Oberlandautobahn aus dem kantonalen Richtplan. Eine durchgehende Hochleistungsstrasse durch das Zürcher Oberland würde vor allem dem überregionalen bzw. internationalen Durchgangsverkehr dienen, während die regionalen Achsen nur wenig entlastet würden. Den in der Region bestehenden Verkehrsproblemen könne mit etappierbaren Einzelmassnahmen am bestehenden Strassennetz wirksamer begegnet werden. Der angestrebte Kapazitätsausbau für den Autoverkehr würde den öffentlichen Verkehr konkurrieren und eine raumplanerisch unerwünschte Siedlungsentwicklung in peripheren, mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossenen Lagen begünstigen. Die Erhöhung der Strassenkapazität würde zudem die Luftqualität verschlechtern und die Klimaschutzziele unterlaufen. Jemand beantragt die Erarbeitung einer Gesamtverkehrsstrategie für das Zürcher Oberland, mit der aufzuzeigen sei, wie in diesem Raum gewohnt, gewirtschaftet und verkehrt werden soll.

Mehrere Einwendende beantragen die Prüfung von Alternativen zum Lückenschluss der Oberlandautobahn. Jemand beantragt die Schliessung der Autobahnlücke im Zürcher Oberland mit einer 2-streifigen Hochleistungsstrasse, da die Fortsetzung der Verbindung ab Rüti bis zur Verzweigung mit der Autobahn A3 ebenfalls nur zwei Fahrstreifen aufweise. Mehrere Einwendende beantragen die Beibehaltung bzw. den Ausbau der zweispurigen Kantonsstrasse zwischen Oberuster und Betzholz. Mehrere Einwendende beantragen den Bau von Tunnelabschnitten im Aathal sowie in Unterwetzikon. Jemand beantragt alternative Massnahmen zur Entlastung von Unterwetzikon vom Durchgangsverkehr, da die gewählte Linienführung der Oberlandautobahn dieses nur noch marginal entlaste. So würden die Einkaufszentren von Hinwil weiterhin über Wetzikon erschlossen.

Im Rahmen der Erarbeitung der neuen Linienführung wurde die verkehrliche Wirkung der neuen Strassenverbindung mit dem kantonalen Verkehrsmodell überprüft. Danach beträgt das Verkehrsaufkommen am Querschnitt Aathal rund 50'000 Fahrzeuge pro Tag. Dies erfordert einen vierspurigen Ausbau der Hochleistungsstrasse. Etwa die Hälfte davon ist Quell-/Zielverkehr von und nach Wetzikon und Umgebung. Ein weiteres Viertel ist Quell-/Zielverkehr von und nach Hinwil und Umgebung. Von den rund 50'000 Fahrzeugen pro Tag im Querschnitt Aathal wird der Transitverkehr nur einen sehr untergeordneten Anteil ausmachen. Die Oberlandautobahn wird somit vor allem dem regionalen Verkehr sowie den Verkehrsbeziehungen zwischen dem Raum Zürich und dem Zürcher Oberland. Der vierspurige Ausbau bis Rüti ist daher richtig.

Die entlastende Wirkung im regionalen Strassennetz wird mit verkehrlichen Begleitmassnahmen maximiert. Auch die Querverbindungen können dadurch deutlich entlastet werden. Dort, wo unter Umständen Mehrverkehr entsteht, stellen Begleitmassnahmen die siedlungsverträgliche Abwicklung sicher und erhöhen die Verkehrssicherheit. Der Quell-/Zielverkehr aus dem Einkaufs- und Gewerbegebiet Hinwil wird über die neue Autobahn geführt, was eine deutliche Entlastung von Wetzikon ermöglicht. Die Belastung des Siedlungsgebiets mit Emissionen wird – im Vergleich zum heutigen Zustand mit häufigen Stausituationen zwischen Uster-Ost und Hinwil in beiden Richtungen sowie am Kreisel Betzholz in Richtung Zürich – insgesamt deutlich zurückgehen.

Im Rahmen der Planungsarbeiten wurde auch ein Ausbau der bestehenden Kantonsstrasse untersucht, diese Variante musste jedoch aus Gründen fehlender Funktionalität und wegen Konflikten mit Schutzgütern verworfen werden. Wirksame und rasch umsetzbare Massnahmen an der bestehenden Staatsstrasse stehen daher nicht zur Verfügung.

Eine unerwünschte Zersiedlung als Folge des Lückenschlusses der Oberlandautobahn ist im Kanton Zürich nicht zu erwarten, weil Lage und Umfang des Siedlungsgebiets im kantonalen Richtplan abschliessend festgelegt sind. Mit dem von der Delegiertenversammlung der Region Zürcher Oberland am 30. Juni 2011 verabschiedeten regionalen Raumordnungskonzept und dem beim Bund eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bestehen bereits umfassende konzeptionelle Grundlagen und Strategien für die abgestimmte räumliche Entwicklung der Region Zürcher Oberland. Beide Dokumente sehen den Lückenschluss der Oberlandautobahn als wichtige Massnahme zur Bewältigung des Verkehrs vor.

21 Zuständigkeit für die Planung von Nationalstrassen

Mehrere Einwendende stellen fest, dass die Projektierung und der Bau von Nationalstrassen gemäss neuem Finanzausgleich nicht mehr Aufgabe der Kantone sei und beantragen den Verzicht auf den Richtplaneintrag für den Lückenschluss der Oberlandautobahn. Jemand beantragt auch die Streichung der Bundesbeschlüsse über das Nationalstrassennetz aus dem Grundlagenverzeichnis. Mehrere Einwendende stellen fest, dass die Oberlandautobahn im Strategischen Entwicklungsprogramm des Bundes nicht aufgeführt sei.

Jemand stellt fest, dass der vorgesehene Richtplaneintrag für die Oberlandautobahn den Ergebnissen der aktuellen Planungsarbeiten entspricht, welche vom Bundesamt für Strassen begleitet wurden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass im Falle einer Aufnahme des Vorhabens in das Nationalstrassennetz – und damit in die Zuständigkeit des Bundes – im Projektierungs- und Genehmigungsprozess gemäss Nationalstrassengesetz allenfalls noch Optimierungen vorzunehmen sind.

Aufgabe des kantonalen Richtplans ist die räumliche Abstimmung von Vorhaben mit erheblichen räumlichen Auswirkungen, unabhängig davon, wie deren Finanzierung geregelt ist. Der bisherige Richtplaneintrag für den Lückenschluss der Oberlandautobahn basierte auf einem Projekt, das sich als nicht bewilligungsfähig erwiesen hat. Dieser Erkenntnis ist Rechnung zu tragen. Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Raumplanungsgesetzes sind die Richtpläne zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse erheblich geändert haben. Als Grundlage für die Nachführung des Eintrags im kantonalen Richtplan war daher eine bewilligungsfähige Linienführung für die Hochleistungsstrasse zu erarbeiten.

Die Volksabstimmung vom 24. November 2013 bezog sich in erster Linie auf die Frage der Finanzierung der neuen Netzelemente. Diese selbst waren nicht Gegenstand der Abstimmungsvorlage und waren auch im Parlament nicht umstritten. Es kann daher erwartet werden, dass die neuen Netzelemente im Rahmen der Beratungen des Bundesparlaments zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr wieder aufgegriffen werden. Die Oberlandautobahn ist zudem weiterhin auch im Sachplan Verkehr des Bundes als Nationalstrasse vorgesehen.

22 Realisierungshorizont des Vorhabens

Mehrere Einwendende beantragen einen früheren Realisierungshorizont als «mittelfristig». Jemand beantragt, von Seiten des Kantons Zürich sei alles zu unternehmen, um die Lückenschliessung der Oberlandautobahn zu beschleunigen.

Jemand beantragt, die Glattalautobahn sei vor oder gleichzeitig mit der Lückenschliessung der Oberlandautobahn zu realisieren. Jemand weist darauf hin, dass im Falle einer Aufnahme des Vorhabens in das Nationalstrassennetz – und damit in die Zuständigkeit des Bundes – im Projektierungs- und Genehmigungsprozess gemäss Nationalstrassengesetz allenfalls noch Optimierungen vorzunehmen sind. Der Realisierungszeitpunkt kann sich auf einen späteren Zeitpunkt als «mittelfristig» verschieben.

Bei der Realisierung der Glattalautobahn wie auch der Oberlandautobahn ist den verkehrlichen Abhängigkeiten zwischen den beiden Vorhaben Rechnung zu tragen. Der Lückenschluss der Oberlandautobahn ist somit zeitlich auf die Realisierung der Glattalautobahn abzustimmen.

Der Regierungsrat setzt sich beim Bund für die Aufnahme der Oberlandautobahn in das Nationalstrassennetz ein. Voraussetzung für die Realisierung des Vorhabens ist die Finanzierung durch den Bund, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gesichert ist. Der effektive Realisierungszeitpunkt kann daher von der im kantonalen Richtplan getroffenen Festlegung abweichen. Der im Richtplaneintrag vorgesehene Realisierungshorizont «mittelfristig» trägt der zum jetzigen Zeitpunkt noch ungesicherten Finanzierung durch den Bund Rechnung. Eine wesentliche Beschleunigung des Vorhabens erscheint unrealistisch, daran würde auch eine entsprechende Festlegung im kantonalen Richtplan nichts ändern.

23 Linienführung der Oberlandautobahn

Mehrere Einwendende begrüssen die gewählte Linienführung der Oberlandautobahn. Diese sei die einzige noch verbleibende zweckmässige Möglichkeit, die heutige Lücke zwischen Wetzikon-West und Betzholz zu schliessen.

Mehrere Einwendende lehnen die gewählte Linienführung ab und beantragen, es sei eine weiter östlich verlaufende Linienführung zu wählen, die das Gemeindegebiet von Gossau nicht zerschneide. Mehrere Einwendende beantragen zudem eine durchgehend unterirdische Linienführung der Oberlandautobahn.

Das Ziel der Planungsarbeiten zum Lückenschluss der Oberlandautobahn bestand darin, eine bewilligungsfähige Linienführung zu finden. Die zunächst im Vordergrund stehende weiter östlich verlaufende Linienführung (Variante 1) musste wegen des Eingriffs in das Schutzgebiet Drumlinlandschaft Zürcher Oberland verworfen werden. Die nun zum Eintrag im kantonalen Richtplan vorgesehene Linienführung (Variante 2) verletzt den Perimeter des Schutzgebiets nicht und berücksichtigt alle umweltrechtlichen Vorgaben. Aufgrund des Schonungsgebots muss von mehreren realistischen Varianten jene gewählt werden, welche das Schutzgebiet am wenigsten beeinträchtigt. Der Variantenentscheid erfolgte somit nicht aus finanziellen Überlegungen; diesbezüglich sind die untersuchten Varianten vergleichbar.

Eine durchgehend unterirdische Führung der Strasse ist bei beiden Varianten aus grundwasserrechtlichen Gründen nicht möglich. Ein kurzer, offen liegender Abschnitt ist deshalb unumgänglich. Dies wäre auch bei der Linienführung gemäss Variante 1 nicht anders, diese wäre im Übrigen auch in Bezug auf ihre Auswirkungen auf bestehende Siedlungen nicht vorteilhafter.

Die neue Strasse wird die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung einzuhalten haben. Mit den dazu vorzusehenden Lärmschutzmassnahmen wird sie auch visuell nicht mehr in Erscheinung treten. Die konkrete bauliche Ausgestaltung ist jedoch nicht Gegenstand des Richtplanverfahrens, sondern der weiteren Projektierungsschritte. Im Rahmen der weiteren Optimierung des Vorhabens werden die Auswirkungen auf die Siedlungen und Naherholungsgebiete auf ein absolutes Minimum reduziert.

24 Offener Streckenabschnitt zwischen Grüt und Gossau-Dorf

Mehrere Einwendende beantragen eine durchgehend unterirdische Linienführung der Oberlandautobahn von Wetzikon-West bis Ottikon. Mehrere Einwendende beantragen eine vollständig unterirdische Führung, bzw. wenn dies nicht möglich sein sollte, eine vollständige Überdeckung der Autobahn. Falls auch dies nicht möglich sein sollte, sei die Autobahn möglichst tief zu legen. Der gemäss Richtplaneintrag vorgesehene kurze offene Streckenabschnitt der Autobahn belaste die Einwohner von Gossau und Grüt mit Lärm und Abgasen und beeinträchtige u.a. auch den Waldfriedhof sowie das Naherholungsgebiet Prampell/Moos, das von vielen Einwohnern genutzt werde. Bestehende Strassen und Wegeverbindungen, wie u.a. die Berghofstrasse, würden unterbrochen bzw. müssten verlegt werden. Mehrere Einwendende befürchten eine Verschlechterung der Lebensqualität und eine Entwertung ihrer Grundstücke und Liegenschaften in den Ortsteilen Grüt, Gossau Berghof und Teilen Oberottikons.

Mehrere Einwendende beantragen, eine offene Linienführung zwischen Grüt und Gossau-Dorf sei in jedem Fall zu vermeiden. Der Schutz des Grundwassers sei mit anderen baulichen Massnahmen (wie Dükerung bzw. Umfliessen des Tunnelquerschnittes) zu gewährleisten. Mit der (aus Gründen des Grundwasserschutzes) vorgesehenen oberirdischen Linienführung würden der Gossauerbach sowie das Naturschutzgebiet Isertweier beeinträchtigt, was dem Anliegen des Gewässerschutzes widersprechen würde. Jemand beantragt eine durchgehende Tieferlegung im Grundwasser, da aufgrund der Standortgebundenheit der Autobahn eine Ausnahmegewilligung beansprucht werden könne.

Die geplante Oberlandautobahn liegt im Bereich des Aathalgrundwasserstroms. Das Grundwasservorkommen wird von der Region intensiv für die öffentliche Wasserversorgung genutzt und ist Lebensgrundlage für mehrere zehntausend Einwohner. Der Raumbedarf des unterirdischen Gewässers ist zu beachten und auch die Qualität des Wassers darf nicht nachteilig beeinflusst werden. Eine vollständig unterirdische Linienführung im Bereich des Grundwasserleiters ist daher nicht zulässig. Eine Standortgebundenheit des Bauwerks im Grundwasser könnte nur dann geltend gemacht werden, wenn aus zwingenden technischen oder anderen objektiven Gründen keine Möglichkeit bestehen würde, die Vorgaben zum Grundwasserschutz einzuhalten; dies ist hier jedoch nicht der Fall.

Ein kurzer, offen liegender Abschnitt ist deshalb unumgänglich. Die neue Strasse wird jedoch die Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung einzuhalten haben. Mit den dazu vorzusehenden Lärmschutzmassnahmen wird sie auch visuell nicht mehr in Erscheinung treten. Die konkrete bauliche Ausgestaltung ist jedoch nicht Gegenstand des Richtplanverfahrens, sondern der nachgelagerten Projektierungsschritte. Im Rahmen der weiteren Optimierung des Vorhabens wird die landschafts- und siedlungsverträgliche Einbettung des Vorhabens sichergestellt. Die Auswirkungen auf benachbarte Siedlungen und Naherholungsgebiete werden dadurch auf ein absolutes Minimum reduziert. Vom Bauvorhaben betroffene Weg- und Strassenverbindungen werden in Abstimmung mit der Gemeinde wiederhergestellt (vgl. Beantwortung Nr. 37).

Die Lückenschliessung der Oberlandautobahn wird zu einer Entlastung zahlreicher bestehender Strassen in der Region Zürcher Oberland führen, auch in der Gemeinde Gossau. Insgesamt ist daher eine Verbesserung der Lebensqualität zu erwarten. Auch die Befürchtungen hinsichtlich einer Entwertung einzelner Liegenschaften können nicht geteilt werden.

Mit dem kurzen, oberirdisch geführten Streckenabschnitt wird der Gossauerbach gequert, was einen verhältnismässigen Eingriff darstellt. Gemäss Art. 38 Abs. 2 Bst. a des Gewässerschutzgesetzes (GSchG) können für die Überdeckung von Fliessgewässern durch Verkehrsübergänge durch die Behörde Ausnahmen bewilligt werden. Zudem kann im Rahmen des Strassenprojektes durch Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen nach Natur- und Heimatschutzgesetz eine ökologische Aufwertung des heute teilweise stark beeinträchtigten Gossauerbachs erzielt werden.

25 *Detaillierte Festlegung der Höhenlage*

Mehrere Einwendende beantragen, neben der horizontalen sei auch die vertikale Linienführung im kantonalen Richtplan festzulegen. Dies habe in eindeutiger Weise sowohl im Karteneintrag als auch im erläuternden Text zu geschehen. Jemand beantragt, die gemäss neuem Richtplaneintrag unterirdisch geplanten Abschnitte der Oberlandautobahn zwischen Anschluss Wetzikon-West und der Verzweigung mit der Forchautostrasse dürften unter keinen Umständen zu einem späteren Zeitpunkt oberirdisch realisiert werden.

Jemand beantragt, der Eintrag im kantonalen Richtplan sei möglichst auf die horizontale Linienführung zu beschränken und jedenfalls nicht mit kaum erfüllbaren Anliegen und Auflagen zu belasten.

Der kantonale Richtplan ist behördenverbindlich, nach erfolgter Genehmigung durch den Bundesrat gilt dies auch für den Bund. Die Festlegungen des Richtplans sind jedoch nicht parzellenscharf. Dadurch ergibt sich für die nachgelagerten Planungsträger ein Anordnungsspielraum, der es ermöglicht, in jedem Planungsschritt die jeweils zweckmässigste und am besten geeignete Lösung weiterzuerfolgen. Voraussetzung ist, dass die mit der Richtplanfestlegung verfolgten Ziele und Absichten bestmöglich verwirklicht werden.

Der Richtplaneintrag für den Lückenschluss der Oberlandautobahn erfolgt auf der Basis fortgeschrittener Planungsstudien, die eindeutige Aussagen über die Linienführung und über die Lage der unterirdisch geführten Abschnitte zulassen. Der Richtplaneintrag ist daher bezüglich Linienführung, Lage der Anschlüsse zum untergeordneten Strassennetz sowie Lage und Länge der Tunnelabschnitte verbindlich. Die konkrete bauliche Ausgestaltung ist jedoch nicht Gegenstand des Richtplanverfahrens, sondern der nachgelagerten Projektierungsschritte. Die vom Bauvorhaben betroffenen Gemeinden werden in diesem weiteren Planungsprozess umfassend einbezogen (vgl. Beantwortung Nr. 37).

26 *Schutz des Grundwassers*

Mehrere Einwendende beantragen den wirksamen Schutz der Grundwasservorkommen im Raum Seewadel. Der artesische Brunnen Seewadel sei von grosser Bedeutung für die Trinkwasserversorgung und liefere rund 70% des Bedarfs an Trinkwasser für die Gossauer Bevölkerung. Die Grundwasserversorgung Oberottikon versorge die Bevölkerung von Ottikon, Grüningen und Hombrechtikon mit Trinkwasser. Die Oberlandautobahn sei so zu bauen, dass das Grundwasser in keiner Weise, d.h. weder kurz- noch langfristig in qualitativer und quantitativer Hinsicht beeinträchtigt werde. Jemand beantragt, vor Verabschiedung des Richtplans sei die exakte Höhenlage der Strassenbaute zu bestimmen, damit die kurz- und langfristigen Auswirkungen auf die Grundwasserversorgung abgeklärt werden könnten.

Jemand beantragt, angesichts der Einschränkungen, die für Bauten (Bohrungen) privater oder öffentlicher Bau-träger im Bereich von Grundwasserzonen gelten, sei der Bau einer 4-spurigen Autobahn in diesem Gebiet, ob ober- oder unterirdisch geführt, abzulehnen.

Die vorgesehene Linienführung der Oberlandautobahn respektiert die Grundwasservorkommen im Raum Seewadel. Sie ist das Resultat von umfassenden Planungsarbeiten, in deren Rahmen alle in Frage kommenden Linienführungen untersucht, in Bezug auf ihre Umweltauswirkungen bewertet und weiter optimiert wurden. Die umsichtige, ganzheitliche Planung hat dazu geführt, dass die nun im kantonalen Richtplan einzutragende Linienführung den Anforderungen des Grundwasserschutzes entspricht und die Trinkwassergewinnung nicht gefährdet.

Die exakte Höhenlage der Strasse ist im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten zu bestimmen. Dies ist nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Im Rahmen der Projektierung sowie beim Bau und Betrieb der Oberlandautobahn werden die notwendigen Massnahmen getroffen, damit der Schutz des Grundwassers sichergestellt werden kann.

27 Linienführung im Aathal

Mehrere Einwendende begrüssen die Beibehaltung des bisherigen Richtplaneintrags im Abschnitt Uster-Ost bis Wetzikon-West gemäss dem Ausführungsprojekt von 2005.

Jemand beantragt den Verzicht auf den bereits gemäss bisherigem Richtplaneintrag vorgesehenen Aathal-Viadukt im Bereich zwischen den Anschlüssen Uster-Ost und Wetzikon-West. Dieser sei weder umwelt- noch landschaftsverträglich und würde einen massiven Eingriff in das empfindliche Aathal darstellen.

Jemand beantragt die Durchführung einer Machbarkeitsstudie, welche die Verträglichkeit und Linienführung der drei Verkehrsträger Autobahn, Kantonsstrasse und Doppelspurausbau der Bahnlinie in Einklang mit dem Gewässerschutzgesetz prüft und eine verbindliche Basis für die weiteren Schritte aller beteiligten Planungsstellen schafft. Jemand beantragt die Verlegung der auf Doppelspur auszubauenden Bahnlinie in einen Tunnel in der nördlichen Talflanke.

Jemand weist darauf hin, dass im Rahmen der weiteren Planungen die Oberlandautobahn mit dem Leitbild Aabach Aathal (AWEL, 2010) abzustimmen, der hochwassersichere Abfluss zu gewährleisten und Aufwertungsmassnahmen zu prüfen sein werden.

Der Regierungsrat hatte das Ausführungsprojekt für die Schliessung der Lücke der A 53 zwischen Uster und Hinwil mit Beschluss vom 5. März 2008 festgesetzt. Mit seinem Urteil vom 12. Juni 2012 hob das Bundesgericht diese Festsetzung integral auf. Gegen den Abschnitt vom heutigen Autobahnende bei Uster-Ost bis zum geplanten Anschluss Wetzikon-West waren jedoch keine Einwände geltend gemacht worden. In diesem Abschnitt folgt das neue Trasse zum Lückenschluss der Oberlandautobahn unverändert der bereits bisher im kantonalen Richtplan festgelegten Linienführung, so dass hier auf das vormalige Projekt zurückgegriffen werden kann.

Die Autobahn wird in diesem Abschnitt über einen Viadukt geführt und nimmt daher – abgesehen von den Brückenpfeilern – keinen Raum im Talgrund in Anspruch. Die Koordination mit dem Doppelspurausbau der Bahnlinie und den Anforderungen des Gewässerschutzes ist im Zuge der weiteren Planungsschritte sicherzustellen. Mit der Festlegung der entsprechenden Vorhaben im kantonalen Richtplan wird dieser Koordinationsbedarf zum Ausdruck gebracht.

Das Leitbild «Aabach Aathal» hat den Status eines verwaltungsanweisenden Koordinationsinstruments. Das darin enthaltene Zielbild, die Leitsätze, die Grundsätze und die Handlungsschwerpunkte sind für die kantonale Verwaltung verbindlich und fliessen in die Planung und Projektierung der Oberlandautobahn ein. Auch die weiteren erhaltenen Hinweise werden bei der weiteren Konkretisierung des Vorhabens berücksichtigt.

28 Verknüpfung mit der Forchautostrasse

Mehrere Einwendende beantragen, die Verknüpfung der Oberlandautobahn mit der Forchautostrasse sei als Vollanschluss zu konzipieren, so dass alle Verkehrsbeziehungen in alle Richtungen möglich sind. Dadurch könne der Durchgangsverkehr konsequent auf die neue Autobahn verlagert und die Ortschaften wirksam vom Verkehr entlastet werden.

Mehrere Einwendende beantragen, die Verknüpfung der Oberlandautobahn mit der Forchautostrasse sei als Halbanchluss vorzusehen. Auf eine Verbindung von Wetzikon in die Forchautostrasse Richtung Zürich (und umgekehrt) sei zu verzichten. Dadurch könne das Bauwerk platzsparender ausgeführt werden.

Mehrere Einwendende beantragen, die Verknüpfung der Oberlandautobahn mit der Forchautostrasse sei im Raum Herschmettlen bzw. weiter östlich als geplant bzw. so nahe wie möglich beim Betzholz vorzusehen. Mehrere Einwendende beantragen, die Verknüpfung mit der Forchautostrasse sei nicht unmittelbar neben bewohntem Gebiet von Unter- bzw. Oberottikon vorzusehen bzw. diese sei so auszugestalten, dass die Bevölkerung von Unter- und Oberottikon vor Immissionen geschützt werde. Mehrere Einwendende beantragen, die Verknüpfung der Oberlandautobahn mit der Forchautostrasse sei vollständig unterirdisch zu erstellen.

Mit der vom Kanton Zürich erarbeiteten Planungsstudie wurde nachgewiesen, dass die Verknüpfung der Oberlandautobahn mit der Forchautostrasse so ausgestaltet werden kann, dass alle Verkehrsbeziehungen möglich sind. Auch der bestehende Anschluss Ottikon kann beibehalten und in die neue Verzweigung integriert werden. Dazu wurde eine platzsparende Lösung ausgearbeitet, bei der die Übereckbeziehung Wetzikon–Forch (und umgekehrt), die ein geringeres Verkehrsaufkommen aufweist, über die ohnehin notwendigen Aus- bzw. Einfahrten des Autobahnschlusses geführt wird.

Die Verknüpfung als Vollanschluss weist verschiedene Vorteile auf. So kann mit dieser Lösung ein grösserer Anteil der regionalen Verkehrsbeziehungen über die Autobahn abgewickelt werden. Dadurch werden die umliegenden Ortschaften besser vom Durchgangsverkehr entlastet, wovon namentlich Gossau-Dorf und Grüt profitieren.

Mit dem vorgesehenen Richtplaneintrag wird die Verzweigung von Oberlandautobahn und Forchstrasse als Vollanschluss im Bereich des bestehenden Anschlusses Ottikon planerisch gesichert. Die Ausgestaltung des Bauwerks ist jedoch nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Die genaue Ausgestaltung der Verzweigung sowie des Anschlusses auf das lokale Strassennetz kann daher im Rahmen der weiteren Planungsschritte nochmals vertieft untersucht werden. Dabei wird der siedlungs- und landschaftsverträglichen Einbettung des Bauwerks und den Auswirkungen auf das lokale Strassennetz eine grosse Bedeutung zukommen.

Die Verzweigung mit der Forchautostrasse kommt an einen Ort zu liegen, der mit dem Anschluss Ottikon bereits heute durch Verkehrsinfrastrukturen geprägt ist. Eine mögliche Verschiebung der Verzweigung wurde geprüft, musste aber verworfen werden (vgl. Beantwortung Nr. 23). Eine vollständig unterirdische Ausführung des Bauwerks ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zulässig.

29 Anschluss Ottikon

Mehrere Einwendende begrüssen die Beibehaltung des bestehenden Anschlusses Ottikon und dessen Verknüpfung mit der Oberlandautobahn. Dadurch würden die in der Region nachgefragten Verkehrsbeziehungen auf die neue Autobahn gelenkt und könne das regionale Strassennetz dementsprechend entlastet werden.

Mehrere Einwendende beantragen die Aufhebung des bestehenden Anschlusses Ottikon. Durch den Verzicht auf die Ein- und Ausfahrten könne die Flächenbeanspruchung des Verzweigungsbauwerks verringert werden.

Mehrere Einwendende beantragen verkehrliche Begleitmassnahmen zum Schutz der Ortschaften im Einzugsbereich des Anschlusses Ottikon vom ortsfremden Durchgangsverkehr. Jemand beantragt, der Anschluss Ottikon sei aufzuheben, um zu verhindern, dass der Schwerverkehr vom und zum Industriegebiet Schöneich über Ottikon und Grüt gelenkt werde.

Die Oberlandautobahn dient zu einem wesentlichen Teil dem regionalen Ziel- und Quellverkehr. Damit die Oberlandautobahn ihre beabsichtigte Wirkung entfalten kann, müssen daher die entsprechenden Anschlüsse vorgesehen werden. Diese dienen zur Aufnahme des Verkehrs auf die Autobahn und ermöglichen damit eine wirksame Entlastung des regionalen Strassennetzes.

Die genaue Ausgestaltung der Verzweigung Ottikon sowie des Anschlusses auf das lokale Strassennetz wird im Rahmen der weiteren Planungsschritte vertieft untersucht. Es soll jedoch eine flächensparende Lösung realisiert werden. Dabei wird der siedlungs- und landschaftsverträglichen Einbettung des Bauwerks und den Auswirkungen auf das lokale Strassennetz eine grosse Bedeutung zukommen (vgl. Beantwortung Nr. 28).

Der Verkehr aus den Industriegebieten von Wetzikon und Hinwil wird mit verkehrlichen Begleitmassnahmen, die einen integralen Bestandteil des Vorhabens zum Lückenschluss der Oberlandautobahn bilden, auf die dafür vorgesehenen Anschlüsse Wetzikon-West und Hinwil (beim bisherigen Kreisel Betzholz) gelenkt.

30 Weitere geplante Anschlüsse

Mehrere Einwendende begrüssen den Verzicht auf den – gemäss bisherigem Richtplaneintrag vorgesehenen – Anschluss Wetzikon-Ost.

Jemand beantragt die Aufnahme eines Koordinationshinweises für eine Parkierungsanlage im Bereich des Anschlussbauwerks beim Anschluss Wetzikon-West; vorzusehen sei eine kurz- bis mittelfristige Übergangslösung sowie ein mittel- bis langfristig zu realisierendes Parkhaus für das Areal der Spinnerei Floos.

Auf den gemäss bisherigem Richtplaneintrag vorgesehenen Halbanchluss Wetzikon-Ost muss verzichtet werden, weil die neue Linienführung der Oberlandautobahn weiter westlich verläuft und diesen Raum daher nicht mehr erschliessen kann. Dadurch entfallen auch die bisher geplanten offenen Autobahnabschnitte zwischen Wetzikon und Grüt (Gemeinde Gossau) sowie die mit dem Autobahnanschluss verbundene Mehrbelastung der Grüningerstrasse.

Die Anschlüsse Uster-Ost und Wetzikon-West bleiben unverändert gemäss bisherigem Eintrag im kantonalen Richtplan. Sie dienen dazu, den regionalen Quell- und Zielverkehr aufzunehmen und auf die neue Autobahn zu leiten.

Im Bereich des geplanten Anschlusses Wetzikon-West besteht Bedarf zur landschafts- und ortsbildverträglichen Regelung der Parkierung für die Spinnerei Floos. Bei den Gebäuden der ehemaligen Spinnerei Floss handelt es sich um einen Teil des im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) erfassten Ortsbildes Aatal, das gemäss Art. 6 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) die ungeschmälerte Erhaltung verdient. Unter Einbezug der kantonalen Natur- und Heimatschutzkommission (NHK) konnte eine den verschiedenen Schutzinteressen Rechnung tragende Lösung gefunden werden, die ein kreisrundes

Parkhaus über dem Anschlusskreisel vorsieht. Ein Gestaltungsplan für das Gebiet der Spinnerei Floos stellt die sorgfältige Einordnung von Neu-, Um- und Ersatzbauten samt der dazugehörigen Aussenraumflächen und Parkierungsanlagen in das denkmalgeschützte Fabrikensemble sicher. Nach ausführlicher Interessensabwägung empfiehlt die NHK, die Parkierungsvariante Autobahnkreisel weiterzuverfolgen. Als Übergangslösung bis zum Bau des geplanten Autobahnanschlusses ist eine oberirdische Parkierung im Bereich des späteren Anschlusskreisels vorgesehen. Diese Lösung wird als zweckmässig erachtet. Der Richtplantext unter Pt. 4.2.2, Nr. 26, wurde daher im Sinne des Antrags um einen entsprechenden Koordinationshinweis ergänzt. Zudem wurde die Studie «Parkierungskonzept Spinnerei Floos» in das Grundlagenverzeichnis unter Pt. 4.9 aufgenommen.

31 Verkehrliche Begleitmassnahmen

Mehrere Einwendende beantragen, mittels geeigneter flankierender Massnahmen sei sicherzustellen, dass der Verkehr tatsächlich auf die neuen Autobahnabschnitte verlagert werde. Mehrere Einwendende beantragen, es seien Begleitmassnahmen zu definieren, welche sicherstellen, dass die Siedlungsgebiete nachhaltig vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Mehrere Einwendende beantragen ergänzende Massnahmen zur Rückverlagerung des auf das untergeordnete Strassennetz verdrängten Durchgangsverkehrs sowie die Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr.

Mehrere Einwendende beantragen verkehrliche Begleitmassnahmen für das Gebiet der Gemeinde Gossau. Mehrere Einwendende beantragen, die Einwohner von Grüt sowie von Ober- und Unterottikon seien durch geeignete Massnahmen vor Emissionen schützen. Mehrere Einwendende beantragen flankierende Massnahmen auf der Achse Effretikon–Illnau–Fehraltorf–Pfäffikon–Kempton–Hinwil. Jemand beantragt Begleitmassnahmen für das Aathal, damit die nachhaltige Entlastung der Siedlungsgebiete vom motorisierten Individualverkehr sichergestellt werden kann.

Mehrere Einwendende beantragen den Ausbau der Weststrasse sowie Massnahmen zur Beruhigung der Zürcher-, Rapperswiler- und Grüningerstrasse in Wetzikon. Mehrere Einwendende beantragen den Bau der geplanten Moosackerstrasse, den Ersatz des Bahnübergangs Aathalstrasse durch eine Unterführung sowie eine Anpassung der Talacker-, Flora- und Aathalstrasse in Uster. Mehrere Einwendende beantragen die verbindliche Festlegung der verkehrlichen Begleitmassnahmen und die Sicherstellung ihrer Finanzierung.

Gemäss Pt. 4.2.2 des kantonalen Richtplans bilden verkehrliche Begleitmassnahmen, die für das Erreichen und dauerhafte Sichern der Entlastungswirkung oder zur Begrenzung negativer Auswirkungen eines Strassenbauvorhabens erforderlich sind, einen integralen Projektbestandteil und sind spätestens mit der Inbetriebnahme der Neuanlage zu realisieren. Die Begleitmassnahmen unterstützen insbesondere die Bündelung des Verkehrs auf der neuen Hochleistungsstrasse, sichern die angestrebte Entlastung des nachgeordneten Strassennetzes in den Siedlungsgebieten und dienen zur Steigerung der Verkehrssicherheit.

Ein Verweis auf diese notwendigen Begleitmassnahmen ist auch im vorgesehenen Richtplaneintrag für den Lückenschluss der Oberlandautobahn enthalten. Im Rahmen der bisherigen Planungsarbeiten wurden auch die Begleitmassnahmen bearbeitet. Diese sind aber im Einzelnen nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Die definitive Ausarbeitung und Umsetzung der Begleitmassnahmen erfolgt in Hinblick auf den Realisierungszeitpunkt der Oberlandautobahn in enger Abstimmung zwischen Bund, Kanton, Region und den betroffenen Gemeinden.

Die Realisierung der Westtangente Wetzikon (Objekt Nr. 27) erfolgt unabhängig von den Arbeiten zur Oberlandautobahn. Auch die Realisierung der Moosackerstrasse Uster (Objekt Nr. 30) steht in keinem direkten Zusammenhang zum Lückenschluss der Oberlandautobahn. Die verkehrlichen Begleitmassnahmen zur Oberlandautobahn werden jedoch auf diese geplanten Strassenbauvorhaben abgestimmt.

32 Realisierung der geplanten Landschaftsverbinding Herschmettlen

Mehrere Einwendende begrüssen die geplante Realisierung der Landschaftsverbinding Herschmettlen (Wildtierüberführung Fuchsbüel). Jemand beantragt, die Landschaftsverbinding Herschmettlen solle als Wildtierkorridor und zur erholungsbezogenen Vernetzung genutzt werden können.

Jemand beantragt, es seien verbindliche Aussagen zur Projektlösung und zum Realisierungshorizont der Landschaftsverbinding Herschmettlen zu machen. Jemand beantragt, die im vorgesehenen Richtplaneintrag für den Lückenschluss der Oberlandautobahn enthaltene Formulierung «in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 31» sei zu ersetzen durch «mit gleichzeitiger Realisierung von Pt. 3.9.2 Nr. 31». Jemand beantragt, die Autobahn sei auf der ganzen Länge zwischen Wetzikon und der bestehenden Autobahnbrücke Sennwald bei Fuchsbüel zu überdecken.

Die im kantonalen Richtplan festgelegte Landschaftsverbinding Nr. 31 (Herschmettlen) liegt am auszubauenden Abschnitt der Forchautostrasse östlich der neuen Verzweigung Ottikon. Die Landschaftsverbinding Hersch-

mettlen ist daher im Rahmen des Vorhabens zum Lückenschluss der Oberlandautobahn zu realisieren. Ein entsprechender Querverweis ist im vorgesehenen Richtplaneintrag für den Lückenschluss der Oberlandautobahn bereits enthalten. Die Formulierung «in Koordination mit ...» entspricht der in anderen vergleichbaren Fällen verwendeten Formulierung. Eine andere Formulierung des Querverweises würde zudem an der Verbindlichkeit der in Kapitel 3.9 (Landschaftsverbindung) bereits getroffenen Festlegungen nichts ändern.

Die geplante Landschaftsverbindung Herschmettlen dient der ökologischen und erholungsbezogenen Vernetzung und stellt den heute unterbrochenen Wildtierkorridor WTK ZH 45 wieder her. Sie quert die Forchautostrasse an einer Stelle, an der diese im Einschnitt verläuft, so dass sich ein entsprechendes Bauwerk gut in die Landschaft einfügen lässt. Der Umfang der vorgesehenen Massnahmen ist im Planungsbericht zur Zürcher Oberlandautobahn dargestellt. Die Realisierung der Landschaftsverbindung erfolgt zum Zeitpunkt des Ausbaus der Forchautostrasse im Rahmen des Vorhabens zum Lückenschluss der Oberlandautobahn.

Die neue Autobahn durchquert landschaftlich empfindliches Gebiet. Der neu geplante Abschnitt zwischen dem Anschluss Wetzikon-West und der Verknüpfung mit der Forchautostrasse soll deshalb grösstenteils unterirdisch erstellt werden. Der vorgesehene Ausbau der Forchautostrasse zwischen der Verzweigung Ottikon und dem heutigen Kreisel Betzholz rechtfertigt jedoch keine durchgehende Überdeckung dieses bereits bestehenden Strassenabschnitts. Die Querungsmöglichkeit für Wildtiere und die erholungsbezogene Vernetzung ist vielmehr gezielt dort wiederherzustellen, wo der ausgewiesene Bedarf besteht. Dies erfolgt mit der Realisierung der im kantonalen Richtplan festgelegten Landschaftsverbindung Herschmettlen.

33 Weitere geplante Landschaftsverbindungen

Jemand beantragt, gleichzeitig mit dem Lückenschluss der Oberlandautobahn sei auch die im Richtplan festgelegte Landschaftsverbindung Nr. 33 (Hinwil) zu realisieren.

Die geplante Landschaftsverbindung Nr. 33 (Hinwil) liegt im Bereich der bestehenden Hauptverkehrsstrasse vom heutigen Kreisel Betzholz nach Hinwil. Diese Strasse wird nicht ausgebaut. Sie wird im Zusammenhang mit dem Lückenschluss der Oberlandautobahn auch keine Mehrbelastung erfahren, sondern im Gegenteil von einem Teil des Durchgangsverkehrs entlastet werden. Ein direkter Zusammenhang dieser Landschaftsverbindung mit dem Vorhaben zum Lückenschluss der Oberlandautobahn ist somit nicht gegeben. Die Landschaftsverbindung wird dann zu realisieren sein, wenn eine Sanierung oder ein Neubau des betreffenden Strassenabschnitts ansteht.

34 Abstimmung mit dem Wildtierkorridor ZH 42 Seegräben

Jemand beantragt, es sei aufzuzeigen, wie der Konflikt zwischen dem neuen Anschluss bei Linggenberg und dem Wildtierkorridor ZH 42 Seegräben gelöst werden könne. Zudem sei zu prüfen, ob ein Konflikt mit dem BLN-Objekt Nr. 1409 Pfäffikersee bestehe.

Der nationale Wildtierkorridor ZH 42 Seegräben ist im heutigen Zustand bereits beeinträchtigt. Haupthindernis bildet die Hauptverkehrsstrasse zwischen Uster und Wetzikon, welche eine für Wildtiere nur schwer überwindbare Barriere darstellt (Barriere Typ II).

Mit dem kurzen oberirdisch geführten Abschnitt der Oberlandautobahn sowie dem Anschluss Wetzikon-West wird an dieser Stelle zusätzlich eine Barriere Typ I (nicht überwindbare Barriere) geschaffen. Gleichzeitig wird aber die parallel verlaufende Hauptverkehrsstrasse wesentlich entlastet, so dass sich deren Barrierewirkung stark vermindert.

Zur Lösung des Konflikts ist vorgesehen, den durch den Anschluss Wetzikon-West zusätzlich beeinträchtigten nationalen Wildtierkorridor Nr. 42 mittels integraler Ersatzmassnahmen westwärts über den Portalbereich des Aathaltunnels der Oberlandautobahn zu verschieben.

Das BLN-Gebiet Nr. 1409 Pfäffikersee wird durch das Vorhaben zum Lückenschluss der Oberlandautobahn nicht tangiert.

35 Abstimmung mit der Übertragungsleitung Heusberg–Betzholz

Jemand beantragt die Integration einer Erdverlegung der Hochspannungsleitung aus dem Raum Heusberg bis zum Kreisel Betzholz.

Bei der Neuanlage von elektrischen Übertragungsleitungen ist die Bündelung mit anderen Infrastrukturen, wie einer Autobahn, anzustreben. Damit kann der Eingriff in die Landschaft minimiert werden. Die Verkabelung von Leitungsabschnitten stellt dabei nicht immer eine zweckmässige Lösung dar. Im Bereich von Mooren ist eine Verkabelung beispielsweise nicht zulässig. Anpassungen am Netz der Hochspannungsleitungen sind in jedem Fall mit hohen Kosten verbunden und erfordern entsprechende Planungsverfahren nach Bundesrecht.

Für den Bau der Oberlandautobahn ist voraussichtlich keine Anpassung am Netz der Übertragungsleitungen notwendig. Aus Sicht des Landschaftsschutzes und zur Behebung eines Eingriffs in die Moorlandschaft von nationaler Bedeutung Nr. 106 Wetzikon/Hinwil würde eine Verlegung der bestehenden Übertragungsleitung, die am südlichen Ortsrand von Grüt vorbeiführt und das Ambitzgriet durchquert, jedoch eine erhebliche Verbesserung darstellen. Es ist daher zu prüfen, ob langfristig eine Bündelung der Übertragungsleitung mit dem Trasse der Oberlandautobahn realisiert werden kann. Der Richtplanteil unter Pt. 4.2.2, Nr. 26, wurde im Sinne des Antrags um einen entsprechenden Prüfauftrag ergänzt.

36 Abstimmung mit dem Kanton St. Gallen

Jemand beantragt, bei der weiteren Planung der Oberlandautobahn seien die Folgen des Lückenschlusses für die zweistreifige Fortsetzung in Richtung Schmerikon zu beachten. Durch den vorgesehenen Ausbau des Zürcher Abschnittes der A53 würde der Druck auf den noch verbleibenden zweistreifigen St. Galler Abschnitt Rapperswil Kempraten (Anschluss Nr. 12) bis Eschenbach (Anschluss Nr. 14) markant ansteigen.

Jemand beantragt, im kantonalen Richtplan sei festzuhalten, dass der Ausbau der A53 mit dem Kanton St. Gallen abzustimmen sei.

Im Rahmen der Erarbeitung der neuen Linienführung wurde die verkehrliche Wirkung der neuen Strassenverbindung mit dem kantonalen Verkehrsmodell überprüft. Danach beträgt das Verkehrsaufkommen am Querschnitt Aathal rund 50'000 Fahrzeuge pro Tag. Dies erfordert in diesem Abschnitt einen vierspurigen Ausbau der Hochleistungsstrasse. Etwa die Hälfte davon ist Quell-/Zielverkehr von und nach Wetzikon und Umgebung. Ein weiteres Viertel ist Quell-/Zielverkehr von und nach Hinwil und Umgebung.

Die Oberlandautobahn dient somit überwiegend zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens zwischen dem Raum Zürich und dem Zürcher Oberland. Der grossräumige Durchgangsverkehr macht einen untergeordneten Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen aus. Wesentliche Auswirkungen auf die anschliessenden Abschnitte der A53 sind demnach nicht zu erwarten, so dass ein spezieller Koordinationshinweis aus Sicht des Kantons Zürich nicht erforderlich ist.

37 Einbezug der betroffenen Gemeinden

Mehrere Einwendende beantragen den Einbezug der betroffenen Gemeinden bei der weiteren Konkretisierung und Umsetzung der Planungen. Bei jedem Planungs- und Realisierungsschritt seien die betroffenen Gemeinden einzubeziehen.

Jemand beantragt, das gesamte Strassennetz sowohl bezüglich Kantons- als auch Gemeindestrassen sei vor dem Beginn der Arbeiten mit einem Zustandsbericht aufzunehmen. Seitens der Bauherrschaft sei die Instandstellung des Strassennetzes zu garantieren.

Die betroffenen Gemeinden werden bei den weiteren Planungsarbeiten einbezogen. Ihre Mitsprache ist durch die gesetzlich vorgeschriebenen Mitwirkungsverfahren gewährleistet. Darüber hinaus sichert der Kanton der Gemeinde Gossau einen direkten Einbezug zu (vgl. Beantwortungen Nr. 24 und Nr. 25).

Allfällige Schäden am Strassennetz, die durch Bauarbeiten im Zusammenhang mit dem Lückenschluss der Oberlandautobahn verursacht werden, sind durch die Bauherrschaft zu beheben. Einer Aufnahme des Zustands vor Beginn der Arbeiten mit einem Zustandsbericht wird zugestimmt.

Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

38 Notwendigkeit und verkehrliche Wirkung der neuen Strassenverbindung

Mehrere Einwendende stimmen dem Richtplaneintrag für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze zu. Damit das Entwicklungsgebiet Neuhegi-Grüze wie beabsichtigt genutzt werden kann, müsse eine leistungsfähige Anbindung an das übergeordnete Strassennetz bestehen. Diese werde mit der vorgeschlagenen Linienwahl sichergestellt.

Mehrere Einwendende beantragen, auf den Richtplaneintrag für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze zu verzichten, weil der zu erwartende Mehrverkehr ebenso gut oder besser durch den öffentlichen Verkehr bewältigt werden könne.

Jemand stellt die Bezeichnung «Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze» in Frage. Die neue Strasse würde in erster Linie den Verkehr aus dem Tösstal und dem Stadtteil Seen in Richtung Autobahn aufnehmen.

Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze dient nicht nur der Erschliessung des Gebiets Neuhegi, sondern des gesamten kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze (Neuhegi, Grüze und Grüzefeld). Die Untersuchungen zur Planungszone haben ergeben, dass trotz der angestrebten Modalsplit-Verbesserung (der Anteil des MIV am gesamten Verkehrsaufkommen soll von heute 55-60% auf unter 30% gesenkt werden) das bestehende Strassennetz für die Entwicklung des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur-Grüze (Neuhegi, Grüze und Grüzefeld) nicht genügt. Die neue Strasse ist also kein Ersatz für Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, sondern eine notwendige Ergänzung, und ermöglicht u.a. die geplante Priorisierung der Stadtbuslinien auf der Frauenfelder- und Seenerstrasse.

Die geplante Strassenverbindung kann mehrere verkehrliche Funktionen erfüllen. Im Vordergrund steht aber die leistungsfähige Anbindung des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze an das übergeordnete Strassennetz. Die Untersuchungen mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell haben ergeben, dass der künftige Verkehr auf der neuen Strassenverbindung zu 69% in Verbindung mit dem Zentrumsgebiet Oberwinterthur/Grüze (Neuhegi, Grüze und Grüzefeld) steht.

39 Zweckmässigkeit der gewählten Variante für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

Mehrere Einwendende beantragen, auf den Richtplaneintrag für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze zu verzichten, weil das Projekt nicht genügend ausgereift sei oder weil andere Optionen als besser geeignet erachtet werden.

Mehrere Einwendende beantragen, die bisherige Festlegung «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» sei unverändert beizubehalten. Jemand beantragt, die bestehende Frauenfelderstrasse als Zufahrt zu nutzen; nur das Nadelöhr beim Bahnhof Oberwinterthur wäre zu entschärfen. Jemand beantragt die Führung des Verkehrs über die bestehende Technoramabrücke (mit Lärmschutzwänden) in die Frauenfelderstrasse. Jemand beantragt, auf eine allfällige Führung des Verkehrs über die Technoramabrücke sei jedenfalls zu verzichten.

Die Festlegung für die «Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze» beruht auf umfangreichen Planungs- und Vertiefungsstudien, die detaillierter sind als bei vergleichbaren Projekten. Der nötige Reifegrad für einen Richtplaneintrag ist damit zweifellos erreicht.

Das bisher im kantonalen Richtplan eingetragene Vorhaben «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» wurde in die aktuellen Untersuchungen einbezogen. Dabei hat sich jedoch gezeigt, dass diese Variante dem heutigen und prognostizierten Verkehrsaufkommen nicht mehr entspricht. Nach heutigen Erkenntnissen müsste nicht nur die Frauenfelder-, sondern auch die Seenerstrasse stark ausgebaut werden. Im Falle der Seenerstrasse würde dies u.a. auch den Abbruch und Neubau mehrerer Brücken bedingen. Die Variante «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» wird deshalb nicht mehr weiterverfolgt.

Auch die Benutzung bestehender Strassen wurde im Rahmen des Planungsprozesses geprüft. Das Strassennetz ist jedoch bereits heute während der Spitzenzeiten stark ausgelastet. Angesichts der absehbaren Verdoppelung der im Gebiet Neuhegi, Grüze und Grüzefeld verursachten Personenbewegungen genügt das bestehende Strassennetz nicht mehr – trotz der beabsichtigten starken Verbesserung des Modalsplits. Ein Verzicht auf die neue Zentrumserschliessung würde massive Ausbauten der Frauenfelder- und der Seenerstrasse (u.a. mit dem Neubau der bestehenden Strassen- und Eisenbahnbrücken über die Seenerstrasse) bedingen. Entlang der Frauenfelderstrasse würden damit bestehende Wohngebiete belastet.

Auch eine Führung der Zentrumserschliessung über die bestehende Flugplatzbrücke («Technoramabrücke») wurde geprüft. Dieser Ansatz musste wegen seiner ungenügenden verkehrlichen Wirkung, der Lärmproblematik im Bereich Pappelweg und offenen Fragen zur Verkehrssicherheit verworfen werden. Aufgrund der gegebenen Randbedingungen (Grundwasser, SBB-Anlagen) kommen somit für den Anschluss der Zentrumserschliessung an die Frauenfelderstrasse nur die beiden in der Richtplanvorlage definierten Bereiche in Frage.

40 Ersatzvariante im nördlichen Bereich (alternative Linienführung)

Mehrere Einwendende begrüssen die Hauptvariante der Strassenverbindung mit einer Brücke über das SBB-Areal. Mehrere Einwendende beantragen, auf die Ersatzvariante mit Linienführung über die Riet- und Bahndammstrasse (Gemeinde Wiesendangen) sei jedoch zu verzichten. Die Führung im Bereich der heutigen Bahndammstrasse wäre ein unzumutbarer Eingriff in die dortigen privaten Liegenschaften. Jemand beantragt, die Unterquerung der SBB-Anlagen sei mindestens 200 Meter weiter südlich anzuordnen. Mehrere Einwendende beantragen, als Ersatzvariante sei der bestehende Richtplaneintrag für die Entlastungsstrasse Oberwinterthur beizubehalten.

Gemäss Hauptvariante erfolgt die Querung der SBB-Anlagen über eine Brücke. Eine unterirdische Querung musste wegen der Beeinträchtigung des Grundwasserstroms bereits verworfen werden. Die favorisierte Brückenlösung wird als anspruchsvoll, aber machbar beurteilt.

Sollte sich jedoch wider Erwarten auch die Brückenlösung als nicht machbar erweisen, wäre die Führung der Strasse durch den bestehenden Bahndamm (z.B. durch Ausbau der Unterführung Rietstrasse) weiterzuverfolgen. Da bisher keine völlige Sicherheit bezüglich Realisierbarkeit der Brückenlösung besteht, ist die Führung über die Riet- und Bahndammstrasse mit Ausbau der bestehenden SSB-Unterführung als Ersatzvariante in den Richtplan aufzunehmen. Die Ersatzvariante wird jedoch nur dann ins Auge gefasst, wenn sich die Brückenlösung als nicht machbar erweisen sollte. Diese Präzisierung wurde gemäss Antrag in den Richtplantext aufgenommen.

Das bisher im kantonalen Richtplan eingetragene Vorhaben «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» wurde in die aktuellen Untersuchungen einbezogen. Dabei hat sich jedoch gezeigt, dass diese Variante dem heutigen und prognostizierten Verkehrsaufkommen nicht mehr entspricht. Nach heutigen Erkenntnissen müsste nicht nur die Frauenfelder-, sondern auch die Seenerstrasse stark ausgebaut werden. Im Falle der Seenerstrasse würde dies u.a. auch den Abbruch und Neubau mehrerer Brücken bedingen. Die Variante «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» wird deshalb nicht mehr weiterverfolgt.

41 Grundwassersituation und Lage der Tunnelportale

Mehrere Einwendende bezweifeln die grundwasserrechtliche Machbarkeit des geplanten Tunnelabschnitts. Jemand beantragt, die Strasse sei auf ihrer gesamten Länge von der Frauenfelderstrasse bis ins Zentrum in einem Tunnel zu führen. Jemand beantragt, das Nordportal des Tunnels sei bis nördlich der Firma Keller Glas (Kiesweiherstrasse 7) zu verschieben. Jemand beantragt, die schutzwürdigen Flächen im Bereich des geplanten Tunnelportals in der Hegmatten seien so weit wie möglich zu schonen.

Eine vollständig unterirdische Führung der Strassenverbindung ist wegen der Grundwassersituation nicht möglich. Die erarbeitete Linienführung der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze ist das Ergebnis einer umfassenden Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB), in deren Rahmen verschiedene mögliche Varianten untersucht und bewertet wurden. Sie verläuft von Norden her zuerst über dem Grundwasserstrom von Wiesendangen. Ab dem Gebiet Hegmatten wird die Strasse in einem Tunnel geführt. Dieser unterquert den nur geringmächtigen östlichen Teil des Grundwasserstroms von Wiesendangen und endet direkt südlich der Rümikerstrasse, welche untief unterquert wird. Dies stellt sicher, dass auch der Eulachgrundwasserstrom nur randlich und in noch zulässiger Weise tangiert wird.

Demnach kann für den Bereich zwischen der Sulzerallee und dem Toggenburger-Areal die erforderliche Ausnahmebewilligung erteilt werden, falls zwingenden Gründe diese Linienführung bedingen, der Grundwasserträger nur randlich tangiert wird und die Grundwasser-Durchflusskapazität bei Hochwasser mit kiesigen Ersatzmassnahmen vollständig erhalten werden kann. Die entsprechenden Nachweise sind im Rahmen der Projektierung zu erbringen.

Die genaue Lage des nördlichen Tunnelportals wird in den weiteren Planungen noch optimiert. Die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes werden dabei berücksichtigt. Eine Verschiebung des Tunnelportals bis nördlich der Firma Keller Glas dürfte aufgrund der Grundwassersituation jedoch nicht möglich sein.

42 Schutz des Erholungsgebiets Hegmatten

Mehrere Einwendende beantragen, auf den Richtplaneintrag für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze zu verzichten, weil diese das Erholungsgebiet Hegmatten beeinträchtigen würde.

Die geplante Strassenverbindung führt nicht durch das Naherholungsgebiet Hegmatten, sondern an dessen Rand vorbei (an der Grenze zum Industriegebiet und zu den SBB-Anlagen). Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze ermöglicht es jedoch, die Birchwaldstrasse («Kistenpass») zu sperren, die das Erholungsgebiet tatsächlich durchschneidet. Mit der Sperrung der Birchwaldstrasse kann eine wesentliche Aufwertung des Erholungsgebiets Hegmatten erreicht werden.

43 Abstimmung mit den SBB

Jemand beantragt den frühzeitigen Einbezug der SBB in die weiteren Planungen. Der für künftige Ausbauten der SBB-Anlagen erforderliche Raum sei freizuhalten. Die Ersatzvariante sei wegen ihrer grösseren Einschränkungen für künftige Bahnausbauten nur bei fehlender Machbarkeit der Hauptvariante in Betracht zu ziehen.

Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze wurde auf der Basis einer Variantenevaluation unter Beizug der SBB erarbeitet. Demnach weist die dem Richtplaneintrag zu Grunde liegende Variante «Brückenbauwerk über die neue Service-Anlage Pünten» die geringsten dauerhaften Negativeinflüsse auf Anlagen und Betrieb der SBB auf.

Mit der Realisierung dieser Variante sind erhebliche, aus heutiger Sicht aber lösbare bautechnische Probleme verbunden. So müssen die SBB-Übertragungsleitung angepasst und umfangreiche bauliche Schutzmassnahmen

im Bereich der Service-Anlage Pünten wie auch in der Unterhaltsanlage Oberwinterthur erstellt werden (vor allem im Hinblick auf den Anprallschutz). Die SBB werden – wie schon bei den bisherigen Arbeitsschritten – in die weiteren Arbeiten zur Planung und Projektierung des Strassenbauvorhabens einbezogen.

Die Ersatzvariante (Führung über die Riet- und Bahndammstrasse mit Ausbau der bestehenden SSB-Unterführung) wird nur dann ins Auge gefasst, wenn die Brückenlösung sich als nicht machbar erweisen sollte. Diese Präzisierung wurde gemäss Antrag unter Pt. 4.2.2, Nr. 35, in den Richtplantext aufgenommen.

44 Abstimmung mit den ansässigen Unternehmen

Mehrere Einwendende beantragen, die im Bereich der geplanten Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze ansässigen Unternehmen seien in die weiteren Planungen einzubeziehen. Mehrere Einwendende beantragen, es sei sicherzustellen, dass der Bahnlogistikpunkt mit seinen Ausbaumöglichkeiten im nördlichen Industriegebiet nicht eingeschränkt werde. Auf die Beanspruchung von Industrieland für die neue Strasse sei zu verzichten.

Mehrere Einwendende beantragen, die Flugplatzstrasse sei für den Werkverkehr offen zu halten. Jemand beantragt, die bestehende Schwerverkehrsrouten in Richtung Basler Rheinhafen sei weiterhin zu gewährleisten.

Die bisherigen Planungen gehen davon aus, dass der Bahnlogistikpunkt inklusive den angedachten Ausbaumöglichkeiten gewährleistet bleibt. Die geplante Strassenverbindung führt am Rand des Industriegebiets vorbei. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass in der Detailprojektierung kleinere Flächen Industrieland beansprucht werden müssen. Die ansässigen Unternehmen werden – wie bereits bisher – in die weiteren Planungen einbezogen.

Die Flugplatzstrasse ist als kommunale Sammelstrasse klassiert und bleibt als solche bestehen. Die Funktion der bestehenden Ausnahmetransportrouten bleibt selbstverständlich gewährleistet.

45 Abklassierung von Strassenabschnitten und Begleitmassnahmen

Jemand begrüsst den Verzicht auf die gemäss bisherigem Richtplaneintrag vorgesehene Abklassierung der Frauenfelderstrasse zwischen Riet- und Seenerstrasse. Jemand beantragt, an der bisher vorgesehenen Abklassierung der Frauenfelderstrasse sei festzuhalten. Jemand beantragt die Prüfung einer Abklassierung der Seenerstrasse zwischen Frauenfelder- und Ohrbühlstrasse zu einer regionalen Verbindungsstrasse.

Mehrere Einwendende beantragen verkehrliche Begleitmassnahmen zum Schutz der Wohngebiete vor dem Strassenverkehr. Vorzusehen seien namentlich die Redimensionierung von Strassen innerorts sowie die Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr.

Jemand beantragt bauliche Massnahmen an der Autobahnausfahrt Oberwinterthur, damit das steigende Verkehrsaufkommen bewältigt werden kann. Jemand beantragt eine Sperrung des Kistenpasses.

Im Gegensatz zum bisherigen Richtplaneintrag «Entlastungsstrasse Oberwinterthur» stellt die geplante Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze keinen vollständigen Ersatz für die Frauenfelderstrasse dar. Die Frauenfelderstrasse verbindet das Stadtzentrum mit der Autobahn und verbleibt aufgrund dieser Bedeutung weiterhin im Netz der Hauptverkehrsstrassen. Auch der Seenerstrasse kommt als Verbindung zwischen Frauenfelder- und Tösstalstrasse eine kantonale Funktion zu.

Die geforderten Begleitmassnahmen sind im Einzelnen nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans, sie sind aber bereits in Planung und werden mit der Umsetzung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts 2010 realisiert. Die entsprechenden Massnahmen wurden weitgehend auch in das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung übernommen und werden – soweit dies erforderlich ist – im regionalen Richtplan festgesetzt. Die Massnahmen umfassen u.a. Veloschnellrouten, ÖV-Hochleistungskorridore und Urban Boulevards. Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze fügt sich in dieses Gesamtkonzept ein und ermöglicht beispielsweise die Realisierung von Zufahrtsdosierungen, dank denen der öffentliche Verkehr (Buslinien) behinderungsfrei zirkulieren kann.

Massnahmen an Nationalstrassen fallen in die Zuständigkeit des Bundes. Für den Anschluss Oberwinterthur wird zurzeit ein Betriebskonzept erarbeitet, welches den Bedarf für eine Lichtsignalanlage und entsprechende bauliche Anpassungen zum Gegenstand hat. Der Kanton Zürich wird auf dieser Grundlage beim Bundesamt für Verkehr den Umbau des Anschlussknotens beantragen.

Die Birchwaldstrasse («Kistenpass») ist eine nicht klassierte Strasse in der Hoheit der Gemeinden. Der Winterthurer Stadtrat hat wiederholt seine Absicht bekräftigt, diese Verbindung mit Inbetriebnahme der Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze zu unterbrechen.

46 Abstimmungsbedarf und weitere Hinweise

Mehrere Einwendende verweisen auf den Abstimmungsbedarf mit dem im Bereich des südlichen Tunnelportals geplanten Schulhaus; der Schulwegsicherheit sei besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Jemand beantragt die Berücksichtigung der Schutzziele des ISOS-Objekts Winterthur. Jemand verweist auf den Abstimmungsbedarf mit dem Wasserrecht Nr. 265, Bezirk Winterthur. Jemand verweist auf den Abstimmungsbedarf mit dem geplanten Hochwasserrückhaltebecken Hegmatten.

Die Anliegen der Schulwegsicherheit, des Fusswegnetzes und des öffentlichen Verkehrs (Stadtbus) fliessen in die weitere Planung des südlichen Tunnelportals ein. Den verschiedenen Schutzgütern wird gemäss den gesetzlichen Bestimmungen Rechnung getragen. Auch die weiteren erhaltenen Hinweise werden im Verlauf der anstehenden Planungsarbeiten berücksichtigt.

Depot Limmattalbahn

47 Standortevaluation

Mehrere Einwendende stimmen dem Richtplaneintrag für das Depot der Limmattalbahn am Standort Dietikon-Müsli zu. Der Standort ist zweckmässig und die zeitgerechte Erstellung des Depots bildet eine wesentliche Voraussetzung für den Betrieb der Limmattalbahn.

Mehrere Einwendende beantragen, die Standortevaluation für das Depot der Limmattalbahn zu wiederholen. Die verschiedenen Standorte seien in einem Mitwirkungsverfahren unter Einbezug der Bevölkerung interkantonal zu evaluieren. Dabei sei auch das Gleisfeld des Rangierbahnhofs in die Standortsuche einzubeziehen.

Mehrere Einwendende beantragen, den Eintrag «Evaluation Depotstandort, Limmattalbahn AG, Mai 2014» aus dem Kapitel 4.9, Grundlagen zu streichen.

Der Depotstandort wurde in einem intensiven Prozess mit den Standortgemeinden, den kantonalen Raumplanungsämtern und den regionalen Planungsverbänden interkantonal evaluiert und mit den SBB abgestimmt. Dabei wurden 15 verschiedene potenzielle Depotstandorte untersucht und in Bezug auf ihre Eignung bewertet. Der Planungsbericht ist öffentlich zugänglich. Da es sich dabei um eine wesentliche Grundlage für den Richtplaneintrag handelt, ist der Planungsbericht im Grundlagenverzeichnis (Kapitel 4.9, Grundlagen) aufzuführen.

48 Abstimmung mit den SBB

Jemand beantragt, die Standortfestlegung für das Depot sei auf dem Gelände des Rangierbahnhofs Limmattal vorzusehen. Mehrere Einwendende beantragen, ein möglichst grosser Teil des Vorhabens sei auf dem Areal des Rangierbahnhofs zu realisieren.

Jemand beantragt, die Projektgrenzen des 2012/2013 aufgelegten Projektes «Gateway Limmattal» seien zu wahren.

Für die SBB steht eine Aufgabe oder Einschränkung des Rangierbahnhofs Limmattal nicht zur Diskussion. Im Bereich der bestehenden Ortsgüteranlage Dietikon ist zudem ein Ausbau des regionalen Terminals Limmattal vorgesehen. Auf dem Areal der SBB stehen daher keine Flächen für betriebsfremde Nutzungen zur Verfügung.

Im Randbereich des Rangierbahnhofs Limmattal war die Erstellung eines Gateways für den Behälterumschlag vorgesehen. 2013 hatte das Bundesamt für Verkehr jedoch ein Mediationsverfahren unter Einbezug der verladenden Wirtschaft durchgeführt. Als Ergebnis wurde u.a. vereinbart, dass für die Import/Export-Funktion in erster Priorität der Standort «Basel-Nord» ausgebaut werden soll; die Gatewayfunktion im Limmattal sei jedoch «aktiv offen zu halten».

Das Depot der Limmattalbahn soll am Standort Dietikon-Müsli, südlich angrenzend an den Rangierbahnhof Limmattal erstellt werden. Die Planung für das Depot ist auf den damaligen Planungssperimeter für den Gateway Limmattal abgestimmt.

49 Altlastensituation am Standort Asp (Gemeinde Spreitenbach)

Mehrere Einwendende beantragen, auf die Standortfestlegung für das Depot der Limmattalbahn am Standort Dietikon-Müsli zu verzichten. Zum einen würde das Depot Fruchtfolgeflächen beanspruchen und das Freihaltegebiet am Standort Dietikon-Müsli beeinträchtigen. Zum anderen stehe mit dem Standort Asp in der Gemeinde Spreitenbach ein anderer Standort für das Depot zur Verfügung, der ebenso gut oder sogar besser geeignet sei.

So könnten am Standort Asp, im Gegensatz zum Standort Müsli, städtebauliche Impulse erwartet bzw. sinnvoll genutzt werden.

Mehrere Einwendende beantragen die Sanierung der Altlasten am Standort Asp, damit das Depot an diesem Standort errichtet werden könne. Die Höhe der für die Altlastensanierung anfallenden Kosten dürfe kein ausschlaggebender Grund für den Standortentscheid sein. Der Standort Asp befinde sich in einem gewerblich genutzten, teilweise bebauten Gebiet und würde näher an der Route der Limmattalbahn liegen. Gemäss Regierungsrat und Limmattalbahn AG würden einzig die erwarteten Sanierungs- und Entsorgungskosten gegen den Standort Asp sprechen. Mittel- bis langfristig seien die Altlasten aber ohnehin zu sanieren, um dem Gebiet Asp die gewünschte städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen.

Jemand beantragt, die Altlastensanierung des Standortes Asp sei den Verursachern zu belasten. Jemand beantragt, der Kanton Aargau sei um den Eintrag des Standortes Asp in seinem Richtplan zu bitten.

Aus betrieblicher Sicht sind die Standorte Dietikon-Müsli und Asp gleichermassen geeignet. Gemäss der Bewertung mittels verschiedener Kriterien liegen die beiden Standorte sehr nahe beieinander, so dass keine eindeutige Empfehlung für einen Standort ausgesprochen werden kann. Vor diesem Hintergrund ist es gerechtfertigt, die hohen Mehrkosten aufgrund der Altlastensanierung beim Standort Asp zu berücksichtigen.

Die Finanzierbarkeit der Altlastensanierung am Standort Asp wurde im Evaluationsprozess für den Standortentscheid sorgfältig abgeklärt. Der Kanton Aargau klassierte den Standort 2013 als «überwachungsbedürftig», aber nicht als «sanierungsbedürftig». Da der Standort nicht «sanierungsbedürftig» ist, besteht seitens des Eigentümers und des Verursachers keine Sanierungspflicht. Der Kanton Aargau prüfte alternative Möglichkeiten zur Finanzierung. Dazu fehlen jedoch die rechtlichen Grundlagen, da der Standort eben nicht «sanierungsbedürftig» ist.

Auch ein Bau des Depots ohne vorgängige Sanierung wurde geprüft. Nach Art. 3 AltIV dürfen Bauten und Anlagen eine spätere Sanierung jedoch nicht wesentlich erschweren. Das wäre hier der Fall, da der Standort «überwachungsbedürftig» ist und nicht ausgeschlossen werden kann, dass er zu einem späteren Zeitpunkt saniert werden müsste. Ohne vorgängige, sehr aufwändige Sanierung kann das Depot am Standort Asp somit nicht erstellt werden.

Die durch das Depot am Standort Dietikon-Müsli verursachte Beeinträchtigung des Freihaltegebiets wird daher als gerechtfertigt beurteilt. Auch beim Standort Asp handelt es sich um Landwirtschaftsland. Durch das Depot beanspruchte Fruchtfolgeflächen werden durch entsprechende Aufwertungsmassnahmen an anderer Stelle flächengleich kompensiert.

50 Ausrichtung des Depots und Anbindung an die Limmattalbahn

Jemand beantragt, das Depot möglichst schlank entlang dem Gleiskörper des Rangierbahnhofs anzulegen und die Gleiserschliessung in einem Grüntrassee am Siedlungsrand des Gebiets Kreuzäcker (Gemeinde Spreitenbach) zu führen. Jemand beantragt, die Anordnung des Depots parallel zum Rangierbahnhof Limmattal sei im Richtplanktext festzuhalten. Jemand beantragt, in der Richtplankarte sei festzulegen, wie das Depot gleismässig mit dem Trassee der Limmattalbahn verbunden wird. Dabei sei auf die Linienführung gemäss der Variante «Müsli 1» abzustellen.

Das Depot soll gemäss Variante «Müsli 1» unmittelbar angrenzend an den Rangierbahnhof Limmattal erstellt werden. Das Depot ist entlang der Gleise des Rangierbahnhofs anzuordnen, so dass die Flächenbeanspruchung im Freihaltegebiet möglichst gering bleibt. Diese Präzisierung wurde gemäss Antrag unter Pt. 4.3.2, Nr. 16a in den Richtplanktext aufgenommen.

Die Anbindung an die Limmattalbahn wird in einem Grüntrassee entlang des Siedlungsrandes des Gebiets Kreuzäcker (Gemeinde Spreitenbach) geführt. Das Verbindungsgleis zum Depot wurde gemäss Antrag in die Richtplankarte aufgenommen.

51 Strassenseitige Erschliessung

Jemand beantragt, die Strassenerschliessung für das Depot sei über das Gebiet der Gemeinde Spreitenbach zu führen und nicht über die Mutschellenstrasse in Dietikon. Jemand stellt fest, dass das Depot am Standort Müsli verkehrlich abgelegen sei, was insbesondere die Erreichbarkeit für die Schichtarbeit erschwert.

Die strassenseitige Erschliessung des Depots ist im Zusammenhang mit der Arealentwicklung Kreuzäcker über Spreitenbacher Gemeindegebiet vorgesehen. Sollte das Projekt eines regionalen Terminals der SBB vor oder gleichzeitig mit dem Depot gebaut werden, würde entlang des Rangierbahnhofs eine neue Erschliessungsstrasse gebaut.

52 Landschaftsschutz und regionale Abstimmung

Jemand beantragt eine mit Siedlung und Landschaft verträgliche Planung sowie die sorgfältige Einbettung des Depots aufgrund seiner Lage im Freihaltegebiet. Jemand beantragt, die bahnseitige Anbindung des Depots sei mit der Gestaltung der geplanten Grünsperre gemäss regionalem Entwicklungskonzept (REK) der Kantone Zürich und Aargau sowie der Gemeinden Dietikon und Spreitenbach abzustimmen.

Um die Beeinträchtigung des Freihaltegebiets und den Eingriff in die Landschaft möglichst gering zu halten, wird das Depot direkt angrenzend an den Rangierbahnhof Limmattal erstellt. Der Flächenbedarf und die Sichtbarkeit der Anlage werden auf das betrieblich mögliche Minimum begrenzt. Durch das Depot beanspruchte Fruchtfolgeflächen werden durch entsprechende Aufwertungsmassnahmen an anderer Stelle flächengleich kompensiert.

Die Ausgestaltung der Gleisverbindung zur Limmattalbahn erfolgt in Abstimmung mit der geplanten Grünsperre gemäss regionalem Entwicklungskonzept (REK) der Kantone Zürich und Aargau sowie der Gemeinden Dietikon und Spreitenbach.

