

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt\*  
vom 29. November 2016

**5179 b**

**Beschluss des Kantonsrates  
über die Teilrevision des kantonalen Richtplans  
(Kapitel 4, Verkehr, Ausbau A1, Baltenswil–Töss)**

(vom . . . . .)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 8. April 2015 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 29. November 2016,

*beschliesst:*

***Minderheitsantrag Felix Hoesch, Max Homberger, Rosmarie Joss,  
Ruedi Lais, Barbara Schaffner:***

*I. Auf die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Verkehr, Ausbau A1, Baltenswil–Töss) wird nicht eingetreten.*

I. Die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Verkehr, Ausbau A1, Baltenswil–Töss) wird festgesetzt.

II. Vom Erläuterungsbericht wird Kenntnis genommen.

---

\* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Rosmarie Joss, Dietikon (Präsidentin); Bruno Fenner, Dübendorf; Gerhard Fischer, Bäretswil; Ann Barbara Franzen, Niederweningen; Felix Hoesch, Zürich; Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A.; Max Robert Homberger, Wetzikon; Ruedi Lais, Wallisellen; Konrad Langhart, Oberstammheim; Christian Lucek, Dänikon; Tumasch Mischol, Hombrechtikon; Barbara Schaffner, Otelfingen; Christian Schucan, Uetikon a. S.; Michael Welz, Oberembrach; Orlando Wyss, Dübendorf; Sekretärin: Franziska Gasser.

III. Veröffentlichung im Amtsblatt und in der Gesetzessammlung.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 29. November 2016

Im Namen der Kommission

Die Präsidentin: Die Sekretärin:  
Rosmarie Joss Franziska Gasser

---

### **Richtplanktext**

Neuer Eintrag unter Pt. 4.2.2, Strassenverkehr, Karteneinträge:

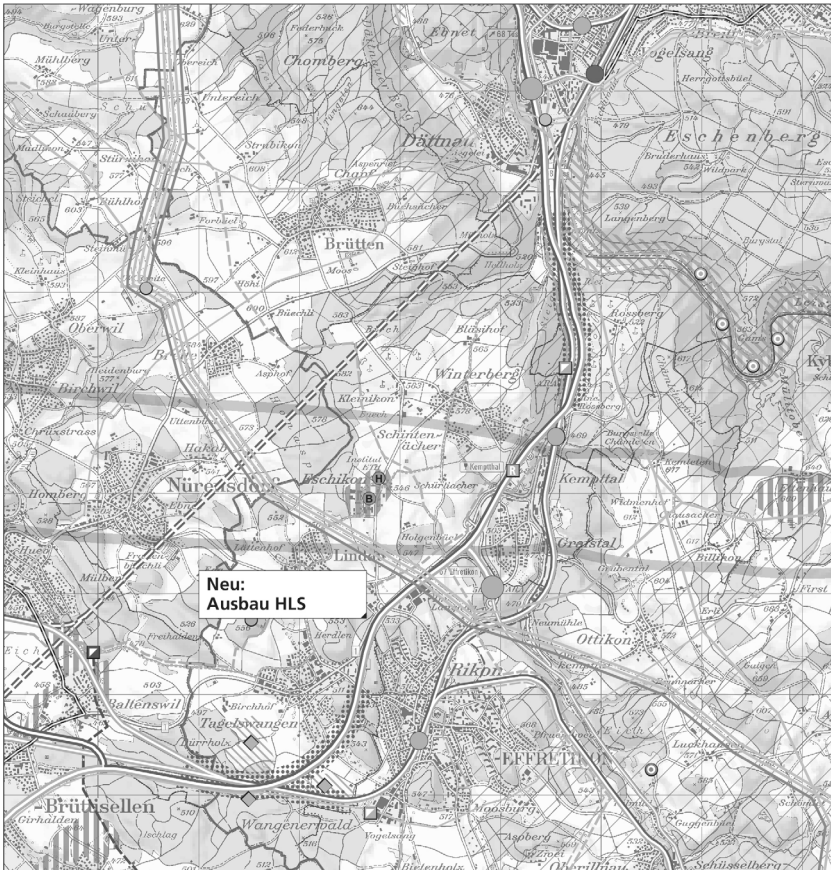
Objekt: A1, Verzweigung Baltenswil–Anschluss Töss; Strassenklassierung: Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse); Vorhaben: Ausbau A1 zwischen Verzweigung Baltenswil und Anschluss Töss auf acht Fahrstreifen (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nrn. 28 und 39); Realisierungshorizont: mittel- bis langfristig.

Ergänzung Grundlagenverzeichnis unter Pt. 4.9, Verkehr, Grundlagen, Strassenverkehr:






















- Autobahn N1, Region Glattal-Winterthur, Synthesebericht der Zweckmässigkeitsbeurteilung, Bundesamt für Strassen (Hrsg.), März 2013
- Behebung des Engpasses auf der A1 im Raum Glattal/Winterthur, Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung, Stellungnahme des Regierungsrates vom 9. Mai 2012 (RRB Nr. 490/2012)

Richtplankarte: Änderung der Signatur zwischen Verzweigung Baltenswil und Anschluss Töss von «Hochleistungsstrasse (bestehend)» auf «Ausbau Hochleistungsstrasse».

## Richtplankarte



### Legende (Auszug)

 Hochleistungsstrasse (HLS) best.	 Bahnlinie mehrspurig best.	 Siedlungsgebiet
 HLS geplant	 Bahntunnel mehrspurig geplant	 Zentrumsgebiet
 Ausbau HLS	 Bahnlinie Ausbau geplant	 Fruchtfolgefläche
 Hauptverkehrsstrasse (HVS) best.	 Station / Haltestelle bestehend	 Übriges Landwirtschaftsgebiet
 HVS geplant	 Höchstspannungsleitung best.	 Naturschutzgebiet
 Abklassierung HVS	 Höchstspannungsleitung geplant	 Wald
 Anschluss bestehend	 Landschaftsverbindung geplant	 Freihaltegebiet

## **Erläuterungsbericht**

### **1. Ausgangslage**

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. Der Untersuchungsperimeter umfasste den gesamten Abschnitt der A1 zwischen der dann ausgebauten Nordumfahrung Zürich im Westen und der Verzweigung Oberwinterthur im Osten.

Neben Varianten für neue Netzelemente wurden auch kapazitätssteigernde Massnahmen auf der bestehenden Strasseninfrastruktur geprüft, insbesondere die Bewirtschaftung der Pannestreifen (Variante «0+»). Da damit allein keine nachhaltige Beseitigung des Engpasses erreicht werden kann, wurde diese Variante verworfen. Sie wird vom Bundesamt für Strassen jedoch als mögliche Übergangslösung ins Auge gefasst.

### **2. Ergebnis der Untersuchungen**

Die für den Raum Glattal/Winterthur durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung ergab – in Ergänzung zum Bau der Glattalautobahn – die Notwendigkeit eines Acht-Spur-Ausbaus 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 bestmöglich genutzt werden kann, ohne dass andernorts neue Überkapazitäten geschaffen werden.

### **3. Festlegung im kantonalen Richtplan**

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.

#### **4. Verfahren zur Teilrevision des kantonalen Richtplans**

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 so weit 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 wurden in der Vorlage 5179 zur Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr zusammengefasst und mit Beschluss des Regierungsrates vom 8. April 2015 zur Beratung und Festsetzung an den Kantonsrat überwiesen. Gegenstand der Vorlage sind folgende Vorhaben:

- a) Glattalautobahn
- b) Ausbau A1, Baltenswil–Töss
- c) Lückenschliessung Oberlandautobahn
- d) Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze
- e) Depot Limmattalbahn

#### **5. Öffentliche Auflage sowie Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger**

Voraussetzung für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans sind die vorgängige Anhörung der nach- und nebengeordneten 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 Richtplannvorlage 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 nebengeordneten 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 nebengeordneten Planungsträger sind 308 Einwendungen eingegangen. Davon stammen 79 von Behörden (Gemeinden, Regionen, kantonale Stellen) und 229 von Privaten, Verbänden und politischen Parteien.

Die in der Vorlage zusammengefassten neuen bzw. angepassten Richtplaneinträge 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. Insgesamt wurden 835 – teilweise auch gleichlautende – Anträge gestellt.

Gestützt auf die während der Auflagefrist 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 soll nach dem Ausbau nicht sechs, sondern neu acht Fahrstreifen aufweisen.

Der nachstehende Bericht gibt Auskunft über den Umgang mit den eingegangenen Einwendungen.

## **6. Einwendungen zur Richtplanteilrevision Ausbau A1, Baltenswil–Töss**

### ***1 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 2 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 2 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 Hammermühleviadukt 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 2×3 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 2×4 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.

## **2 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 Brüttsellen–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.

### **3 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.

### **4 Abstimmung mit den SBB**

*Jemand beantragt die frühzeitige gegenseitige Abstimmung der Richtplanvorhaben «Ausbau A1» und «Brüttenertunnel», da diese im Raum Winterthur-Tössmühle zum Teil die gleichen Flächen und Installationsplätze belegen. Ein gleichzeitiger Ausbau von Autobahn (A1) und Bahn (Brüttenertunnel) 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.

## **5 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.