

Sitzung vom 24. September 2008

1504. Postulat (Einfahrt Aubrugg des Autobahnstückes N 1.4.4)

Kantonsrat Beat Badertscher, Kantonsrätin Silvia Steiner und Kantonsrat Hansueli Züllig, Zürich, haben am 9. Juni 2008 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen, wie erreicht werden kann, dass die Einfahrt Aubrugg zusammen mit der Realisation der Einhausung des Autobahnstückes N1.4.4 Schwamendingen nicht geschlossen wird.

Begründung:

Mit Bestürzung haben die Bewohnerinnen und Bewohner von Schwamendingen und Oerlikon Kenntnis davon erhalten, dass der Kanton Zürich beabsichtigt, die Autobahn-Einfahrt Aubrugg mit dem Bau der Einhausung nicht zu sanieren, sondern definitiv zu schliessen. Dies ist eine völlig unerwartete Projektänderung, welche nicht nur dem Konzept der gebauten Expressstrasse fundamental widerspricht, sondern auch alle beschlussfassenden Gremien – das sind der Kantonsrat, der Gemeinderat und die Stadtzürcher Stimmberechtigten – vor den Kopf stösst. Alle gingen davon aus, dass diese Einfahrt zusammen mit dem Bau der Einhausung saniert wird, damit das gute Konzept der städtischen Quartieranschlüsse wieder richtig funktioniert, wie das in den ersten Betriebsjahren der Fall war.

Die einstimmig verabschiedeten Resolutionen anlässlich der Generalversammlungen der Quartiervereine Schwamendingen vom 7. April 2008 und Oerlikon vom 14. April 2008, sowie aus den von der Schliessung betroffenen Quartieren, zeugen vom grossen Unwillen der betroffenen Quartierbewohnenden gegenüber der Projektänderung.

Die Bewohnenden von Schwamendingen und Oerlikon haben Verständnis dafür, dass während der Bauzeit der Einhausung die Einfahrt Aubrugg nicht betrieben werden kann, denn die beiden stets offenen Fahrspuren werden für den Verkehr von aussen in die Stadt benötigt. Auch für die Autos aus Richtung Flughafen gibt es eine Änderung. Sie werden wieder wie früher in die Spuren aus Winterthur einfädeln müssen, und diese von früher her bekannte Verkehrsführung sollte nach dem Bau der Einhausung beibehalten werden.

Sobald die dritte rechte Spur im fertiggestellten Einhausungstunnel freigegeben wird, muss sie – entsprechend dem ursprünglichen Konzept – als Einfahrspur Aubrugg zur Verfügung stehen, die direkt in die Aus-

fahrspur Waldgarten übergeht. Nur so haben die Bewohnenden von Schwamendingen und auch Oerlikon einen Nutzen vom auf alle Zeiten bleibenden Sperrriegel, der das Quartier Saatlen von Schwamendingen trennt. Eine gut funktionierende Einfahrt Aubrugg garantiert, dass das Wohngebiet von Schleichverkehr freigehalten werden kann, ohne dass übermässige Schikanen auf dem Quartierstrassennetz nötig sind. Sie liegt auch ideal für die vielen Kehrmaschinen des ERZ, welche von der KVA Hagenholz in die Stadt fahren.

Ein materiell gleichlautendes Postulat wurde dem Gemeinderat der Stadt Zürich eingereicht.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Beat Badertscher, Silvia Steiner und Hansueli Züllig, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Beim Anschluss Aubrugg handelt es sich um einen Halbanchluss an die Nationalstrasse SN1.4.4 Nordost. Für Nationalstrassen – einschliesslich Ein- und Ausfahrten – ist seit dem 1. Januar 2008 der Bund zuständig (Bundesamt für Strassen, ASTRA). Mit dem ASTRA wurde vereinbart, dass der Kanton Zürich bis zum Abschluss des Auflageprojektes und des Auflageverfahrens die Federführung des Projektes behält. Die Verantwortung für das Projekt liegt aber seit dem 1. Januar 2008 alleine beim Bund.

Die Nationalstrasse SN1.4.4 Zürich Nordost wird im Bereich der vorgesehenen Einhausung Schwamendingen stadteinwärts mit drei Fahrstreifen betrieben. Die drei Fahrstreifen sind aufgeteilt in einen Fahrstreifen aus Richtung Flughafen und zwei Fahrstreifen aus Richtung St. Gallen. Die SN1.4.4 ist nach der Eröffnung der Westumfahrung vor allem ein Stadtzubringer und soll auch zukünftig genügend Kapazität aufweisen, um Rückstaus des stadteinwärts fahrenden Verkehrs auffangen zu können. Eine Kapazitätsverminderung in diesem Abschnitt haben sowohl das ASTRA wie auch der Kanton abgelehnt.

Zum Zeitpunkt der Kreditvorlage an die Stimmberechtigten wurde noch davon ausgegangen, die Autobahneinfahrt Aubrugg könne auch nach der Erstellung der Einhausung Schwamendingen beibehalten werden. Die weitere Planung hat nun aber gezeigt, dass die Einfahrt Aubrugg im Bereich der Einhausung, d. h. im Tunnel liegen würde. Entsprechend der gültigen Sicherheitsnormen sind Spurreduktionen und Einfahrten in Tunnels nicht zulässig, nur Spuradditionen wären in Tunnels möglich.

In einer verkehrstechnischen Untersuchung vom 16. Januar 2007 wurden verschiedene Varianten zur Beibehaltung der Einfahrt Aubrugg geprüft. Eine Variante ist die Erstellung eines zusätzlichen Beschleunigungsstreifens im Tunnelbereich, der wegen der erwähnten Sicherheitsnormen durchgehend sein müsste. Da der Beschleunigungsstreifen der heutigen Einfahrt Aubrugg zu kurz ist und Standstreifen und Fluchtraum fehlen, würde die Erstellung einer Einfahrt mit ausreichender Beschleunigungsstrecke im neuen Tunnel die Erweiterung der Einhausung auf vier Fahrspuren stadteinwärts erfordern. Eine Verbreiterung des Querschnittes um eine zusätzliche Fahrspur mit entsprechendem Landbedarf hätte den Abbruch zahlreicher Anrainerliegenschaften zur Folge. Aus diesem Grund und wegen der damit verbundenen hohen Kosten ist diese Variante unverhältnismässig, weshalb sie von Kanton und Stadt abgelehnt wird.

Die Einrichtung einer genügenden Beschleunigungsstrecke auf dem heutigen rechten Fahrstreifen, wie sie auch im Postulat verlangt wird, wurde ebenfalls geprüft. Dafür wäre ein Fahrstreifenabbau auf der Stammstrecke erforderlich. Hierfür wurden zwei Varianten untersucht: die Verflechtung des Fahrstreifens aus Richtung Flughafen vor der Einfahrt Aubrugg in die beiden von St. Gallen her kommenden Fahrstreifen sowie der Abbau von zwei auf einen Fahrstreifen aus Richtung St. Gallen; hierbei würde der heutige mittlere Fahrstreifen neu zum Fahrstreifen für Fahrzeuge aus Richtung Flughafen. Für beide Varianten wäre somit eine Fahrstreifenverminderung von heute drei auf zwei nötig, die zu Kapazitätseinbussen und damit zu längeren Rückstaus auf der A1 führen und erfahrungsgemäss die Gefahr von Auffahrkollisionen erhöhen würde. Auch die sich durch den Fahrstreifenabbau ergebenden zusätzlichen Verflechtungen wären der Verkehrssicherheit abträglich. Unter dem Gesichtspunkt der Netzhierarchie ist sodann die Begünstigung einer untergeordneten Einfahrt zulasten der Kapazität der übergeordneten Verkehrsbeziehungen nicht zweckmässig und daher zu vermeiden. Es würde dadurch wohl eine Entschärfung bei der Einfahrt Aubrugg (heute Unfallschwerpunkt) erreicht. Im Bereich des Spurabbaus entstünde dagegen ein neuer potenzieller Unfallschwerpunkt. Beide Varianten bergen somit schwerwiegende Mängel in Bezug auf Sicherheit und Leistungsfähigkeit.

Da somit weder ein zusätzlicher Beschleunigungsstreifen noch eine Verminderung der bestehenden Fahrspuren auf der übergeordneten Verbindung in Frage kommen, ist die Einfahrt Aubrugg zu schliessen.

Bereits in seiner Stellungnahme vom 19. Februar 2007 hielt das ASTRA fest, dass eine Schliessung der Einfahrt Aubrugg aus Gründen der Sicherheit und Leistungsfähigkeit anzustreben sei. Die Vorteile für

die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes und die Verkehrssicherheit würden die Nachteile (Mehrbelastung Stadtnetz im Siedlungsgebiet) überwiegen. Mit Schreiben vom 15. August 2008 hat nun das ASTRA endgültig gegen die Beibehaltung der Einfahrt Aubrugg Stellung genommen. Das ASTRA begründet diesen Entscheid damit, dass ein Spurabbau in einem Tunnel nach den neusten Sicherheitsstandards nicht mehr zulässig und die Kapazität der Strasse beizubehalten sei.

Die Auswirkungen einer Schliessung der Einfahrt Aubrugg auf das untergeordnete Strassennetz werden wegen der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung als vertretbar beurteilt.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation und der Anschlüsse des gesamten Gebiets Zürich Nord an das übergeordnete Strassennetz hat der Kanton eine Studie ausarbeiten lassen. Darin wird als Ersatz für die Einfahrt Aubrugg unter anderem ein neuer Autobahnanschluss nördlich des Autobahndreiecks Aubrugg von der verlängerten Hagenholzstrasse aus Richtung Zürich kommend vorgeschlagen. In Bezug auf die Verkehrssicherheit ist diese Variante nicht unproblematisch und die Suche nach einer Lösung in diesem höchstbelasteten Abschnitt, der bereits heute mehrere Anschlüsse und zwei Verzweigungen enthält, erweist sich als sehr anspruchsvoll. In seiner Stellungnahme zum Bericht vom 15. August 2008 weist das ASTRA auf diese Umstände sowie auf die mehrjährige Planungsdauer für dieses Vorhaben hin.

Der Regierungsrat hat Verständnis für die Interessen der Quartierbevölkerung nach einer Beibehaltung des Anschlusses Aubrugg, sieht aber aus den erwähnten Gründen der Sicherheit und der Strassenkapazität sowie der klar ablehnenden Haltung des zuständigen Bundesamtes keine Möglichkeiten, sich für die Beibehaltung des Anschlusses Aubrugg weiter einsetzen zu können. Der Regierungsrat wird sich aber beim Bund für die Prüfung von angemessenen Ersatzmassnahmen einsetzen und ist der Ansicht, dass die Interessen der Quartierbevölkerung damit bestmöglich berücksichtigt werden.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 210/2008 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi