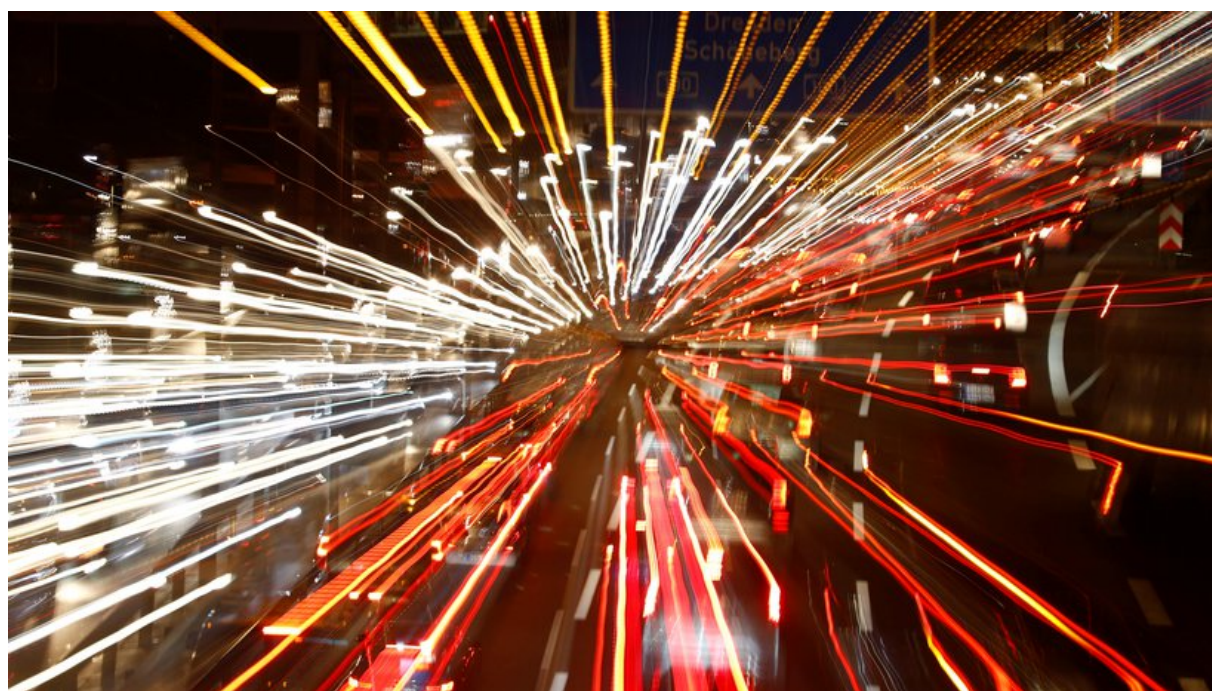




Automobil Club der Schweiz
Automobile Club de Suisse
Automobile Club Svizzero

ACS-Positionspapier

Motorisierter Individualverkehr im Kanton Zürich sowie in den Städten Winterthur und Zürich



Stand 30. Juni 2019



Inhalt

1. Mobilität im Kanton Zürich	3
1.1 Gleichwertige Verankerung von MIV und ÖV in der Verfassung	3
2. Parkplatzangebote	3
2.1. Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen	3
2.2. Parkplatzpolitik in der Stadt Zürich – historischer PP-Kompromiss	4
2.3. Parkplatzpolitik in der Stadt Winterthur	5
2.4. Carsharing-Parkplätze auf öffentlichem Grund	5
3. Mischverkehrszonen	6
4. Tempo-30-Zonen	6
4.1. Tempo 30 auf Haupt- und Sammelstrassen bzw. kommunalen Strassen mit quartierübergreifenden Funktionen in der Stadt Zürich	6
4.2. Tempo 30-Monitoring von Stadt und Kanton Zürich	7
4.3. Parl. Initiative «Den Verkehr auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen»	8
5. Initiative «Züri autofrei»	9
6. ÖV-Priorisierung und Kaphaltestellen	9
7. Leistungsbezogene Nutzungsabgaben	10
7.1. Mobility-Pricing	10
7.2. Road-Pricing (Kostenpflicht für das Befahren von Innenstädten)	11
8. Baustellenplanung und Baustellenbewirtschaftung	12
9. Kantonale Strassenprojekte - Vorhaben HVS-Netz	13
9.1. Ausbau Verkehrssystem nach wirtschaftlichen und transparenten Grundsätzen	13
9.2. Rosengartentram und Rosengartentunnel – Chance Rosengarten	13
9.3. Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze Winterthur	14
9.4. Autobahnzubringer Obfelden – Ottenbach	14
9.5. Umfahrung Eglisau	15
9.6. Umfahrung Grüningen	15
9.7. Übersicht über die wichtigsten geplanten Vorhaben im HVS-Netz	16
10. Nationale Strassenprojekte – Vorhaben HLS-Netz	16
10.1. Ausbau Nordumfahrung inkl. 3. Röhre Gubrist	16
10.2. Einhausung Schwamendingen	16
10.3. Glatttalautobahn	17
10.4. Ausbau A1 Winterthur (6spurig)	17
10.5. Effiziente Nutzung des Strassennetzes – zeitweise Freigabe Pannestreifen	17
10.6. Oberland-Autobahn	18
10.7. Übersicht über die wichtigsten geplanten Vorhaben im HLS-Netz	19



1. Mobilität im Kanton Zürich

Mobilität entspricht einem Grundbedürfnis der Menschen. Die Schweiz als Land inmitten von Europa lebt von der Mobilität von Menschen und Gütern. Die individuelle Mobilität ist deshalb nicht nur ein Merkmal einer freien Gesellschaft, sondern auch eine zentrale Voraussetzung für die langfristige Funktionsfähigkeit unserer Städte. Eine funktionierende Mobilität ist ein entscheidender Erfolgsfaktor für unsere Wirtschaft und unseren Wohlstand.

Eine effiziente Mobilität entlastet das Verkehrsnetz, stärkt die Wirtschaftsregion Zürich und erhöht die Attraktivität des ganzen Kantons. Das im Gesamtverkehrskonzept des Regierungsrates (GVK2006) im Jahr 2006 festgelegte Ziel, dass mindestens 50% des zusätzlichen MIV- und ÖV-Mehrverkehrs im Kanton Zürich durch den ÖV bewältigt werden, ist erreicht. Im Zeitraum 2007 bis 2015 übernahm der ÖV 54% des Neuverkehrs. Ende 2018 wurde die 4. Teilergänzung der S-Bahn in Betrieb genommen. Einige wichtige Strassenbauprojekte wie die Westumfahrung Zürich, der Umbau Pfingstweidstrasse, die Einhausung Schwamendingen und der Ausbau der Nordumfahrung Zürich sind vollendet, stehen im Bau oder kurz vor der Umsetzung¹. Rund 60% der Personentransporte im Kanton Zürich erfolgen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Dessen Bedeutung ist damit unverändert hoch.

1.1 Gleichwertige Verankerung von MIV und ÖV in der Verfassung

Am 24. September 2017 stimmte die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich mit 61,3 Prozent der Verankerung des motorisierten Individualverkehrs in der Verfassung deutlich zu. Die Bestimmung verpflichtet den Kanton, für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz zu sorgen. Kapazitätseinschränkungen auf den Hauptverkehrsachsen sind nur möglich, wenn sie im umliegenden Strassennetz kompensiert werden.

2. Parkplatzangebote

2.1. Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen

Am 1. November 2018 führte der Regierungsrat eine Vernehmlassung über die Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfes in kommunalen Erlassen² in einem internen Kreis durch. Nachdem die Teilrevision des Planungs- und Baugesetzes zum Thema Parkierungsvorschriften gescheitert ist, soll die Wegleitung jene vom Oktober 1997 ersetzen. Die Vorlage stiess in der Vernehmlassung jedoch auf harsche Kritik von allen Seiten. Derzeit ist unklar, ob der Regierungsrat an dieser Wegleitung festhalten wird.

¹ Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich, 2018, S. 8

² https://are.zh.ch/internet/audirektion/are/de/aktuell/mitteilungen/wegleitung_parkplaetze/_jcr_content/content-Par/downloadlist/downloaditems/wegleitung_zur_regel.spooler.download.1541086645898.pdf/PP-Wegleitung_Vernehmlassung.pdf



2.2. Parkplatzpolitik in der Stadt Zürich – historischer PP-Kompromiss

Der im Verkehrsrichtplan der Stadt Zürich verankerte «Historische Kompromiss» verlangt die Umlagerung der Parkplätze 1:1. Wenn der Bau eines unterirdischen Parkplatzes bewilligt wird, müssen Strassenrandparkplätze aufgehoben und die frei gewordenen Flächen grundsätzlich für die Erweiterung von Fussgängerzonen genutzt werden. Der „Historische Kompromiss“ garantiert, dass dem Detailhandel und den Dienstleistungsbetrieben eine gewisse Mindestanzahl von Besucher- und Kundenparkplätzen zur Verfügung steht. Eine von Markus Knauss (Grüne) eingereichte Motion zielt auf Abschaffung des „Historischen Kompromisses“. Bei der Behandlung der Motion im Gemeinderat wurden von Seiten der SP leichte Textänderungen eingebracht, welche nicht mehr von Streichung von Parkplätzen spricht, sondern von einer „Anpassung im Richtplan“ sprechen. Die Motion Knauss wurde in dieser abgeänderten Form mit den Stimmen von Rot/Grün gegen die Stimmen der Bürgerlichen überwiesen. Durch diese behördenverbindliche Motion wird der ursprüngliche „Historische Kompromiss“ aufgeweicht, indem nun bei einzelnen Strassenbauvorhaben Parkplätze ersatzlos gestrichen werden. Der Stadtrat hat nun zwei Jahre Zeit, um die verlangten Anträge im Rahmen einer Anpassung des Verkehrsrichtplans dem Gemeinderat vorzulegen. Gegen den Beschluss des Gemeinderates kann das fakultative Referendum ergriffen werden.

Der ACS verlangt die Beibehaltung des «Historischen Kompromisses». Wird ein Parkplatz aufgehoben, dann müssen innerhalb eines entsprechenden Perimeters in kürzester Zeit Ersatzparkplätze errichtet werden. Ausserdem fordert der ACS mehr Bewusstsein, dass die Lage der Parkplätze einen wesentlichen Einfluss auf den Umsatz der umliegenden Geschäfte hat und der Abbau auch zu einer veränderten Ladenstruktur beiträgt. Delikatessengeschäfte, Möbelläden, Handwerkerbetriebe und viele andere verschwinden zugunsten von internationalen Boutiquen und Fastfood-Ketten. Ausserdem behindern der Parkplatzabbau und der Abbau von Umschlagplätzen die Gewerbetreibenden. Wir fordern ein Umdenken und Augenmass beim Abbau von zentral gelegenen Parkplätzen.

In den Quartieren, wo der „Historische Kompromiss“ keine Anwendung findet, soll die Gesamtzahl der Parkplätze in den „blauen Zonen“ ebenfalls erhalten bleiben. Diese Parkplätze dienen einerseits den Anwohnern, welche aus beruflichen Gründen auf ein Auto angewiesen sind und über keinen privaten Abstellplatz verfügen und andererseits auch den Besuchern, Lieferanten und Servicehandwerkern.

Position ACS Sektion Zürich

Wir fordern eine Beibehaltung des „Historischen Kompromisses“ und eine laufend aktualisierte Parkplatzbilanz. Diese soll aufzeigen, wo Parkplätze in der gesamten Stadt Zürich, nicht nur im Bereich des für den «Historischen Kompromiss» gültigen Perimeters, wegfallen oder neue dazukommen. Denn Parkplatzquantität hat nichts mit Parkplatzqualität zu tun.

In den Quartieren darf die Gesamtzahl der Parkplätze in den „blauen Zonen“ ebenfalls nicht reduziert werden.



2.3. Parkplatzpolitik in der Stadt Winterthur

In Winterthur werden derzeit sowohl die Parkplatzverordnung (PPVO/2018.53) für das Parkieren auf Privatgrund als auch drei Vorlagen betreffend «Bewirtschaftung des Parkraums auf öffentlichem Grund» debattiert. Nachdem die Bevölkerung im 2015 die damalige PPVO mit 60,13% klar ablehnte, wurde unter der Leitung eines bürgerlichen Stadtrates eine gewerbefreundlichere Vorlage erarbeitet. Die neue links-grün-dominierte Stadt-Regierung änderte nach der öffentlichen Vernehmlassung jedoch wichtige Formulierungen, bevor die Vorlage zur Bearbeitung in die Sachkommission kam. Derzeit wird die Vorlage dort debattiert und kommt voraussichtlich gegen Herbst 2019 in den Rat.

Die insgesamt drei Vorlagen betreffend «Bewirtschaftung des Parkraums auf öffentlichem Grund» sehen vor, dass inskünftig alle Parkplätze auf öffentlichem Grund bewirtschaftet werden (zeitliche Beschränkung und/oder maximale Parkdauer). Zudem sollen die Parkgebühren deutlich erhöht werden bzw. der Stadtrat soll innerhalb einer vorgesehenen Bandbreite die Gebühren inskünftig selber erhöhen dürfen. Die Vernehmlassung zu den drei Vorlagen, welche sich mit diesem Thema befassen, läuft bis am 21. Juni 2019³. Befremdend wirkt, dass der Stadtrat die Umsetzungsvorlage für die Bewirtschaftung des Parkraumes (2019.21) bereits am 20. März 2019 z.Hd. des Gemeinderates verabschiedet hat.

Position ACS Sektion Zürich

Wir fordern eine PPVO, welche den Bedürfnissen des lokalen Gewerbes und der Bevölkerung Rechnung trägt. Dass durch ein restriktives Parkplatzangebot oder hohe Parkgebühren Autofahrende zum Umsteigen auf den ÖV bewegt werden können, wird bestritten. Im Gegenteil: Neuste Erkenntnisse in der Verhaltensökonomie zeigen, dass für Menschen andere Kriterien als Zeit und Geld eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen. Ein Paradigmenwechsel ist angezeigt⁴. Bei Institutionen, welche nicht über einen Monopolcharakter verfügen, entsteht zudem Ausweichverkehr in andere Regionen und damit Mehrverkehr.

2.4. Carsharing-Parkplätze auf öffentlichem Grund

Der Druck auf die öffentlichen Parkplätze in den Städten nimmt weiter zu. Nach den digitalen Vermietungen von Velos und Roller drängen auch Carsharing-Firmen in die Grossstädte, die gegen eine jährliche Gebühr ihre Fahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen (bspw. in der blauen Zone) abstellen wollen. Das Carsharing - Modell sieht vor, dass die Fahrzeuge nach dem Gebrauch nicht am gleichen Ort parkiert werden müssen, wo man sie gemietet hat, sondern an den dafür freigegebenen Parkplätzen innerhalb der ganzen Stadt. Der Gemeinderat

³ <https://stadt.winterthur.ch/gemeinde/verwaltung/sicherheit-und-umwelt/stadtpolizei/vernehmlassung-parkplatzbewirtschaftung> (2. Juni 2019)

⁴ <https://espacemobilite.ch/wp-content/uploads/2019/05/Verkehrspolitik-Experten-fordern-ein-grundlegendes-Umdenken.pdf>



der Stadt Zürich hat bereits eine Motion gutgeheissen und an den Stadtrat überwiesen.

Position ACS Sektion Zürich

Wir sind gegen derartige Parkierungsangebote auf öffentlichem Grund für Carsharing-Fahrzeuge, weil damit die ohnehin schon knapp bemessenen Parkplätze in den Städten weiter reduziert würden.

3. Mischverkehrszonen

Was in der Stadt Zürich lange Zeit als Allerweltsmittel in Sachen Verkehrspolitik für Fussgänger und Velofahrer unter dem Zauberwort Mischverkehrszonen gehandelt worden ist, gibt es nicht mehr. Die Mischverkehrszonen - Velofahrer und Fussgänger auf dem Trottoir - sind in Zürich nach einem Gutachten eines Verwaltungsrechtlers nicht weiter zulässig. Mit dem Gutachten wird die bisherige Praxis auf den Kopf gestellt; Trottoirs bleiben ausschliesslich mit wenigen Ausnahmen den Fussgängern vorbehalten. Beispielsweise dürfen gehbehinderte Personen mit motorisierten Rollstühlen die Trottoirs nach wie vor benutzen.

Position ACS Sektion Zürich

Wir begrüssen die Entflechtung von Fussgängern und Velofahrenden auf den Trottoirs, damit die Gehsteige für die Fussgänger inskünftig weniger Stress und mehr Sicherheit bedeuten. Allerdings darf der Wegfall der Trottoir-Benützung für Velofahrende nicht dazu führen, dass der Strassenraum für die motorisierten Individual-Verkehr auf Kosten von Velorouten weiter beschränkt wird.

4. Tempo-30-Zonen

4.1. Tempo 30 auf Haupt- und Sammelstrassen bzw. kommunalen Strassen mit quartierübergreifenden Funktionen in der Stadt Zürich

Der Stadtrat sieht sich aufgrund des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG) und der Lärmschutzverordnung des Bundes sowie aufgrund diverser Bundesgerichtsentscheide verpflichtet, Lärmschutzmassnahmen an der Quelle zu treffen, um die Strassen – gemäss Bund – lärmschutzmässig zu „sanieren“. Tempo 30 wird als primäre und kostengünstigste Massnahme – als Sanierung an der Quelle – anerkannt (BGE). Als weitere bzw. sekundäre und teurere Massnahmen kämen – gemäss Bundesrecht – Lärmschutzwände und Schallschutzfenster in Frage. Auf Bundesebene wurde am 9. Mai 2019 eine Motion eingereicht, welche den Bundesrat beauftragt, eine Anschlusslösung ab 2023 für die Programmvereinbarungen



im Bereich Lärmschutz zu erarbeiten. Insbesondere soll eine langfristige Bundesfinanzierung für die Strassenlärmsanierungen vorgeschlagen werden.

Basierend auf den genannten Voraussetzungen hat der Stadtrat bereits auf zahlreichen kommunalen Strassenabschnitten in allen Stadtteilen, auf welchen der Lärmimmissionsgrenzwert überschritten wird, eine Geschwindigkeits-Limite von 30 statt wie bisher 50 Stundenkilometern eingeführt. Die geplanten bzw. bereits teilweise realisierten Temporeduktionen umfassen über 20 Strassenkilometer und sollen die bestehenden Tempo-30-Zonen ergänzen.

Das Schweizerische Bundesgericht hat mit Urteil vom 20. März 2018 die Beschwerde des ACS Sektion Zürich und des TCS Sektion Zürich gegen die Einführung von Tempo 30 auf verschiedenen Streckenabschnitten in der Stadt Zürich abgelehnt. Wir sind enttäuscht, dass sich das Gericht mit unseren Einwendungen und jenen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) nur marginal auseinandergesetzt hat und die Begründung äusserst knapp ausfiel. Aufgrund dieses Urteils besteht die Gefahr, dass Tempo 30 bald flächendeckend in der Stadt Zürich eingeführt wird. Dies würde jedoch den Volkswillen deutlich verletzen. Denn mit 79,7% hat das Stimmvolk die Vorlage «für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen» abgelehnt.

Position ACS Sektion Zürich

Wir setzen uns weiterhin gegen die Einführung von Tempo-30-Zonen auf Haupt- und Sammelstrassen bzw. kommunalen Strassen mit quartierübergreifenden Funktionen ein.

4.2. Tempo 30-Monitoring von Stadt und Kanton Zürich

Ende September 2017 hat sich die Bevölkerung des Kantons Zürich mit 61,3 Prozent sehr klar für ein leistungsfähiges Strassennetz im Kanton Zürich ausgesprochen. Dass die Stadt Zürich direkt nach dem deutlichen Volksentscheid die Ausschilderung von Tempo-30 auf Hauptverkehrsachsen rasch fortgesetzt hat, obwohl noch ein Rechtsstreit auf Bundesebene hängig war, befremdete den ACS sehr. Das Vorgehen der Stadt führte auch zu grossen Unstimmigkeiten mit der Kantonsregierung. Anfang März 2019 gaben nun Stadt und Kanton Zürich gemeinsam bekannt, dass «umfangreiche Wirkungskontrollen» zu Tempo 30 durchgeführt werden sollen. Auf neun Strassen – davon sieben Strassen von überkommunaler Bedeutung - soll ein Monitoring stattfinden. Im April/Mai 2019 wurden gemäss Planung Messungen mit Tempo 50 durchgeführt. Im Sommer werden die Strecken auf Tempo 30 umsignalisiert und anschliessend weitere Messungen durchgeführt. Unter anderem geht es um die Abschnitte auf der Hofacker-, der Regensdorfer-, der Zweier- sowie auf der Rämistrasse direkt vor Universität und ETH. Untersucht werden neben dem Lärmthema auch Fragen betreffend Veränderung der Reisezeit des Individualverkehrs, ob Ausweichverkehr entsteht und ob sich Verzögerungen für den öffentlichen Verkehr ergeben.



Unklar ist derzeit, auf welchen 9 Strassenabschnitten genau die Wirkungskontrollen durchgeführt werden, wie die Messungen vor und nach der Temporeduktion stattfinden und wie die ganze Versuchsreihe und die Variablen aufgebaut sind. Spannend wäre auch zu wissen, ob wie bei den «Tempo-30-Versuchen während der Nacht» im Jahr 2014 zwischen Lärm unterschieden wird, welcher durch den MIV oder den ÖV verursacht wird. Beim MIV wurden damals strengere Massstäbe angesetzt und damit zwischen «guten» und «schlechtem» Lärm unterschieden. Die damaligen Studien basierten zudem auf veraltetem Datenmaterial aus Laborversuchen.

Bisher gibt es keine allgemein anerkannten Studien zur Wirkung der Tempo-Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30, welche auf stichfesten Messergebnissen basieren. Im Gegenteil: Das ASTRA gab im 2018 bekannt, dass alle bis zu diesem Zeitpunkt gemachten Berechnung von potentiellen Lärmreduktionen auf falschen Datengrundlagen basierten.

Position ACS Sektion Zürich

Wir begrüssen eine sachliche Prüfung von Tempo 30. Vom geplanten Monitoring in besonderen Verkehrssituationen erhoffen wir uns relevante Informationen zur tatsächlichen Wirkung von Tempo 30 betreffend Lärmreduktion. Zudem begrüssen wir es sehr, dass die Temporeduktion nicht nur monothematisch betrachtet wird, sondern auch die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Entstehung von Ausweichverkehr in das Monitoring miteinbezogen werden. Wir bedauern es, dass die Verkehrsverbände in die Konzeption des Versuches nicht eingebunden wurden. Damit wurde eine Chance verpasst, Transparenz und Vertrauen in die Ergebnisse zu schaffen.

4.3. Parl. Initiative «Den Verkehr auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen»

Im Nationalrat wurde am 16. Juni 2017 eine Parlamentarische Initiative eingereicht, welche fordert, dass auf Hauptverkehrsachsen innerorts generell Tempo 50 gilt und dieser Grundsatz nur aus Gründen der Sicherheit, insbesondere aber nicht aus Lärmschutzgründen umgangen werden kann. Ziel dieser Vorlage ist es, den Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsachsen sicherzustellen. Zudem soll Tempo 30 nicht dazu dienen, den MIV aus rein politischen Gründen zu behindern. Bei dem Erlass einer allgemeinen Innerortsgeschwindigkeit von Tempo 50 nahm der Bundesrat bereits eine Interessenabwägung zwischen den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und dem Lärmschutz vor. Im Jahr 2001 unterstützten die Stimmenden diese Politik, in dem sie die schweizweite Einführung von innerorts Tempo-30 auf Hauptverkehrsachsen mit 80% wuchtig ablehnten.

Die Vorlage ist auf Bundesebene umstritten. Während die vorberatende Kommission NR sowie der Nationalrat dieser Vorlage deutlich zustimmten, haben sowohl die vorberatende Kommission SR sowie der Ständerat selber die Vorlage im April 2019 klar abgelehnt. Als Begründung wird aufgeführt, dass die Forderung einen zu grossen Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie bedeuten würde und dass diese die Verpflichtung hätten, die Bevölkerung vor Lärm zu schützen.



Position ACS Sektion Zürich

Wir begrüßen den Vorstoss und seine Zielsetzung, unterstützt er doch das Anliegen des ACS, Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen zu verhindern.

5. Initiative «Züri autofrei»

Am 8. August 2017 reichte die Juso Zürich die Initiative «Züri autofrei» mit knapp 4'000 Unterschriften ein. Die Forderung der Initiative ist radikal: «Das Stadtgebiet wird vom individuellen Motorfahrzeugverkehr befreit, und Alternativen werden entsprechend gefördert. Erlaubt bleibt Motorfahrzeugverkehr, soweit er zur Versorgung der Bevölkerung und des Gewerbes, zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Dienste und des öffentlichen Verkehrs, sowie zur Gewährleistung der Mobilität für Menschen mit eingeschränkter Mobilität erforderlich ist». Sowohl der Zürcher Stadtrat als auch der Bezirksrat haben die Initiative als ungültig erklärt mit der Begründung, dass das Bundesgericht kürzlich entschieden hatte, dass eine Gemeinde nicht ein ganzes Gemeindegebiet mit einem Fahrverbot belegen darf. Zudem seien die grundsätzlichen Ziele der Initianten, nämlich die Förderung des öffentlichen und des Langsamverkehrs, bereits in der Gemeindeordnung verankert. Mitte Dezember 2018 kam das Verwaltungsgericht jedoch überraschend zu einem anderen Schluss. Nach dem Grundsatz «in dubio pro populo» erklärt dieses die Initiative für gültig; die Gemeinden hätten einen erheblichen Spielraum. Ein Fahrverbot auf Kantons- und Nationalstrassen schliesst jedoch auch das Verwaltungsgericht aus. Die Wirtschaftsverbände haben nun den Entscheid an das Bundesgericht weitergezogen.

Position ACS Sektion Zürich

Wir sind überzeugt davon, dass die Initiative übergeordnetem Recht widerspricht. Zudem wäre der ÖV gar nicht in der Lage, die gesamten Nutzer des MIV aufzunehmen. Ein Mobilitätskollaps wäre die Folge. Diesen gilt es mit allen Mitteln zu verhindern.

6. ÖV-Priorisierung und Kaphaltestellen

Immer wieder werden bereits bestehende Haltestellen von Busbuchten in Fahrbahnhaltestellen umgebaut und diese dann als sogenannte Kaphaltestellen ausgelegt. Kaphaltestellen zwingen die Autofahrenden, hinter dem Bus zu warten, bis die Fahrgäste ein- und ausgestiegen sind. Der ACS wendet sich nicht gegen solche Anordnungen, sofern für den Bus eine eindeutige Verbesserung resultiert, wenn also z.B. die Haltestelle knapp vor einem Lichtsignal liegt und so der Stauraum vor diesem Signal für den Bus freigehalten wird. In allen anderen Fällen stellen wir den Behörden kritische Fragen. Ein besonderer Fall sind Tramhaltestellen in der Stadt Zürich, die in ähnlicher Art umgestaltet werden. Diese richten sich meist in



irgendeiner Form gegen den motorisierten Individualverkehr. Zusammen mit Partnern aus der Politik suchen wir Gegenmassnahmen und ergreifen solche wenn möglich. Denn solche politisch motivierten Kaphaltestellen verursachen unnötigen Stau und damit unnötigen Lärm- und Abgasimmissionen.

Position ACS Sektion Zürich

Wir stehen hinter Kaphaltestellen, sofern für Tram oder Bus eine eindeutige Verbesserung des Verkehrsflusses aus den baulichen Massnahmen resultiert. Gegen politisch motivierte Kaphaltestellen setzen wir uns jedoch konsequent zur Wehr.

7. Leistungsbezogene Nutzungsabgaben

7.1. Mobility-Pricing

Heute stösst in Zentren die Verkehrsinfrastruktur des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und auf der Strasse an Grenzen. Das grosse Bevölkerungswachstum in den Zentrumsgebieten (80% des gesamten Bevölkerungswachstums soll gemäss Raumplanung in den städtischen Agglomerationen erfolgen) wird die Situation noch verschärfen. Die Staustunden haben sich gemäss ASTRA seit 2010 verdoppelt und betragen mittlerweile rund 16'000 Stunden. Der Verteilungskampf um die finanziellen Mittel für Bahn und Strasse verschärft sich zunehmend und die Verkehrsmittel, insbesondere Bahn und Auto, werden gegeneinander ausgespielt. Häufig wird suggeriert, dass ÖV der Umwelt von Nutzen sei, dass das Auto hingegen störende Einflüsse generiere und deshalb nicht nur seine, sondern auch die Zeche des ÖV bezahlen müsse. Dabei wird vergessen, dass sowohl der ÖV als auch der MIV Emissionen verursachen. Mobility-Pricing trägt diesem Umstand Rechnung und ist deshalb bisher das einzige gesamtheitliche Lösungskonzept.

Die Idee des Mobility-Pricings ist klar; wer viel und auf beliebten Strecken zu den attraktivsten Zeiten fährt, soll mehr dafür bezahlen. Dieser Grundsatz soll für alle Verkehrsteilnehmer gelten – also für die Autofahrenden wie auch für die ÖV-Nutzer. Ziel des Mobility-Pricings ist die Reduktion der Verkehrsmengen während den Stosszeiten in stark belasteten Gebieten.

Ob Mobility-Pricing in Politik und Bevölkerung je Akzeptanz finden wird, dürfte entscheidend davon abhängen, wie hoch die zu erwartenden Kosten sind. Eine Herausforderung bildet zudem der Umgang mit dem Gewerbe. Dieses muss sich den Kundenwünschen anpassen und ist zeitlich kaum flexibel. Was werden Bus-, Zug- und Autofahrten in Zukunft kosten? Der ACS hat bisher als einziger Berechnungen zu diesem Thema angestellt. Die Preise würden pro gefahrenen Kilometer berechnet. Angebote wie das GA würden mit dem Mobility-Pricing der Vergangenheit angehören. Die Zuschläge sollen sich verursachergerecht zusammensetzen: «Pay as you drive» bzw. «Pay as you use».



Der Bundesrat nahm im Mai 2015 den Entwurf eines Konzeptberichtes für das Mobility-Pricing zur Kenntnis und eröffnete eine Anhörung. Die Anhörung zeigte, dass die meisten Kantone, Verbände und Parteien dem Mobility-Pricing grundsätzlich positiv gegenüberstehen. Mobility-Pricing sieht der Bund in erster Linie als ein Instrument zur Lösung von Kapazitätsproblemen und nicht zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Für Mobilität soll nicht mehr, sondern anders bezahlt werden. Der Bundesrat hat das UVEK an seiner Sitzung vom 5. Juli 2017 beauftragt, das Thema mit einer Wirkungsanalyse am Beispiel des Kantons Zug weiter zu vertiefen. Im Rahmen dieser Arbeiten soll untersucht werden, wie sich benützungsabhängige Verkehrsabgaben auf Mobilität und Bevölkerung auswirken⁵.

Position ACS Sektion Zürich

Wir begrüßen die Einführung des Mobility-Pricings. Dabei sollen die fixen Abgaben (Automobilsteuer, Autobahnvignette, kantonale Motorfahrzeugsteuer) fahrleistungsabhängigen und dynamischen Abgaben weichen. Die Umsetzung soll staatsquotenneutral erfolgen. In einem zweiten Schritt soll auch die Mineralölsteuer inkl. Zuschlag ebenfalls in eine Kilometer-Abgabe überführt werden. Ziel des ACS ist, die Finanzierung der Mobilität langfristig sicherzustellen und die Spitzen im Verkehrsaufkommen zu brechen.

7.2. Road-Pricing (Kostenpflicht für das Befahren von Innenstädten)

Unter Roadpricing versteht man die Benützung einer Strasse gegen Entgelt. Massgebende Faktoren sind der Zweck der Abgabe, der Kreis der Abgabepflichtigen und der vorgesehene Abgabebereich. Wichtigste Zwecke seien die Verkehrslenkung, nicht aber die Verkehrsfinanzierung. In den aktuell diskutierten Fällen in der Schweiz geht es um die Kostenpflicht für das Befahren von Zentren schweizerischer Grossstädte. Zwar machte sich der Zürcher Stadtrat 2008 für ein Pilotprojekt stark. Roadpricing ist derzeit aber weniger ein Thema.

Aus Sicht des ACS sind Innenstädte keine Museen, sondern lebendige Zentren in denen gewohnt, gearbeitet, gefeiert und produziert wird. Da die Schweiz kleinräumig ist und die Situation unserer Städte nicht mit ausländischen Millionenmetropolen (London, Singapur) vergleichbar ist, drängt sich eine solche Massnahme nicht auf. Zudem kann der ÖV nie alle Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung abdecken und stösst schon heute zeitweise an seine Grenzen.

Roadpricing verursacht Ausweichverkehr und belastet Wohngebiete. Es benachteiligt die Einwohner der Agglomeration, behindert deren Bewegungsmöglichkeiten und erhöht deren Mobilitätskosten. Sie werden darum Städte vermehrt meiden, was dazu führt, dass Geschäfte in den Städten verschwinden. Zudem sollen wieder Autofahrende einseitig für die Gesamtmobilität zur Kasse gebeten werden.

⁵ <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/mobility-pricing.html> (2. Juni 2019)



Position ACS Sektion Zürich

Wir engagieren uns gegen die Einführung eines Roadpricings. Es benachteiligt die Bewohner der Agglomeration und würde nur bei sehr hohen Gebühren zu einem Umsteigeeffekt und damit zum geplanten Effekt führen. Finanziell schwächere Mitmenschen würden dadurch massiv benachteiligt.

8. Baustellenplanung und Baustellenbewirtschaftung

Die freie Zugänglichkeit der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr ist für den innerstädtischen Detailhandel und die Dienstleistungsbetriebe von entscheidender Bedeutung. In den Städten Zürich und Winterthur behindern Grossbaustellen den motorisierten Individualverkehr jedes Jahr massiv. Der ACS steht für effizientere Baustellenplanung und -bewirtschaftung ein. Baustellen sind nach verkehrsplanerischen Gesichtspunkten zu koordinieren.

Position ACS Sektion Zürich

Wir fordern vom Kanton

- *eine bessere und rollende Planung: Keine gleichzeitige Behinderung von mehreren Verkehrsachsen bzw. -knotenpunkten*
- *ein effizienteres Baustellenmanagement: Kürzere Baustellenabschnitte anstatt grossräumiger Absperrungen, wo nicht gebaut wird*
- *die Bereitstellung von pragmatischen Umkehrungsmaßnahmen, insbesondere durch temporäre Aufhebung bestehender Verkehrsführungen (beispielsweise Einbahnstrassen temporär aufheben)*
- *das Einführen eines Mietmodells für die Strassenbaufirma als Anreiz für kurze, intensive Bauarbeiten im Rahmen der liberalisierten Lärmvorschriften der Stadt Zürich*
- *Parkplätze, welche während Bauarbeiten von mind. einem Jahr wegfallen, sollen kompensiert werden*



9. Kantonale Strassenprojekte - Vorhaben HVS-Netz

9.1. Ausbau Verkehrssystem nach wirtschaftlichen und transparenten Grundsätzen

Der ACS vertritt die Haltung, dass der massive Ausbau von Verkehrswegen volkswirtschaftlich seinen Grenznutzen erreicht hat. Es braucht einen koordinierten Ausbau mit Augenmass statt einer Verlagerung von Stauwurzeln.

Die Verkehrsplanung muss integral und interdisziplinär zwischen den hierarchischen Stufen von Bund, Kanton und Gemeinden erfolgen. Es ist nicht vertretbar, dass eine Stelle wie das ASTRA den Fokus allein auf die Nationalstrassen legt und über massgebliche Verkehrsführungen entscheidet, die weder mit dem Kanton noch mit einer Grossstadt abgesprochen und koordiniert sind (Bsp. Spurabbau am Milchbuck, Zürich). Die Trägerschaft der Nationalstrassen ist neu zu regeln. Die Entflechtung von Infrastruktur (Nationalstrassen-AG für Bau und Unterhalt) und Gesamtverkehr (Verwaltung für Steuerung und Überwachung) ist anzustreben. Auf diese Weise kann das bestehende Hochleistungsnetz optimal geplant und nach wirtschaftlichen Grundsätzen ausgebaut, bewirtschaftet und transparent finanziert werden. Ausserdem setzt sich der ACS dafür ein, dass Quersubventionierung der Bahn durch den Autofahrer nicht mehr möglich ist.

Position ACS Sektion Zürich

Wir fordern den Ausbau der Verkehrssysteme mit Augenmass. Das Hauptaugenmerk ist auf die Verbindung von Subzentren und die rasche Behebung von Mängeln und Störungen in belasteten Netz zu richten.

9.2. Rosengartentram und Rosengartentunnel – Chance Rosengarten

Seit 45 Jahren zerschneidet die Rosengartenstrasse das Stadtquartier Wipkingen. Die meistbefahrene Strasse der Schweiz passieren täglich rund 56'000 Autos. Auf dieser wichtigen kantonalen Achse staut sich der Berufsverkehr - in die Stadt hinein und aus der Stadt hinaus. Immer drängender wird auch die Entlastung des Tramknotens am Hauptbahnhof. Eine Tramtangente zwischen Zürich Nord und Albisrieden ist überfällig.

Die Gesamtlösung Rosengartentram und Rosengartentunnel ist eine einmalige Chance. Dieses kantonale Schlüsselprojekt stärkt die Verbindung zwischen dem Limmattal, der Stadt Zürich und dem Glatttal. Der Tunnel macht oberirdisch den Raum für das Tram- und den Langsamverkehr frei. Tram und Tunnel bedingen sich wechselseitig und helfen, den Verkehr wohn- und wirtschaftsverträglich zu organisieren. Die Stadtzürcher haben es 2010 wuchtig abgelehnt, auf der Rosengartenstrasse ein Tram zulasten des Autoverkehrs verkehren zu lassen. Sie wollten den öffentlichen und den privaten Verkehr nicht gegeneinander ausspielen. Der Tunnel ist über Verkehrsfonds und Strassenfonds des Kantons Zürich finanzierbar. Voraussichtlich wird sich auch der Bund im Rahmen seiner Agglomerationsprogramme beteiligen. Die Arbeiten an der «Stadtreparatur» (Umgestaltung Quartier) bezahlt die Stadt Zürich.



Der Kantonsrat sagte am 25. März 2019 mit 103:64 Stimmen klar ja zum Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel. Der VCS hat dagegen das Referendum ergriffen – 5'200 Unterschriften wurden eingereicht. Die Abstimmung über die Vorlage wird voraussichtlich am 17. November 2019 stattfinden.

Position ACS Sektion Zürich

Wir sehen die Gesamtlösung Rosengartentram und Rosengartentunnel als einmalige Chance. Wir sagen JA zu

- *Tram-Netz der Zukunft*
- *Miteinander von Schiene und Strasse*
- *mehr urbane Lebensqualität*

Das Projekt ermöglicht den Ausbau der ÖV-Kapazitäten, ohne den MIV zu behindern.



9.3. Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze Winterthur

Das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) sieht für das Gebiet Neuhegi-Grüze eine verkehrliche Gesamtlösung vor. Diese trägt zur guten Erreichbarkeit des neuen urbanen Zentrums für alle Verkehrsmittel und Nutzerinnen und Nutzer bei. Der Gemeinderat der Stadt Winterthur hat am 7. April 2014 der vom Stadtrat vorgeschlagenen Linienführung zugestimmt. Im 2014 beantragte der Regierungsrat eine entsprechende Richtplanänderung, welcher der Kantonsrat im 2017 zustimmte. Im 2018 stuft der Bund die Erschliessungslösung wegen „fehlender Konkretisierung der flankierenden Massnahmen“ zurück. Ende 2018 verpflichtete sich der Winterthurer Stadtrat, das Projekt nun mit hoher Priorität in Zusammenarbeit mit dem Kanton voranzutreiben. Die Ressourcen für die entsprechende Projektierung wurden im Budget genehmigt.

9.4. Autobahnzubringer Obfelden – Ottenbach

Am 23. September 2012 sprachen sich 62,6 Prozent der Züricher Stimmberechtigten für den A4-Zubringer aus und bewilligten damals den Kantonsanteil von 38,9 Mio. Franken. Die Gesamtkosten des Projektes wurden auf 65,4 Mio. Franken geschätzt⁶. Aufgrund zahlreicher Einsprachen sowie der strengen Umweltschutzaufgaben (inkl. archäologische Vorsondierungen) ergab die Projektierung jedoch Mehrkosten von rund 5,36 Mio. Franken, die der Regierungsrat beim Kantonsrat zusätzlich beantragen muss. Die Liegenschaftpreise (Fr. 0.94

⁶ https://tba.zh.ch/internet/audirektion/tba/de/aktuell/aktuelle_strassenprojekte/autobahnzubringer_obfelden_ottenbach.html (7. Juni 2019)



Mio). sind in der Gemeinde seit 2010 kontinuierlich gestiegen, die Entsorgung von Altlasten (Fr. 2,1 Mio.) sowie die umfangreiche Projektierung (Fr. 2,32 Mio.) verteuerten das Projekt. Inkl. Unvorhergesehenes und Werkleitungsarbeiten (werden zurückbezahlt) beantragte der RR am 27. März 2019 dem KR einen Kredit von 14,88 Mio. Franken. (Vorlage 5529). Stimmt der KR dieser Vorlage im 2019 zu, kann im 2020 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Bauzeit beträgt rund 3 Jahre.

9.5. Umfahrung Eglisau

Im 2009 überwies der Kantonsrat die Motion 55/2009 „Realisierung Umfahrung Eglisau“ mit 136:38 Ja-Stimmen an den Regierungsrat. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutz-Kommission (ENHK) erachtete das Richtplantrassee jedoch als nicht vereinbar mit der Schutzverordnung (Rheinlandschaft und geschütztes Eisenbahnviadukt), weshalb eine weitere Linienführung ausgearbeitet werden musste. Doch auch nach dieser Planung sah ein Gutachten der ENHK/EKD das Schutzobjekt immer noch als beeinträchtigt. Im Februar 2019 lancierte die Volkswirtschaftsdirektion einen Wettbewerb für die Brückenlösung, welcher die Lösungsfindung beschleunigen soll. Der Regierungsrat möchte die Bevölkerung in Eglisau so rasch als möglich vom Durchgangsverkehr entlasten. Im Herbst 2019 wird ein Entscheid der Jury unter der Leitung des Amts für Verkehr erwartet. Die Gemeinde Eglisau ist mit dem Gemeindepräsidenten Peter Bär in der Jury vertreten.

9.6. Umfahrung Grüningen

Das „Stedtli“ Grüningen ist im Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Kleinstadt von nationaler Bedeutung aufgeführt. Das Gebiet rund um das „Stedtli“ ist auf kantonaler, regionaler und kommunaler Stufe grundsätzlich vor einer Bebauung geschützt. Um die Bevölkerung und die Bauten im Stedtli vor dem Durchgangsverkehr zu entlasten wurde im 2003 eine Vorprojektstudie für eine Umfahrungslösung durch die Gemeinde Grüningen lanciert. Im 2010 wurde eine Vertiefungsstudie zur Tal- und Brückenvariante umgesetzt. Im 2012 fällte der Regierungsrat einen Variantenentscheid für die Brückenvariante. Darauf folgten Gutachten der ENHK zur Brückenvariante bzw. zur möglichen Beeinträchtigung der Bau-substanz. Im 2017 wurde ein Wettbewerbsverfahren in Form eines Studienauftrages zur Optimierung des Brückenprojekts aus dem Jahr 2011 durchgeführt. Ein Projekt des Teams „Calatrava“ vermochte wegen dem sorgfältigen Umgang mit den Schutzvorgaben und der Landschaft zu überzeugen und die Hauptkritikpunkte der ENHK auszuräumen. Die Baukosten werden auf 24.2 Mio. Franken geschätzt. Die Erarbeitung eines Vorprojektes (Erarbeitung Kreditvorlage an den Kantonsrat) beginnt voraussichtlich im 2019. Der Baubeginn ist abhängig von allfälligen Einsprachen und wird derzeit auf 2026 geschätzt.

9.7. Übersicht über die wichtigsten geplanten Vorhaben im HVS-Netz⁷

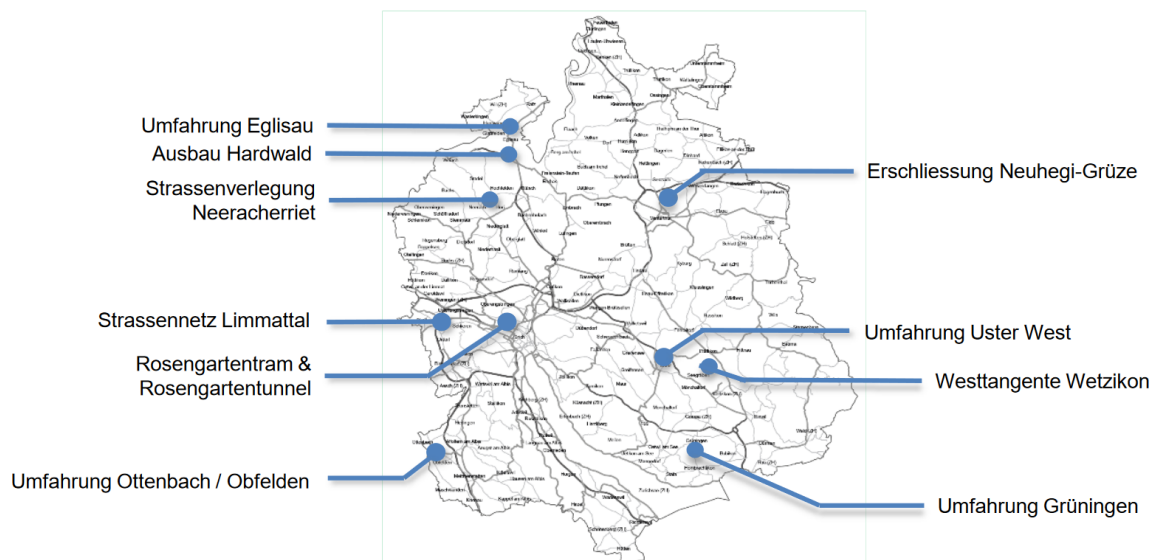


Abbildung 1: Übersicht Vorhaben HVS-Netz (Quelle: Präsentation Amt für Verkehr, September 2018)

10. Nationale Strassenprojekte – Vorhaben HLS-Netz

10.1. Ausbau Nordumfahrung inkl. 3. Röhre Gubrist

Der Ausbau der Nordumfahrung befindet sich im Bau. Die Bauzeit beträgt 5 Jahre für den Ausbau der 3. Röhre plus 3 Jahre für die Sanierung der 1. & 2. Röhre. Der 6spurige Ausbau des Autobahnabschnittes Affoltern – Seebach wird im 2019 eröffnet. Das Gesamtprojekt wird voraussichtlich im 2025 abgeschlossen sein.

10.2. Einhausung Schwamendingen

Die Einhausung Schwamendingen, welche vom ASTRA in Zusammenarbeit mit Stadt und Kanton Zürich realisiert wird, ist in erster Linie ein umweltwirksames Strassenprojekt. Sie minimiert Beeinträchtigungen, die von der Autobahn verursacht werden (Lärm, Abgase). Am 1. April 2019 erfolgte der offizielle Spatenstich. Das Projekt wird voraussichtlich im 2024 fertiggestellt sein⁸.

⁷ Präsentation Informationsveranstaltung Staatsstrassen, 27. September 2018, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich (Amt für Verkehr), Seite 22

⁸ <https://einhausung.ch/> (2. Juni 2019)



10.3. Glatttalautobahn

Die geplante Glatttalautobahn verbindet (meist unterirdisch) den Zürcher Nordring direkt mit der A1 bei Baltenswil nördlich des Brüttiseller Kreuzes. Sie soll die Hauptachse im Raum Opfikon – Wallisellen – Dübendorf entlasten. Im Rahmen der durchgeführten Anpassungen wurde sie neu in den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) aufgenommen. Sobald die Inkraftsetzung des Netzbeschlusses erfolgt ist, kann die Glatttalautobahn im Rahmen eines generellen Vorprojektes weiter vertieft werden. Das ASTRA bereitet diese Projektierung (unter Berücksichtigung der ausstehenden Kreditfreigabe durch das Bundesparlament) im Hinblick auf das Inkrafttreten des Beschlusses bereits vor. So ist ein unverzüglicher Start der Projektierung gewährleistet⁹

10.4. Ausbau A1 Winterthur (6spurig)

Auf der Autobahn A1 rund um Winterthur verkehren gemäss den aktuellen ASTRA Verkehrsdaten zu Spitzenzeiten 85'000 (Seuzach) bzw. 106'000 (Wülflingen) Fahrzeuge pro Tag. Der Abschnitt Zürich-Nord bis Winterthur gilt als grösster Stauschwerpunkt im Schweizer Hochleistungsstrassennetz mit Stau an 355 Tagen pro Jahr. Insbesondere in den Räumen Wülflingen und Seuzach/Wiesendangen bestehen zudem drei Unfallschwerpunkte. Im Rahmen einer übergeordneten Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB „Region Glatttal – Winterthur“) wurde ein umfangreiches Spektrum an Lösungsmöglichkeiten entwickelt, untersucht und bewertet. Im Rahmen dieses Engpassprojektes plant das Bundesamt für Strassen ASTRA die A1 zwischen Winterthur-Töss und Winterthur-Wülflingen sowie Winterthur-Nord und Winterthur-Ost auf 2x3 Fahrstreifen und zwischen Winterthur-Wülflingen und Winterthur-Nord auf 2x4 Fahrstreifen zu erweitern. Derzeit läuft die Projektierung eines generellen Projektes. Die Inbetriebnahme erfolgt frühestens 2035¹⁰.

10.5. Effiziente Nutzung des Strassennetzes – zeitweise Freigabe Pannestreifen

Rasche und sofortige Mängel und Störungen im System sind heute schon dringend zu beheben, indem das bestehende Netz effizienter bewirtschaftet und genutzt wird. Bei hoher Verkehrsdichte wie z.B. auf der A1 zwischen Winterthur-Töss und Winterthur-Wülflingen sowie Winterthur-Nord und Winterthur-Ost könnte heute schon der Stau kaskadenförmig herunter gebrochen werden, indem als erstes die Systemgeschwindigkeit angepasst und der Pannestreifen zur Benutzung freigegeben wird. Ein temporär adaptives Verkehrsregime – z.B. von Tempo 100 auf Tempo 80 und zu gegebener Zeit sogar auf Tempo 60, unter Freigabe des Pannestreifens – würde den risikoreichen sowie ökologisch und psychologisch belastenden Stop-and-go-Mechanismus verhindern. Der Stau verwandelt sich somit in einen zähfließenden Verkehrsfluss. Auf diese Weise könnten die Staustunden massiv reduziert werden.

⁹ <https://afv.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/afv/de/strassenverkehr/nationalstrassen/glatttalautobahn.html> (2. Juni 2019)

¹⁰ <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/nordostschweiz/a1-winterthur-toess-winterthur-ost-6-spurausbau/projektuebersicht.html> (2. Juni 2019)



Bereits im 2006 (194/2006) und im 2008 (171/2008) wurde im KR entsprechenden Anfragen gestellt. Seit 2010 läuft zwischen Ecublens und Morges ein Pilotprojekt, das in Stosszeiten erlaubt, den Pannestreifen als weitere Fahrspur einzusetzen. Die Erfahrungen sind durchwegs positiv. Die Kapazität konnte um 20 Prozent gesteigert werden, wodurch sich die Staus dort meistens verhindern liessen. Von März bis November 2019 werden im Autobahnabschnitt Ohringen – Oberwinterthur die notwendigen baulichen Massnahmen umgesetzt (Einrichtung von Signalträgern, Informationspanel), damit die Pannestreifenbewirtschaftung zur Verflüssigung des Verkehrs eingesetzt werden kann. Ein Beschluss, ob und per wann die Pannenbewirtschaftung umgesetzt wird, liegt jedoch noch nicht vor¹¹.

Position ACS Sektion Zürich

Wir fordern das ASTRA auf, die Pannestreifenbewirtschaftung auf der A1 zwischen Ohringen und Winterthur so rasch als möglich einzuführen. Zudem ist der Ausbau der A1 zwischen Winterthur-Töss und Winterthur-Wülflingen sowie Winterthur-Nord und Winterthur-Ost auf 6 Spuren konsequent voranzutreiben, damit der Ausbau raschestmöglich umgesetzt werden kann.

10.6. Oberland-Autobahn

Die kantonale Oberlandautobahn A53 zwischen dem Brüttseller Kreuz und der Kantons-grenze St.Gallen erschliesst das wirtschaftlich bedeutende und bevölkerungsreiche Zürcher Oberland. Die Schliessung der Autobahnlücke zwischen Uster und dem Kreisel Betzholz ist für die ganze Ostschweiz von grosser Bedeutung. Die Autobahn würde die Bevölkerung vom Durchgangsverkehr entlasten, der heute durch Wetzikon und das Aathal rollt. Das im 2008 beschlossene Ausführungsprojekt konnte nicht umgesetzt werden, da gemäss Bundesgerichtsentscheid aus dem Jahr 2012 der Schutz der Moorlandschaft der geplanten Linienführung entgegenstand.

Die Volkswirtschaftsdirektion suchte daraufhin eine neue, bewilligungsfähige Linienführung. Im Mai 2017 genehmigte der Kantonsrat den Richtplaneintrag der neuen Linienführung für das Bauwerk. Mit der Umsetzung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) per 1. Januar 2020 wird die Oberlandautobahn Teil des Nationalstrassennetzes. Da die Planungsarbeiten für die Oberlandautobahn noch nicht abgeschlossen sind, wird die Oberlandautobahn erst im nächsten Ausbauschnitt des Nationalstrassennetzes aufgeführt und beschlossen. Vorläufig liegt der Ball noch beim Kanton Zürich, welcher die Arbeiten zum Projekt der Lückenschliessung mit Nachdruck vorantreibt. Damit sollen optimale Voraussetzungen für eine rasche Umsetzung des Projektes nach der Übergabe per 1. Januar 2020 an das zuständige Bundesamt geschaffen werden.

¹¹ <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/nordostschweiz/a1-ohringen-oberwinterthur/uebersicht.html>

Position ACS Sektion Zürich

Wir fordern National- und Ständerat auf, die Schliessung der Oberland-Autobahn mit der neuen Linienführung voranzutreiben und so rasch als möglich umzusetzen.

10.7. Übersicht über die wichtigsten geplanten Vorhaben im HLS-Netz¹²

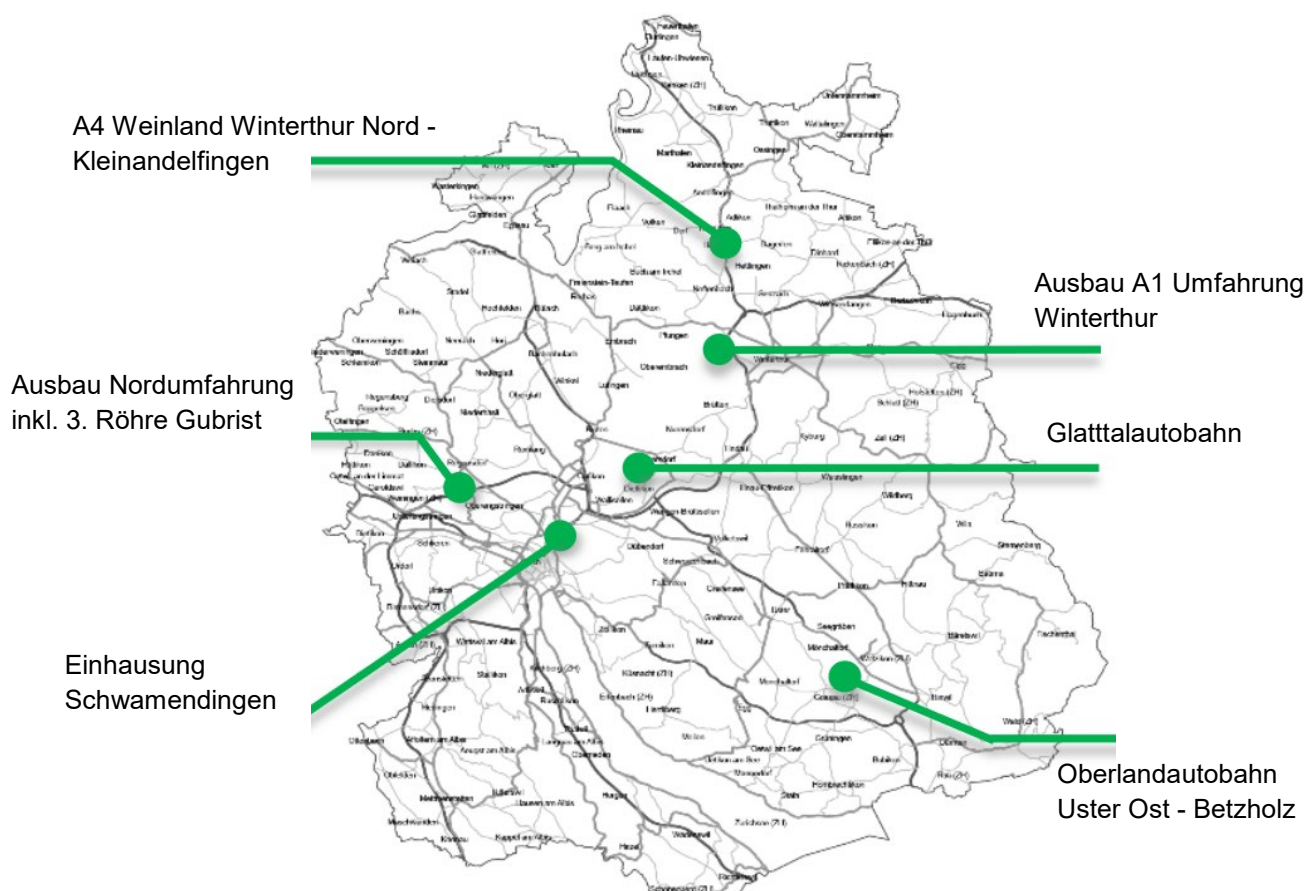


Abbildung 2: Übersicht Vorhaben HLS-Netz (Quelle: Präsentation Amt für Verkehr, September 2018)

¹² Präsentation Informationsveranstaltung Staatsstrassen, 27. September 2018, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich (Amt für Verkehr), Seite 20