

Sitzung vom 19. April 2000

635. Anfrage (Einhausung der Autobahn N 1.4.4 in Schwamendingen)

Kantonsrat Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Mitunterzeichnende haben am 24. Januar 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Vor rund einem Jahr, am 4. März 1999, ist die überparteiliche Volksinitiative «Für die Einhausung der Autobahn in Schwamendingen» eingereicht worden. Schon Jahre vor deren Einreichung sprachen Quartiervertreterinnen und -vertreter bei den zuständigen Stellen der Baudirektion vor und legten ihre Anliegen dar. Somit ist die Problemlage seit Jahren bekannt, und Vorabklärungen sind längstens getätigt. Trotzdem liegt noch kein Antrag der Regierung vor. Statt dessen soll jetzt am Südportal der Einhausung der daran anschliessende Schöneich-Autobahntunnel saniert werden, was zur teilweisen Sperrung der N 1.4.4 führen wird. Auch stehen Sanierungen der N 1.4.4 zwischen Aubrugg und Schöneichtunnel an, also genau im Bereich der vorgesehenen Einhausung.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wann kann die Öffentlichkeit damit rechnen, dass ihr dringendes Anliegen, die Einhausung der Autobahn in Schwamendingen, vom Regierungsrat behandelt wird? Wie ist der Stand der Dinge? Was ist der Grund für die offensichtlich lange Behandlungsdauer?
2. Fachleute schlagen vor, die Einhausung zusammen mit den Sanierungen der N 1.4.4 vorzunehmen. Zieht der Regierungsrat diese sich daraus ergebenden Synergien bei der Bearbeitung der Volksinitiative in Betracht? Wenn nein, warum nicht?
3. Die Sanierung des Schöneichtunnels führt zu starken Beeinträchtigungen des Verkehrs auf der N 1.4.4 und vor allem der Anwohnerinnen und Anwohner entlang den Ausweichstrecken. Warum hat man mit dieser Sanierung nicht zugewartet, bis der Entscheid über die Volksinitiative in Regierungs- und Kantonsrat gefallen ist, damit Geld gespart, Synergien genutzt und die Beeinträchtigungen minimiert werden können?
4. Würden alle drei Projekte, Sanierung Schöneichtunnel, Sanierung N1.4.4 und Bau der Einhausung (oder wenigstens Vorarbeiten hierzu), gemeinsam in Angriff genommen, könnten die Verkehrsbehinderungen minimiert und die Kosten gesenkt werden. Wie hoch veranschlagt der Regierungsrat solche Einsparungen, und wie stellt er sich zur Minimierung der Verkehrsbehinderungen und zur Beeinträchtigung der Bevölkerung?
5. Weshalb verzichtet der Regierungsrat auf ein Gesamtkonzept zur Situation der N 1.4.4 in Schwamendingen? Ist er bereit, ein solches zu erstellen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Die Volksinitiative «zur Einhausung der Autobahn Schwamendingen» ist am 4. März 1999 eingereicht worden. Sie lautet wie folgt: «Es ist eine Kreditvorlage zum Bau einer Einhausung des Autobahnabschnitts zwischen Schöneichtunnel und Aubrugg vorzulegen. Die Einhausung hat die Lärmschutzverordnung des Bundes vollumfänglich zu erfüllen und kann in kostengünstiger Leichtbauweise, z.B. als Metall-Glas-Konstruktion, erstellt werden.»

Der Kantonsrat hat in seiner Sitzung vom 28. Juni 1999 zur Kenntnis genommen, dass die Volksinitiative in der Form der einfachen Anregung zu Stande gekommen ist, und hat diese dem Regierungsrat zu Bericht und Antrag überwiesen. Gemäss § 17 Abs. 2 des Gesetzes über das Vorschlagsrecht des Volkes (Initiativgesetz, LS 162) ist der Antrag innert anderthalb Jahren nach Einreichung der Initiative, d.h. bis spätestens 4. September 2000, dem Kantonsrat vorzulegen. Die gemäss Initiativgesetz dem Regierungsrat zustehende Behandlungsdauer von anderthalb Jahren muss vorliegend ausgeschöpft werden; eine Verkürzung der Behandlungsdauer und eine vorzeitige Berichterstattung ist in Anbetracht der Komplexität des Begehrens nicht möglich. Die zehn und mehr Jahre zurückliegenden Vorabklärungen sind für die heutige Beurteilung nur eingeschränkt verwendbar. Daneben sind Aspekte des Gesamtverkehrs und Varianten zu prüfen. Diese Varianten- und Machbarkeitsstudien werden zurzeit intensiv vorangetrieben.

Der Schöneichtunnel muss insbesondere auf Grund des schlechten Zustandes der Fahrbahnplatte, die teilweise zugleich auch die Decke des darunter liegenden Tramtunnels der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich ist, im kommenden Jahr dringend saniert werden. Die Sanierungsarbeiten müssen unabhängig von einer allfälligen Einhausung der Autobahn durchgeführt werden. Der Bau der geforderten Einhausung kann – im Gegensatz zur Sanierung des Schöneichtunnels – auch unter Verkehr erfolgen. Es ist daher nicht erforderlich, die Sanierung des Schöneichtunnels aus Gründen der Verkehrsführung und zur Vermeidung von zusätzlichen Verkehrsumleitungen gleichzeitig mit dem Bau einer allfälligen Einhausung vorzunehmen. Die offene Strecke der N 1.4.4 von Aubrugg bis zum Schöneichtunnel ist in einem guten Zustand und zurzeit nicht sanierungsbedürftig, sodass auch hier bezüglich der Bauabläufe und der Verkehrsführung kein Koordinationsbedarf besteht. Durch einen Bau der Einhausung gleichzeitig mit der Sanierung des Schöneichtunnels könnten somit weder Synergien genutzt und Kosten gespart noch Verkehrsbehinderungen minimiert werden.

Eine von Vertretern des Kantons und der Stadt Zürich gemeinsam ausgearbeitete Studie über das Verkehrskonzept sieht für die Dauer der Bauarbeiten von April bis Oktober 2001 die vollständige Sperrung von jeweils einer Tunnelröhre vor. Durch die zweite Tunnelröhre werden die Fahrzeuge auf je einer Spur im Gegenverkehr geführt. Für den Mehrverkehr ist eine lokale Umleitung über die alte Überlandstrasse erforderlich. Dabei sind Massnahmen für die Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie von Radfahrerinnen und Radfahrern und für eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs vorgesehen. Es muss jedoch mit Behinderungen des Verkehrs und mit Staus während der Spitzenstunden, wie sie bereits heute auftreten, gerechnet werden. Auch kann eine stärkere Beeinträchtigung der Anwohnerinnen und Anwohner durch zusätzliche Lärm- und Luftimmissionen vor allem im Bereich der alten Überlandstrasse nicht verhindert werden. Das Verkehrskonzept wird zu gegebener Zeit mit allen Betroffenen im Detail besprochen, und auch die einzelnen Massnahmen werden frühzeitig bekannt gegeben.

Ein Gesamtkonzept zur Situation der N 1.4.4 in Schwamendingen liegt vor. Das vom Kanton gemeinsam mit der Stadt ausgearbeitete Konzept «Lärmschutz und Gestaltungsprojekt Luegisland/Saatlen», das den vorliegenden Bereich mit umfasst, wird in die Varianten- und Machbarkeitsstudien zur Einhausung der Autobahn mit einbezogen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi