

Sachbearbeitung: Heinz Schröder
Vorgang: 23.01.0003.2017
Dokument: Stellungnahme.docx
Kopie: ZPL-Gemeinden
Datum: 24. März 2017

Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich
Postfach
Stampfenbachstrasse 12
8090 Zürich

SACHPLAN VERKEHR, TEIL INFRASTRUKTUR STRASSE (SIN) Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie laden uns mit Brief vom 6. März 2017 zur Anhörung ein, damit die Haltung der ZPL in die Stellungnahme des Kantons Zürich einfließen kann. Denn nur der Kanton ist vom Bund direkt zur Stellungnahme eingeladen worden. Zudem informieren Sie, dass die Vorlage auch zur Mitwirkung der Bevölkerung und der Körperschaften des öffentlichen und privaten Rechts am 10. März 2017 im Amtsblatt publiziert wurde. Der Sachplan soll die Vorgängerversion, welche der Bundesrat am 26. April 2006 verabschiedete, ersetzen.

Die ZPL nimmt zu diesem gerade für ihre Region sehr wichtigen Sachplan sehr gerne wie folgt Stellung:

1. Inhalt des Sachplanes

Der Sachplan soll für Aufgaben und Vorhaben im Bereich der Nationalstrasseninfrastruktur den prinzipiellen Lösungsweg, die vorgesehenen Massnahmen samt deren Koordination untereinander und mit anderen raumwirksamen Tätigkeiten sowie deren zeitlichen Ablauf aufzeigen. Gegenstand des Sachplanes ist somit Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Nutzung der Nationalstrassen. Er stützt sich auf verkehrspolitische Entscheide des Parlamentes und des Bundesrates und bildet gleichzeitig die Grundlage für weitere Entscheide dieser Gremien. Die für die zuständigen Behörden verbindlichen Teile sind im Sachplan farbig hinterlegt.

Der Sachplan erläutert die verbindlichen Vorhaben und stellt den Stand der Planung der einzelnen Vorhaben und deren Koordination dar. Er macht Vorschläge zum weiteren Vorgehen und begründet, weshalb gewisse Planungen vorerst nicht weiter getrieben werden sollen. Er trifft keine Festlegungen zu nicht-infrastrukturellen Handlungsfeldern in der Verkehrspolitik und begründet dies damit, der Betrieb könne kurzfristig ändern, während die Infrastruktur langfristig Bestand habe.

2. Zu enges Verständnis des Sachplanes

Die Einengung des Sachplanes auf die infrastrukturellen Handlungsfelder hält die ZPL in einer Zeit, wo die Art der Nutzung der Nationalstrassen (Betrieb) aufgrund der knappen Ressourcen immer wichtiger wird, für unzweckmässig und zu kurz gegriffen. Nachdem die Aufgabe eines Sachplanes die Erarbeitung der nötigen Grundlagen und Konzepte ist, um die raumwirksamen Aufgaben koordinieren zu können, erwartet sie, dass der Sachplan ausgeweitet wird und die nachstehenden Aspekte thematisiert. Dies insbesondere deshalb, weil einerseits ein Sachplan in der Erarbeitung viel breiter abgestützt als behördeninterne Konzepte und damit demokra-

tisch viel legitimer ist und andererseits solche betrieblichen Konzepte auch immer sehr konkrete räumliche Auswirkungen haben.

2.1 Einschränkungen der Höchstgeschwindigkeiten

Die ZPL erwartet, dass sich der Sachplan darüber auslässt, wo die Nationalstrassen nicht mit der Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h befahren werden sollen. Solche Einschränkungen sind durchaus nicht kurzfristiger Natur und konzeptionell wichtig, zumal sie durchaus auch Auswirkungen auf die Siedlung haben (Lärm, Beeinflussung des Verkehrsaufkommens). Sie ist der Auffassung, solche Geschwindigkeitseinschränkungen sollten unter anderem im Bereich von Agglomerationen und Ballungsräumen gelten und die einzelnen Objektblätter sollten Auskunft über diejenigen Strecken geben, wo die Geschwindigkeit noch nicht eingeschränkt ist und eingeschränkt werden soll. Zu diesen Strecken zählen wir insbesondere die N1 im Abschnitt Limmattaler Kreuz bis Stadtrand von Zürich, wo die Geschwindigkeit auf 100 km/h zu beschränken ist. Unseres Wissens ist dieser Abschnitt der einzige Abschnitt in einem Ballungsraum, wo keine Einschränkung der Höchstgeschwindigkeit gilt. Aber auch die übrigen Strecken im Grossraum Zürich (insbesondere die Westumfahrung) sind dahingehend zu überprüfen, ob weitere Geschwindigkeitseinschränkungen nötig sind.

Einschränkungen der Höchstgeschwindigkeit haben nicht nur einen Einfluss auf die Lärmemissionen, sondern sie beeinflussen insbesondere bei Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren in günstiger Art und Weise auch die Geometrie und Ausdehnung solcher Spuren. Dies hat sich zum Beispiel bei der Erneuerung des Rastplatzes Oberengstringen eindrücklich gezeigt, wo die alte Beschleunigungsspur aufgrund der Auslegung auf T120 ausgebaut werden musste, was in nächster Nähe zum wichtigsten Naherholungsraum der Region, der Limmat samt angrenzendem Grünraum überaus bedauernswert war.

2.2 Verkehrsmanagement

Der Sachplan will richtigerweise eine Infrastruktur für das Verkehrsmanagement aufbauen unterscheidet Strecken mit unterschiedlichem Ausrüstungsgrad solcher Anlagen. Damit sollen die Verkehrsteilnehmer informiert und der Verkehr gelenkt, geleitet und gesteuert werden. Zu den konkreten Massnahmen und Konzepten der Bewirtschaftung der Nationalstrassen hält sich der Sachplan jedoch bedeckt und befindet, dies sei nicht sachplanrelevant.

Die ZPL ist hier gegenteiliger Auffassung. Das Thema des inhaltlichen Verkehrsmanagements wird in einer Zeit, wo ein Strassenausbau immer weniger opportun ist, immer wichtiger und sie erwartet im Sachplan konzeptionelle Aussagen, wie denn der Verkehr gelenkt und gesteuert werden soll. Ein Verweis auf Richtlinien, wie zum Beispiel bei der Rampenbewirtschaftung (S. 37 Konzeptbericht) genügt nicht. Dass solche Konzepte gerade in Ballungsräumen mit chronischer Überlastung der Autobahnen sehr wichtig sind, zeigt das Limmattal deutlich. Hier kommt es wegen solcher Überlastungen chronisch zu Ausweichverkehr und dieser verursacht auf dem nachgelagerten Strassennetz, insbesondere in Birmensdorf, Urdorf, Dietikon und Schlieren grosse Probleme, wie die ständigen verkehrspolitischen Diskussionen in der Region zeigen. Dass ein Abschotten der Autobahn von den regionalen Verkehrsteilnehmern (Rampenbewirtschaftung) nicht die anzustrebende Lösung sein kann, wurde von der ZPL bei den verschiedensten Gelegenheiten immer wieder betont. Denn die Autobahnen haben im Limmattal regional gesehen die Funktion von Umfahrungsstrassen und diese Funktion darf nicht beeinträchtigt werden, um die Weiterentwicklung der Region im Sinne des Raumordnungskonzeptes nicht zu gefährden. Klare Randbedingungen zum inhaltlichen Verkehrsmanagement sind daher in Ballungsräumen besonders wichtig.

Verständnis haben wir dafür, dass der Sachplan weitere verkehrslenkende Massnahmen wie das Road Pricing, die Bezeichnung von Carpool Lanes usw. nicht thematisiert. Das Verständnis für solche zukunftsorientierten Betriebskonzepte ist in der Schweiz noch zu klein.

2.3 Doppelnutzungen und „Überdeckung zur Siedlungsreparatur“

Das Konzept zur Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes ist mit den nachfolgenden Themen zu ergänzen, da diese Themen eine grosse räumliche Auswirkung haben und ein erheblicher Koordinationsbedarf besteht.

Der Sachplan hat die Doppelnutzungen des Autobahnraumes zu thematisieren und dort, wo eine solche Doppelnutzung geeignet ist und zweckmässig erscheint, die nötigen Festlegungen zu treffen. Dies gilt vor allem dann, wenn ohnehin Ausbaumassnahmen am entsprechenden Autobahnabschnitt geplant sind. Verschiedene Studien zu diesem Thema sind bereits erschienen. Verwiesen sei hier nur auf die jüngste Studie, welche untersucht hat, wo sich die Autobahn für eine Wohnnutzung im Sinne einer Doppelnutzung eignet.

<https://www.bwo.admin.ch/bwo/de/home/Wohnungsmarkt/studien-und-publikationen/mehrfachnutzung-von-nationalstrassen--potenzial-fuer-wohnnutzung.html>

Zum anderen ist das Thema der Überdeckung der Autobahn im Sinne einer Siedlungsreparatur im Sachplan abzuhandeln. Auch dieses Thema weist einen sehr grossen räumlichen Koordinationsbedarf auf, wie sich am Beispiel der Überdeckung des Tunnelportals bei Weinigen in den letzten Jahren eindrücklich zeigte. Das Thema verdient ein kleines Kapitel beim Konzept der Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes. Falls es dazu keine analogen Studien wie bei der Doppelnutzung gibt, ist dies als Grundlage für entsprechende Festlegungen nachzuholen und der Sachplan sollte sich zumindest den Auftrag geben, dies nachzuholen.

3. Objektblatt Nr. 1 Metropolitanraum Zürich

3.1 Anschluss Dietikon

Der Sachplan listet Anschlüsse auf, die wesentlich verändert und einen erheblichen Bodenverbrauch aufweisen. Aus dem Konzeptbericht sind 23 solcher Anschlüsse aufgelistet. Der Anschluss Dietikon, welcher in Absprache mit dem ASTRA eine neue Verzögerungsspur aus Richtung West erhalten soll, fehlt jedoch sowohl in der erwähnten Liste als auch im entsprechenden Objektblatt. Die ZPL verlangt unmissverständlich die Aufnahme dieses veränderten Anschlusses in den Sachplan, denn dies ist schon ein sehr altes und wichtiges Anliegen der Region. Denn diese neue Spur vervollständigt auf der südlichen Seite den Anschluss zu einem Kleeblatt und steigert damit die Leistungsfähigkeit des nachgelagerten Knotens, was dort für das nachgelagerte Strassennetz von höchster Bedeutung ist. Die neue Verzögerungsspur benötigt einiges an Land, sodass die Voraussetzungen für die Aufnahmen in den Sachplan und das entsprechende Objektblatt zweifellos gegeben sind.

Die ZPL geht zudem davon aus, dass die Signatur des Anschlusses im Objektblatt so zu lesen ist, dass es um einen Anschluss mit „Anpassung/Umnutzung“ geht. Sollte dies nicht zutreffen, wäre die Signatur entsprechend umzufärben.

3.2 Anschluss Schlieren

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/nordostschweiz/a1-36-anschluss-schlieren--europabruেকে--gruenau-/das-projekt-im-detail.html>

Der Autobahnanschluss Schlieren an der Stadtgrenze zu Zürich fehlt im Objektblatt. Ein entsprechendes Projekt existiert zwar, doch ist offenbar ungewiss, wann es realisiert werden

kann. Die ZPL hält wegen der Ungewissheit der Ausführung dafür, diesen neuen Anschluss in den Sachplan aufzunehmen und so dessen Planung zu zeigen.

3.3 Engpassbeseitigung Westumfahrung

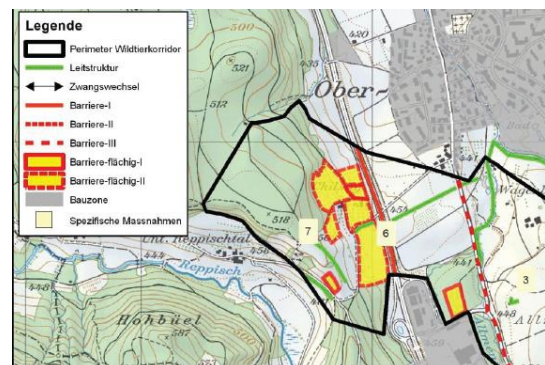
Zwischen der Verzweigung Limmattal und Urdorf-Süd sieht der Sachplan einen Ausbau auf 6 Fahrstreifen vor und stützt sich dabei auf das Programm Engpassbeseitigung (Bundesbeschluss von 2014 PEB2). Die Massnahme ist der mittleren bzw. höchsten Stufe zugeordnet und in der Erläuterung wird ausgesagt, der Ausbau könne auf dem bestehenden Trasse bewerkstelligt werden. Die Finanzierung ist mit den gesprochenen Mitteln des Infrastrukturfonds unwahrscheinlich und als nächster Planungsschritt wird eine Projektstudie resp. ein Variantenstudium vorgeschlagen, weil offenbar der Ausbau auf dem bestehenden Trasse doch nicht so klar ist. Die Studie hat nicht nur die verkehrstechnischen Aspekte abzuhandeln, sondern muss auch Auskunft geben über die umweltrechtlichen Aspekte Lärm und Luft sowie allfällige Überdeckungen der Fahrbahn.

Die ZPL hält dafür, diesen Ausbau im Sinne einer Pannenstreifenumnutzung, allenfalls zeitlich begrenzt, und auf gar keinen Fall als echter 6-spuriger Ausbau vorzusehen, wie dies andernorts wie z. Bsp. in der Genferseeregion oder im Bereich Aargau- Ost bereits erfolgreich praktiziert wird. Dies würde der Absicht eines Ausbaus auf dem bestehenden Trasse am besten entsprechen und würde die Region zudem am meisten schonen. Weil baulich von untergeordneter Bedeutung, ist die Massnahme dafür zeitlich dafür rasch möglichst umzusetzen.

Sie fragt sich allerdings, weshalb dieser Engpass, den wir tagtäglich heute schon erleben, nur auf der erwähnten Strecke behoben werden soll. Der Anschluss Urdorf-Süd weist wenig zu- und abfliessenden Verkehr auf und vermag damit das Verkehrsgeschehen auf der Autobahn nicht massgeblich zu verändern. Zumindest in Richtung Süden besteht schon heute eine Überlastung bis zur Verzweigung der N3/N4 und diese Überlastung dürfte in Zukunft noch grösser werden. Deshalb ist die ZPL der Ansicht, dass die Engpassbeseitigung langfristig bis zur erwähnten Verzweigung erfolgen soll.



Im Zusammenhang mit der Engpassbeseitigung sind auch die in der Studie „Mehrfachnutzungen von Nationalstrassen: Wohnnutzungen“ des Bundesamtes für Wohnungswesens von Oktober 2014 als geeignet erachteten Standorte (vgl. nebenstehenden Standorte Urdorf) auf eine Mehrfachnutzung detaillierter zu prüfen. Dies ist als Koordinationsauftrag im Sachplan festzuhalten. Und nach einer allfälligen detaillierten Feststellung der Zweckmässigkeit ist die Doppelnutzung in das Objektblatt zu integrieren.



Zudem verlangt die ZPL gestützt auf die vom Kanton Zürich ausgeschiedenen Wildtierkorridore, insbesondere dem Wildtierkorridor Birmensdorf (vgl. nebenstehende Karte) die Ausscheidung dieses Wildtierkorridors im Sachplan.

Ein solcher Wildtierkorridor hat auch einen positiven Einfluss auf die Lärmbelastung im östlich angrenzenden Siedlungsgebiet von Urdorf und

ist daher auch aus diesem Aspekt nötig.

3.4 Netzfertigstellung der N1/N3

Die noch fehlenden Verbindungen zwischen der N1 und der N3 (Zürich Hardturm - Zürich Letten; Zürich Letten – Sihlhölzli und Zürich Letten – Irchel), welche aufgrund der entsprechenden Beschlüsse der verschiedenen Gremien des Bundes im Sachplan enthalten sind, sind im Vorgehen kritischer als im Entwurf des Sachplanes zu würdigen. Obwohl in den 70er Jahren zwei Initiativen zur Streichung dieser Verbindung vom Stimmvolk abgelehnt wurden, ist es an der Zeit, dass sich der Bund selber das Ziel setzt, diese Verbindungen aufgrund der neuesten Entwicklungen und den Vorstellungen der Raumentwicklung im Ballungsgebiet von Zürich auf ihre Notwendigkeit hin zu überprüfen. Die damaligen Entscheide des Volkes stehen einer solchen Überprüfung nicht entgegen, sind sie doch schon über 40 Jahre her. Die lapidare Feststellung, diese Projekte würden derzeit nicht weiterverfolgt, genügt absolut nicht. Die ZPL erwartet, dass eine solche Überprüfung zum Schluss kommen wird, dass die fehlenden Strassenverbindungen aus dem Nationalstrassennetz zu entlassen sind.

Die ZPL beantragt, den Sachplan im Sinne dieser Ausführungen zu ergänzen.

4. Objektblatt Nr. 8 Aareland

4.1 Anschluss Spreitenbach

Wie auch beim Anschluss Dietikon wird der Ausbau des Halbanschlusses Spreitenbach zu einem Vollanschluss überhaupt nicht thematisiert. Die Notwendigkeit dieses Ausbaus wurde von den verschiedensten regionalen Vereinigungen (Standortförderung Limmattal, Vorwärts Limmattal) und von 40 namhaften Vertretern aus Politik und Wirtschaft in einem Manifest gefordert. Die ZPL hält dafür, diesen Ausbau in den Sachplan aufzunehmen.

4.2 Erweiterung der N1 zwischen Wettingen und Dietikon auf 8 Spuren

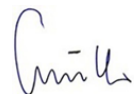
Dieser langfristige Ausbau auf 8 Spuren, welcher gestützt auf das Programm „Engpassbeseitigung“ mit der höchsten Engpassstufe im Sachplan aufgeführt wird, lehnt die ZPL als nicht zielführend für die langfristige Entwicklung des Limmattals gemäss den Raumentwicklungskonzeptes der beiden Kantone Zürich und Aargau sowie auch den entsprechenden regionalen Raumentwicklungskonzepte ab. Sie hofft, dass sich diese Haltung im Rahmen der erwähnten und pendenten Studie über die Zukunft der N1 im Kanton Aargau (grossräumige Lösung Limmattal) bestätigen wird. Mit der Zwischenlösung einer Pannestreifenumnutzung könnte sich die ZPL allenfalls einverstanden erklären.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Stellungnahme zu dienen.

Freundliche Grüsse

Namens des Vorstandes

Der Präsident



Otto Müller

Der Sekretär



Matthias Räber