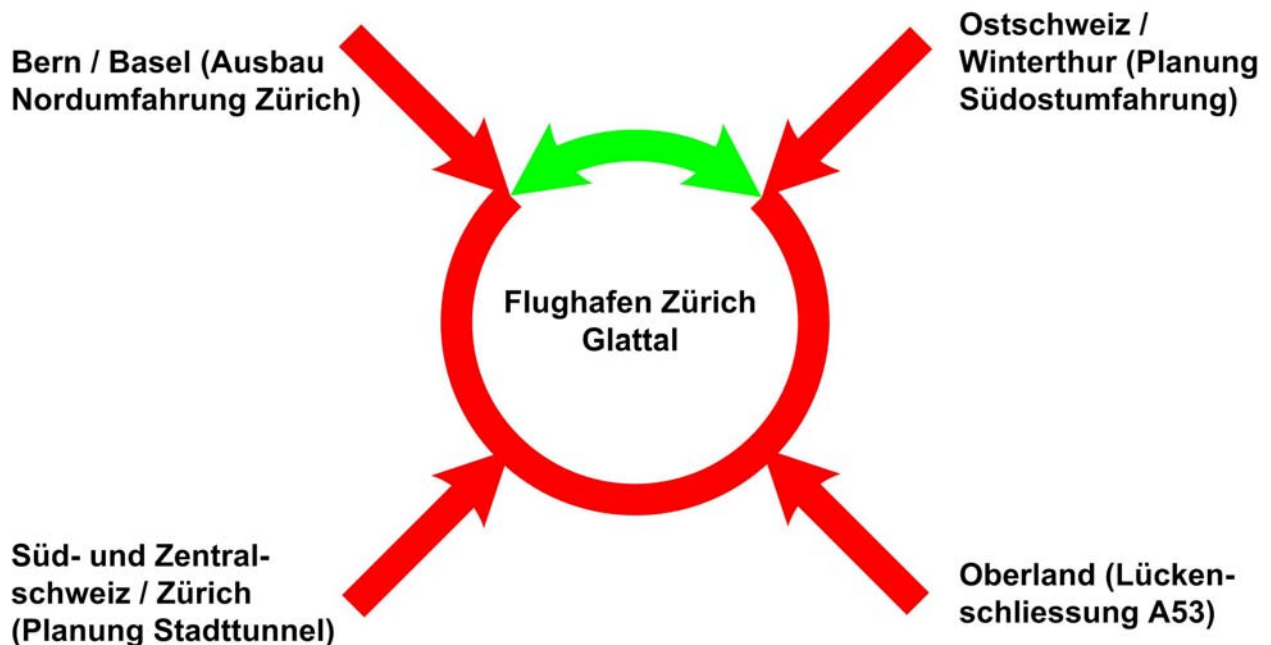


Glattalautobahn

**Basis für funktionsfähige Hochleistungsstrassen
im Grossraum Zürich sowie wirtschaftliches
Wachstum und Erhalt der Lebensqualität im Raum
Zürich Nord / Glattal / Flughafen Zürich**



Ausgangslage

Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr des UVEK belegt deutlich: Die A1 zwischen Brüttisellerkreuz und Dreieck Zürich-Ost ist bereits heute überlastet. Der Blick in die Zukunft zeigt Überlastungen der Hochleistungsstrassen (HLS) im gesamten Raum Limmattal - Zürich Nord - Glattal. Das bedeutet, dass die bereits heute überlasteten HLS in diesem Gebiet ohne Kapazitätssteigerungen bzw. Entlastungen nicht in der Lage sein werden, die wachsenden Verkehrsmengen zu verarbeiten.

HLS-Strategie

Mit seiner HLS-Strategie gibt der Kanton Zürich die Stossrichtung zur Lösung bestehender und zukünftiger Verkehrsprobleme auf den HLS vor. Verfolgt wird eine «Strategie Umfahrungsringe». Das Konzept baut auf drei Umfahrungsringen für die Räume Zürich, Flughafen/Glattal und Winterthur auf und ist bezüglich HLS-Ausbau als *Optimum für den Wirtschaftsraum Zürich* zu betrachten. Ein Schlüsselement dieser Strategie bildet die Glattalautobahn, welche den Ring Flughafen/Glattal schliesst und so erst das Funktionieren dieser Drehscheibe ermöglicht.



ZMB K10

Im Auftrag des Kantons Zürich wurde für die im kantonalen Richtplan 1995 eingetragene K10 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) durchgeführt. Bereits im Rahmen der HLS-Strategie zeigte sich, dass die K10 mehr als "nur" eine Verbindung der Ober- und Unterlandautobahn sein soll. Insbesondere muss diese Strasse:

- die Funktion des HLS-Netzes wirksam erhalten und bestehende Kapazitätsengpässe abbauen,
- bestehende National- und Staatsstrassen, insbesondere Ortsdurchfahrten entlasten,
- die Umwelt möglichst minimal belasten,
- die Erschliessung der Gemeinden und Entwicklungsgebiete im Glattal sowie des Flughafens langfristig sicherstellen bzw. verbessern.

Bestvariante Glattalautobahn

Aus der in der Folge erstellten Projektstudie zur Variantenoptimierung resultierte die **Variante 14.1 Option 2** als Bestvariante (im Folgenden *Glattalautobahn* genannt).

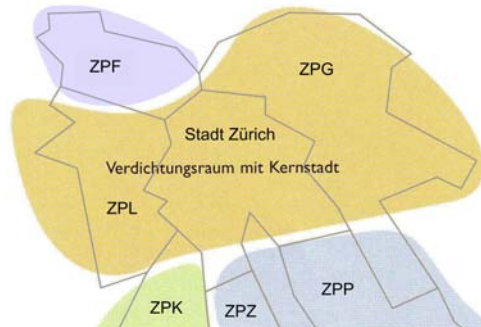
Die Glattalautobahn ist als 2x2-spurige HLS geplant und verbindet die A1 von Baltenswil im Osten mit der A1 Nordumfahrung westlich von Seebach. Die Strecke führt unter Bassersdorf und Kloten/Opfikon durch. Der direkte Anschluss des Flughafens Zürich und die Verbindung zur Unterlandautobahn A51 von der Ostschweiz und dem Oberland her wird mit der 2-spurigen Hauptverkehrsstrasse zwischen Kloten-Ost und -Nord sichergestellt. Der Halbanchluss Werft-Flughafen gewährleistet die direkte Verbindung zwischen dem Flughafen Zürich und dem westlichen Mittelland. Die ZPG beantragt, den in der ZMB untersuchten Halbanchluss (von und in Richtung Bern) in den kantonalen Richtplan einzutragen, um auch eine optimale Erschliessung des Flughafens von Westen her sicherzustellen.

Entwicklung der Region gewährleisten

Die Glattalautobahn ist auf die aktuellen regionalen Leitbilder, Konzepte und Planungen abgestimmt.

Raumentwicklungsleitbild RZU

Im Rahmen des Modellvorhabens «Konzept Siedlung und Verkehr Zürich und Umgebung» der RZU wurde festgehalten, dass Verkehrsinfrastrukturbauten im «Verdichtungsraum mit Kernstadt» Vorrang haben (vgl. Raumentwicklungsleitbild RZU).

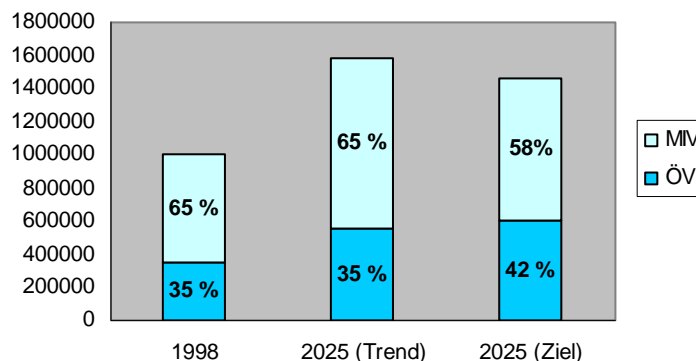


Leitbild Glattal (ZPG)

Das Glattal zählt zu den dynamischsten Regionen in der Schweiz. Grosse Entwicklungsgebiete (z.B. Glattpark) lassen ein weiteres Wachstum erwarten. Im Leitbild Glattal wird eine geordnete und attraktive Siedlungsentwicklung angestrebt. Das Glattal soll als Wohnstandort gefördert werden, damit auch künftig die Einwohnerzahl (heute 134'000 E) grösser als die Arbeitsplatzzahl (heute ca. 115'000 A) ist. Für das Jahr 2025 werden je maximal ca. 150'000 Einwohner und Beschäftigte angestrebt (Region ZPG). Um das *Wohnen im Glattal zu fördern* sind *verkehrliche Entlastungen der Ortszentren und Wohngebiete* notwendig. Für die angestrebte wirtschaftliche Entwicklung sind zusätzliche Kapazitäten für den MIV und den strassengebundenen öV bereitzustellen.

rGVK Glattal

Basierend auf dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Glattal (rGVK) wird angestrebt, eine *Zunahme des öV-Anteils* (Modalsplit) im Glattal von heute 35% auf 42%, resp. Abnahme des MIV-Anteils am Modalsplit von 65% auf 58% bis 2025 zu erreichen.



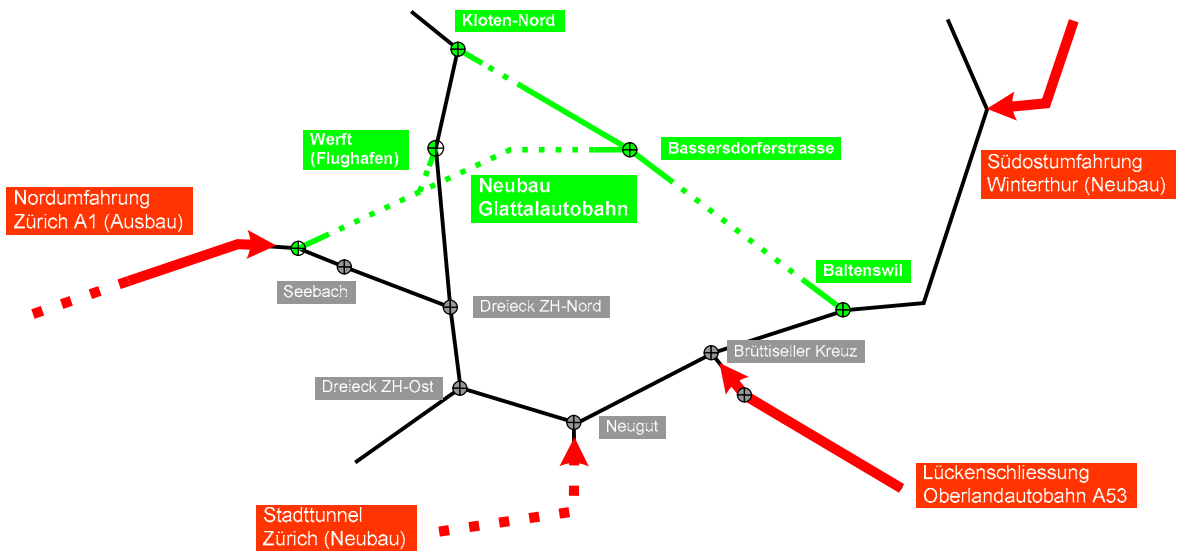
Entlastung Zentren / öV-Förderung

Die Realisierung der Glattalautobahn als wesentlichstes Ausbauelement im Glattal ist sowohl für die im Leitbild der ZPG angestrebte *Entlastung der Ortszentren*, als auch für die *Erhöhung des öV-Anteils* gemäss rGVK der Schlüssel zum Erfolg. Die Glattalautobahn trägt wesentlich zur Entlastung des bestehenden HLS-Netzes bei, wodurch die Verkehrsverlagerungen auf das Hauptstrassennetz der Region verringert und somit weitgehende Busbevorzugungen ermöglicht werden.

Nutzen der Glattalautobahn

Wirksamkeit übriger HLS-Vorhaben

Die Glattalautobahn ist die *Basis*, damit die *übrigen geplanten HLS-Vorhaben* im Grossraum Zürich Nord (Ausbau Gubrist, Oberlandautobahn, Stadttunnel sowie Südostumfahrung Winterthur) überhaupt sinnvoll ins HLS-Netz eingebunden werden und ihre *volle Wirkung* entfalten können. Nur mit dem Bau der Glattalautobahn kann verhindert werden, dass das HLS-System zwischen Seebach und Brüttisellerkreuz vollends zusammenbricht und dadurch der Raum Zürich Nord, Glattal und Flughafen Zürich als Wirtschafts- und Lebensraum an Attraktivität einbüsst.

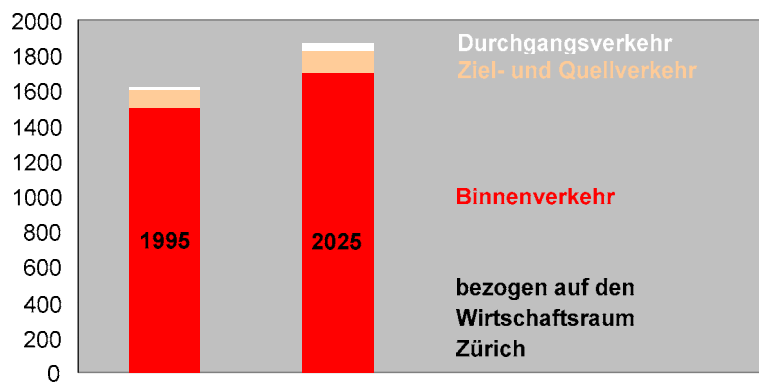


Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit des «Verdichtungsraumes mit Kernstadt», d.h. des Limmattals, der Stadt Zürich, des Glattals und des Flughafens Zürich, wird mit der Glattalautobahn langfristig sichergestellt. Mit dem HLS-Ring Flughafen/Glattal wird der bereits heute bestehende Engpass A1 im Glattal beseitigt, wovon alle Verkehrsteilnehmer auf den HLS in der Agglomeration Zürich profitieren.

Verbindungen sicherstellen

Die Glattalautobahn ist ein interregionales Bindeglied, dient jedoch auch dem Ziel-/Quell- wie auch dem Binnenverkehr im Wirtschaftsraum Zürich. Die untenstehende Abbildung zeigt, dass der Durchgangsverkehr im Wirtschaftsraum Zürich im Vergleich zum Ziel-/Quellverkehr und Binnenverkehr von untergeordneter Bedeutung ist.



Millionen Personenfahrten pro Jahr

Stabilität und
Flexibilität

Die Glattalautobahn wirkt sich bezüglich Stabilität und Flexibilität des HLS-Netzes im Raum Zürich Nord, Glattal und Flughafen Zürich positiv aus. Regionalverkehr (insbesondere Berufs- und Wirtschaftsverkehr) und Transitverkehr können zu einem Grossteil entkoppelt werden. Kostspielige Ausbauten unter Verkehr (Stelzentunnel, Brüttisellerkreuz und Dreieck Zürich-Nord), welche jahrelang die Kapazität der A1 verringern, zu mehr Unfällen und zu noch grösseren Stausituationen führen, können durch den Bau der Glattalautobahn vermieden werden.

Entlastung Zentren /
öV-Förderung

Dank ausreichenden Kapazitäten auf den Hochleistungsstrassen werden verschiedene Ortsdurchfahrten im Glattal vom Verkehr entlastet. Nur unter dieser Voraussetzung, und dank flankierender Massnahmen, wird die weitere Priorisierung des strassengebundenen öV erst ermöglicht. Damit stellt die Glattalautobahn auch die Basis zur Umsetzung des rGVK Glattal und somit auch des Agglomerationsprogrammes Siedlung und Verkehr des Kantons Zürich dar (vgl. RRB Nr. 151 vom 1. Februar 2006).

Dank mehrheitlich unterirdischer Linienführung unterstützt die Glattalautobahn auch die Entwicklungsvorstellungen, wie sie im aktuellen Leitbild Glattal der ZPG (u.a. Landschaftsvernetzung, Förderung von Wohnen im Glattal) formuliert wurden.

Forderungen

rasche Realisierung
Glattalautobahn

Die Glattalautobahn (Bestvariante 14.1 Option 2 inkl. Halbanschluss Werft-Flughafen) ist möglichst rasch nach dem Ausbau der A1 (Gubrist und Nordring) zu erstellen. Nur dadurch kann der Verkehrskollaps im Gebiet Zürich Nord, Glattal und Flughafen Zürich verhindert und vom vollen Nutzen des Ausbaus der Nordumfahrung Zürich profitiert werden. Ohne raschen Bau der Glattalautobahn kommt es aufgrund der überlasteten A1 im Glattal zu weiteren Verkehrsverlagerungen in die Siedlungsgebiete und zu Behinderungen des strassengebundenen öV. Im *Richtplangentext* ist der *Realisierungshorizont* mit "*mittelfristig*" zu bezeichnen, die zeitliche Koordination mit den Einträgen Nrn. 2a/2b (Stadttunnel) ist zu gewährleisten.

Stadttunnel Zürich /
Oberlandautobahn /
Waidhaldetunnel

Die Glattalautobahn darf nicht später als der Stadttunnel eröffnet werden, da die notwendigen Kapazitäten auf der A1 erst nach der Eröffnung der Glattalautobahn zur Verfügung stehen. Eine gleichzeitige Eröffnung der Oberlandautobahn mit der Glattalautobahn würde unerwünschten Druck auf das Brüttisellerkreuz verhindern. Hingegen steht einer raschen Realisierung des Waidhaldetunnels gemäss Agglomerationsprogramm nichts entgegen, da durch dieses Bauwerk kein Mehrverkehr auf die A1 vom Dreieck Zürich-Ost bis zum Brüttisellerkreuz zu erwarten ist.

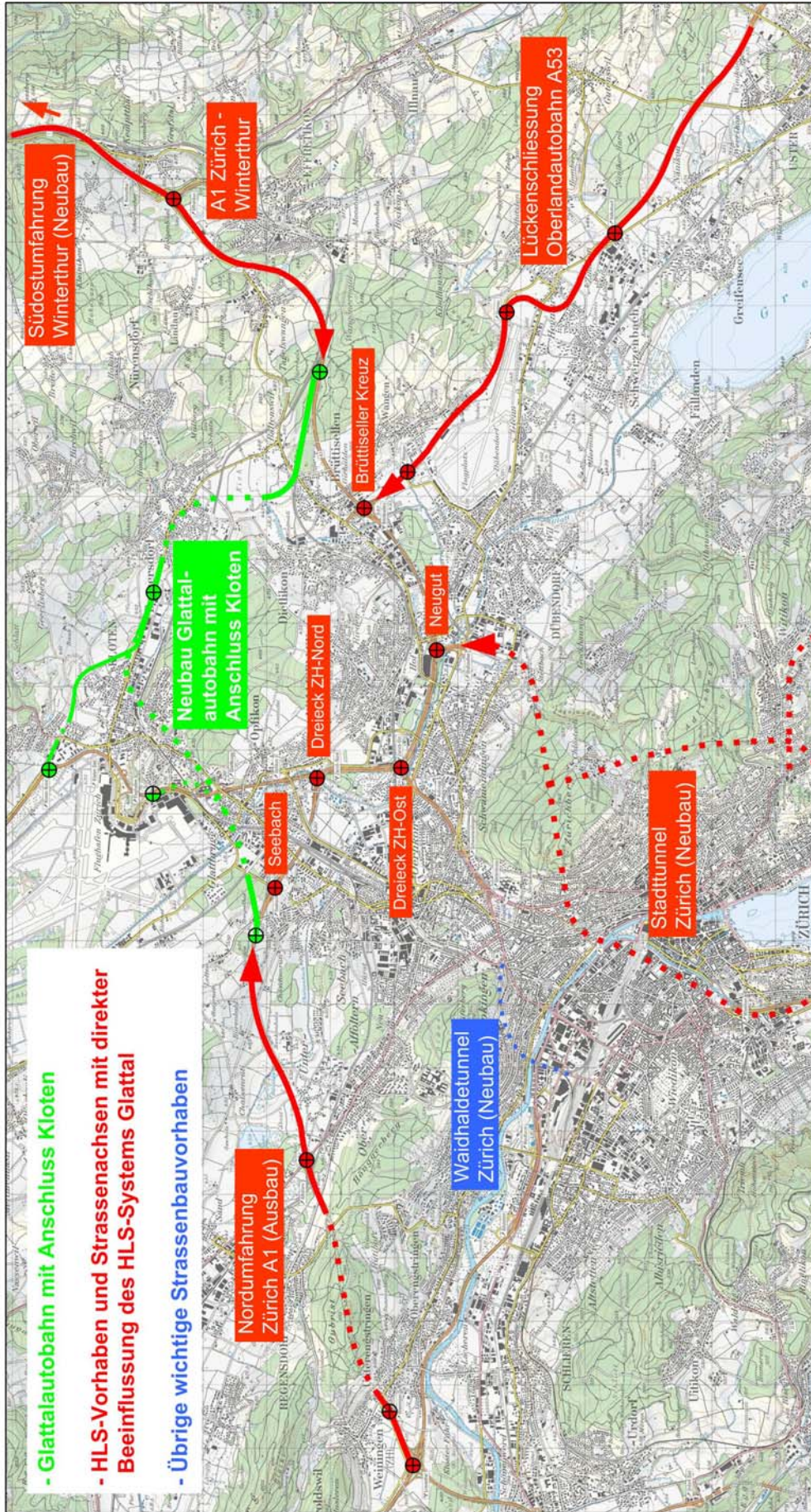
Aktuelle Planungen
berücksichtigen

Die kantonalen und regionalen Planungen und Erkenntnisse der letzten Jahre sind zu berücksichtigen, insbesondere das Leitbild Glattal der ZPG (2006), das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr des Kantons Zürich (2006), das Raumentwicklungsleitbild der RZU (2005), das rGVK Glattal (2005) sowie die aktuellen Ergebnisse aus der ZMB und Projektstudie Glattalautobahn (z.B. Microsimulation).

Grundlagen und Quellen

- Sachplan Verkehr, Teil Programm vom 12. September 2005 (Anhörungsentwurf)
- Sachplan Strasse, Konzeptteil (Teile I-IV und Anhänge), Vernehmlassungsentwurf; Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation 2002
- Hochleistungsstrassen im Kanton Zürich, Strategie und Elemente (HLS-Strategie); Baudirektion Kanton Zürich 2002
- Regionales Gesamtverkehrskonzept Glattal; Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich 2005
- Raumentwicklungsleitbild; RZU Regionalplanung Zürich und Umgebung 2005
- Leitbild Glattal; ZPG Zürcher Planungsgruppe Glattal 2006
- Zweckmässigkeitsbeurteilung K10 Umfahrung Kloten - Bassersdorf - Brüttsellen, Synthesebericht; Baudirektion Kanton Zürich 2002
- K10 Umfahrung Kloten - Bassersdorf - Brüttsellen, Optimierung der Variante 14, Synthesebericht; Baudirektion Kanton Zürich 2004
- RRB Nr. 151. Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr; Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich, Sitzung vom 1. Februar 2006
- Kantonaler Richtplan, Teil Verkehr; Kanton Zürich, Fassung öffentliche Auflage vom Mai/Juni 2005
- Kantonaler Richtplan, Teil Verkehr, Kanton Zürich, Fassung gemäss Regierungsratsbeschluss vom 17. November 2004

Anhang



- Glattalautobahn mit Anschluss Kloten
- HLS-Vorhaben und Strassenachsen mit direkter Beeinflussung des HLS-Systems Glattal
- Übrige wichtige Strassenbauvorhaben

