



Richtplan Kanton Zürich, Teilrevision Kapitel 4 Verkehr (Vorhaben Strasse und öffentlicher Verkehr) - Genehmigung durch den Bund

Prüfungsbericht zu Handen des Eidgenössischen Departemens für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Referenz/Aktenzeichen: COO.2093.100.5.772437

1 GEGENSTAND DER GENEHMIGUNG

1.1 Antrag des Kantons und Richtplanverfahren

Mit Beschlüssen vom 27. März, 29. Mai und 7. Juli 2017 hat der Zürcher Kantonsrat insgesamt fünf Teilrevisionen des kantonalen Richtplans beschlossen. Mit Schreiben vom 18. August 2017 ersuchte die Baudirektion des Kantons Zürich den Bund um Genehmigung dieser Teilrevisionen.

Dem Genehmigungsantrag lagen folgende Dokumente bei:

- Beschluss des Kantonsrates vom 27. März 2017, Glattalautobahn
- Beschluss des Kantonsrates vom 27. März 2017, Ausbau A1, Baltenswil-Töss
- Beschluss des Kantonsrates vom 29. Mai 2017, Lückenschliessung Oberlandautobahn
- Beschluss des Kantonsrates vom 7. Juli 2017, Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze
- Beschluss des Kantonsrates vom 27. März 2017, Depot Limmattalbahn

Die Information und Mitwirkung der Bevölkerung zu den vorliegenden Richtplananpassungen erfolgte im Rahmen der öffentlichen Auflage vom 27. Juni bis zum 30. September 2014. Die Vorprüfung durch den Bund wurde mit dem Vorprüfungsbericht vom 7. November 2014 abgeschlossen.

1.2 Ablauf des Prüfungs- und Genehmigungsverfahrens

Im Rahmen des Prüfungs- und Genehmigungsverfahrens zu den Richtplananpassungen Verkehr hat das ARE die Mitglieder der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) und die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission ENHK zur Stellungnahme eingeladen. Folgende Bundesstellen haben sich materiell zur Richtplananpassung geäußert: Bundesamt für Umwelt BAFU, Bundesamt für Verkehr BAV, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Bundesamt für Strassen ASTRA, Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, Bundesamt für Kultur BAK, Bundesamt für Energie BFE, Bundesamt für Landwirtschaft BLW, Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung BWL und ENHK.

Die Anliegen dieser Bundesstellen wurden so weit als möglich berücksichtigt und in den Prüfungsbericht aufgenommen. Die anderen Mitglieder der ROK haben ausdrücklich oder stillschweigend ihr Einverständnis zur Richtplananpassung gegeben.

Mit elektronischer Mitteilung vom 26. Januar 2018 wurde die Raumplanungsfachstelle des Kantons Zürich zum Entwurf des Prüfungsberichts angehört. In ihrer Rückmeldung vom 7. Februar 2018 hat diese ihr Einverständnis mit dem Prüfungsberichtsentwurf mitgeteilt. Mit Schreiben vom 26. März 2018

wurde dem Kanton Zürich die Gelegenheit gegeben, sich zum Prüfungsbericht zu äussern. Mit Schreiben vom 22. Mai 2018 hat sich die Baudirektion des Kantons Zürich mit dem Prüfungsbericht einverstanden erklärt.

Die Rechtmässigkeit im Richtplan vorgesehener Vorhaben und Zonierungen wird summarisch geprüft; allfällige Zweifel an der Rechtmässigkeit sind zumindest transparent zu machen. Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan dient dazu, Vorhaben auf der Basis von entsprechenden Richtplanfestlegungen zügig einem rechtmässigen, grundeigentümergebundenen Entscheid zuzuführen, der die im Richtplan zum Ausdruck kommenden Prioritäten und Wertungen berücksichtigt. Er ist selber jedoch noch kein Garant für die Rechtmässigkeit eines Vorhabens. Dies gilt analog für im Richtplan vorgesehene Zonierungen.

2 INHALT DER ANPASSUNG UND BEURTEILUNG DURCH DEN BUND

2.1 Glattalautobahn

Das Vorhaben Glattalautobahn mit dem neuen Netzelement zwischen der Verzweigung Zürich Nord und einer neuen Verzweigung mit der A1 bei Baltenswil soll die Funktionsfähigkeit des Hochleistungsstrassennetzes im mittleren Glattal gewährleisten. Das Vorhaben umfasst gemäss Richtplan insbesondere folgende Elemente:

- Neubau von 4-streifigem Tunnel zwischen Zürich Nord und der neuen Verzweigung bei Baltenswil
- Ausbau der A1 zwischen dem Anschluss Neuguet und der Verzweigung Brüttsellen auf 6 Fahrspuren
- Ausbau der A51 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Flughafen auf 6 Fahrspuren
- Zweiter Halbanschluss Opfikon

Gleichzeitig werden die bisher im kantonalen Richtplan festgelegte nördliche Linienführung der Glattalautobahn über Bassersdorf und Kloten, die „Nordumfahrung Kloten“ sowie der Ausbau des bestehenden Anschlusses Opfikon gestrichen.

Generelles

Mit der im Februar 2017 von den Schweizer Stimmbürgern angenommenen Schaffung des NAF wurde die Grundlage für die Aufnahme der Glattalautobahn ins Nationalstrassennetz geschaffen.

Das BAZL begrüsst das Vorhaben, indem diese Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz die im SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich festgelegten Zielsetzungen zur landseitigen Verkehrerschliessung des Flughafens unterstützt.

Zweiter Halbanschluss Opfikon

In der Vorprüfung wurde der Kanton beauftragt, die Zweckmässigkeit des im Richtplanentwurf vorgesehenen zweiten Halbanschlusses Opfikon zu prüfen.

In den Erläuterungen begründet der Kanton die Notwendigkeit des zweiten Halbanschlusses Opfikon damit, dass so auf den Ausbau des bestehenden Halbanschlusses zu einem Vollanschluss verzichtet werden kann und ein neuer Halbanschluss südlich der Verzweigung Zürich-Nord am zweckmässigsten ist.

Überdeckung ab dem östlichen Tunnelende

Zur besseren Einbettung in den dicht genutzten Siedlungs- und Landschaftsraum soll die Glattalautobahn gemäss dem Richtplaneintrag in ihrem östlichen Abschnitt, zwischen dem Tunnelende bei Dietli-

kon und der Verknüpfung mit der A1 bei Baltenswil, südlich der bestehenden Bahnlinie geführt werden. Dazu sind die Trassees der Glattalautobahn und der in diesem Abschnitt parallel verlaufenden Bahnlinie abzutauschen.

Das ASTRA bemerkt dazu, dass die Abklärungen zu einer Überdeckung „noch nicht genügend fortgeschritten“ sind. Sollte sich die Überdeckung als machbar erweisen, ist gemäss ASTRA die Kostenbeteiligung zwischen dem Kanton und dem Bund zu regeln. Die Festlegung „Überdeckung ab östlichem Tunnelende bis zur Verknüpfung mit der A1“ wird vom Bund im Sinne einer Absichtserklärung des Kantons zur Kenntnis genommen.

Realisierungshorizont

Aus Sicht des ASTRA ist der im Richtplan festgelegte Realisierungshorizont „mittelfristig“ für das Vorhaben Glattalautobahn zu optimistisch, insbesondere weil die Finanzierung noch nicht gesichert ist. Gemäss den Erläuterungen entspricht „mittelfristig“ dem Bedarf aus Sicht des Kantons Zürich. Der effektive Realisierungszeitpunkt kann von der im kantonalen Richtplan getroffenen Festlegung abweichen.

Der Bund nimmt den im Richtplan festgelegten Realisierungshorizont „mittelfristig“ als Absichtserklärung des Kantons zur Kenntnis, er ist für den Bund nicht verbindlich.

Genehmigungsvorbehalt: Das Vorhaben Glattalautobahn wird mit folgenden Vorbehalten genehmigt:

Die „Überdeckung ab dem östlichen Tunnelende bis zur Verknüpfung mit der A1“ sowie der Realisierungshorizont „mittelfristig“ werden vom Bund im Sinne von Absichtserklärungen des Kantons zur Kenntnis genommen.

2.2 A1 Verzweigung Baltenswil - Anschluss Töss

Gemäss der durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung des ASTRA wird im Zusammenhang mit der Glattalautobahn der Ausbau des Autobahnabschnitts zwischen der Verzweigung Baltenswil und dem Anschluss Töss auf 8 Fahrstreifen notwendig.

Die SBB weisen in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die Abstimmung mit den verschiedenen Infrastrukturvorhaben und den Schnittstellen zur Bestandesinfrastruktur der SBB (Gleise und SBB-Übertragungsleitungen) in den Räumen Winterthur-Tössmühle, Kemptal, Hürlistein und Brüttsellen im Rahmen der weiteren Planungen sicherzustellen ist.

Der im Richtplan festgelegte Realisierungshorizont „mittel- bis langfristig“ für das Vorhaben entspricht gemäss den Erläuterungen dem Bedarf aus Sicht des Kantons Zürich und ist abgestimmt mit den weiteren Ausbauvorhaben (u.a. Glattalautobahn). Der effektive Realisierungszeitpunkt kann von der im kantonalen Richtplan getroffenen Festlegung abweichen.

Der Bund nimmt den im Richtplan festgelegten Realisierungshorizont „mittel- bis langfristig“ als Absichtserklärung des Kantons zur Kenntnis, er ist für den Bund nicht verbindlich.

Genehmigungsvorbehalt: Der im Richtplan angegebene Realisierungshorizont „mittel- bis langfristig“ wird vom Bund im Sinne einer Absichtserklärung des Kantons zur Kenntnis genommen.

2.3 A53 Oberlandautobahn

Das Bundesgericht hat in seinem Entscheid vom 12. Juni 2012 die bisherige Festlegung für die Schliessung der Lücke der kantonalen Hochleistungsstrasse A53 zwischen Uster und Hinwil aus Gründen des Moorschutzes aufgehoben. Mit der vorliegenden Richtplananpassung wird eine neue,

dem heutigen Kenntnisstand entsprechende Linienführung, die dem Bundesgerichtsurteil Rechnung trägt, im kantonalen Richtplan aufgenommen.

Mit der im Februar 2017 von den Schweizer Stimmbürgern angenommenen Schaffung des NAF wurde die Grundlage für die Aufnahme der Oberlandautobahn ins Nationalstrassennetz geschaffen. Gemäss ASTRA wird der Bund das bisherige kantonale Projekt übernehmen und ein Plangenehmigungsverfahren nach Nationalstrassengesetz durchführen.

Westlich des Kreisels Betzholz kreuzt sich der Ausbau der Autobahn mit dem geplanten Ausbau der Bahnlinie auf Doppelspur. Die SBB verlangen die Durchführung einer Machbarkeitsstudie, welche die Verträglichkeit der Linienführung der zwei Verkehrsträger nachweist.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ist nachzuweisen, dass der Ausbau der Autobahn im Bereich westlich des Betzholzkreisels mit dem geplanten Doppelspurausbau der Bahnlinie koordiniert werden kann.

Im Richtplan ist vorgesehen, die Integration der Übertragungsleitung Heusberg-Betzholz in das neu zu erstellende Autobahntrasse zu prüfen. Das BFE weist darauf hin, dass bestehende Übertragungsleitungen grundsätzlich Bestandesschutz geniessen.

In der Vorprüfung hatte das ARE dem Kanton aufgrund der Stellungnahme der ENHK den Auftrag erteilt, im Hinblick auf die Genehmigung aufzuzeigen, wie der Konflikt zwischen dem neuen Anschluss bei Linggenberg und dem BLN-Objekt Nr. 1409 Pfäffikersee gelöst werden kann. Gemäss dem Richtplaneintrag verläuft die Linienführung ausserhalb des BLN-Objekts. Die ENHK geht nun in ihrer Stellungnahme davon aus, dass das BLN-Objekt Nr. 1409 auch nicht durch Fernwirkungen tangiert wird.

BAK und ENHK gehen aufgrund der Erläuterungen im Richtplan davon aus, dass die Schutzziele des ISOS (Spinnereianlage Floos) berücksichtigt sind.

2.4 Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze

Das Vorhaben beinhaltet die Erschliessung des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur/Grüze für den motorisierten Individualverkehr. Zu diesem Zweck soll eine neue Hauptverkehrsstrassenverbindung zwischen der A1 bei Oberwinterthur und dem Zentrumsgebiet realisiert werden. Das bisher im Richtplan eingetragene Vorhaben „Entlastungsstasse Oberwinterthur“ wird aus dem Richtplan gestrichen.

Die SBB haben bereits im Rahmen der Vorprüfung darauf hingewiesen, dass die im nördlichen Abschnitt vorgesehene alternative Linienführung über die Riet- und Bahndammstrasse im räumlichen Konflikt zu der von den SBB geplanten Verbindungslinie zwischen der Service- und Abstellanlage Pünten und der Unterhaltsanlage Oberwinterthur steht.

Gemäss den Erläuterungen im Richtplan würde diese alternative Linienführung nur dann in Betracht gezogen, wenn sich die Hauptvariante mit der Brückenlösung als nicht machbar erweisen würde. In diesem Fall müsste im Rahmen der nachgeordneten Planung die Abstimmung mit den SBB noch erfolgen. Ansprechpartner: SBB Infrastruktur, Netzentwicklung Region Ost, Jürg Zimmermann, Vulkanplatz 11, 8048 Zürich, (juerg.zimmermann@sbb.ch, 076 347 04 41).

Das BAZL geht in seiner Stellungnahme davon aus, dass der Flugbetrieb auf dem Flugfeld Winterthur durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt wird. Vorbehalten bleibt jedoch die Prüfung des konkreten Strassenbau-Projekts.

Im Rahmen der Prüfung des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung 2. Generation wurde das Vorhaben Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (MIV1) aufgrund des Reifegrades und des Kosten/Nutzen-Verhältnisses in die C*-Liste aufgenommen. Die Genehmigung des Vorhabens im Richtplan ist kein Präjudiz für eine allfällige spätere Neubeurteilung des Vorhabens im Rahmen des Agglomerationsprogramms durch den Bund.

Im Rahmen der Vorprüfung wurde dem Kanton der Auftrag erteilt, die Schutzziele des ISOS-Objekts Winterthur zu berücksichtigen. Die ENHK stellt fest, dass mit der beschlossenen Linienführung keine mit Schutzzielen belegte Gebiete, Baugruppen, Umgebungszonen und –richtungen und Einzelelemente des ISOS-Objekts Winterthur betroffen sind.

2.5 Tramdepot Dietikon-Müsli

Für die Erstellung des Depots der Limmattalbahn wird im kantonalen Richtplan der Standort *Dietikon-Müsli* festgelegt. Der Standortentscheid wurde aufgrund einer umfassenden und breit angelegten Standortevaluation vorbereitet, an welcher die Planungsämter der Kantone Zürich und Aargau, die Behörden der betroffenen Gemeinden sowie die Planungsverbände beteiligt waren (Evaluation Depotstandort, Limmattalbahn AG, Mai 2014).

Gemäss Erläuterungsbericht wurde aufgrund der Standortevaluation ursprünglich der Standort *Asp* (Kanton AG) gegenüber dem Standort *Dietikon-Müsli* (Kanton ZH) aus raumplanerischer Sicht favorisiert, weil sich letzterer in einem Freihaltegebiet befindet.

Gemäss den Erläuterungen des Kantons hat sich bei der weiteren Bearbeitung gezeigt, dass die Realisierbarkeit am Standort *Asp* nicht gegeben ist, weil aufgrund der Altlastensituation hohe Sanierungskosten anfallen würden und die ursprünglich vorgesehene städtebauliche Entwicklung mit Integration des Depots nicht möglich ist.

Die Festlegung des Standortes *Dietikon-Müsli* ist aus raumplanerischer Sicht nachvollziehbar und begründet. Die durch das Depot beanspruchte Fruchtfolgefläche wird gemäss Richtplaneintrag durch Rekultivierung von Böden im Gebiet Bifang (Gemeinde Maschwanden) flächengleich kompensiert.

3 FOLGERUNG UND ANTRAG

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK zuhanden des Bundesrats folgender Genehmigungsentscheid beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht vom 30. Mai 2018 des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE wird die Richtplananpassung Teilrevision Kapitel 4 Verkehr (Vorhaben Strasse und öffentlicher Verkehr) mit den Vorbehalten in den Ziffern 2-3 genehmigt.
2. Vorhaben Glattalautobahn: Die „Überdeckung ab dem östlichen Tunnelende bis zur Verknüpfung mit der A1“ sowie der Realisierungshorizont „mittelfristig“ werden vom Bund im Sinne von Absichtserklärungen des Kantons zur Kenntnis genommen.
3. Vorhaben „A1 Verzweigung Baltenswil - Anschluss Töss“: der Realisierungshorizont „mittel- bis langfristig“ wird vom Bund im Sinne einer Absichtserklärungen des Kantons zur Kenntnis genommen.

Bundesamt für Raumentwicklung

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Ittigen, 30. Mai 2018