

**4162**

**Beschluss des Kantonsrates  
über die Fristerstreckung für Berichterstattung und  
Antragstellung zur Motion KR-Nr. 225/2001 betref-  
fend Einhausung der Autobahn Schwamendingen**

(vom .....)

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 30. März 2004,

*beschliesst:*

I. Die Frist zur Berichterstattung und Antragstellung zu der am 5. November 2001 überwiesenen Motion KR-Nr. 225/2001 betreffend Einhausung der Autobahn Schwamendingen wird bis zum 5. November 2005 erstreckt.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

---

**Weisung**

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 5. November 2001 folgende von der Kommission für Planung und Bau am 9. Juli 2001 eingereichte Motion betreffend Einhausung der Autobahn Schwamendingen zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat legt dem Kantonsrat eine Kreditvorlage mit einem angemessenen Finanzierungsschlüssel zwischen Bund, Kanton und Stadt für den Bau einer Einhausung des Autobahnabschnittes zwischen Schöneichtunnel und Aubrugg vor.

Die Frist zur Berichterstattung und Antragstellung läuft am 5. November 2004 ab.

Die Motion geht davon aus, dass die Einhausung die Lärmvorschriften des Bundes vollumfänglich zu erfüllen habe und in kostengünstiger Leichtbauweise, z. B. als Metall-/Glas-Konstruktion, erstellt

werden könne. Um diese anspruchsvolle Aufgabe lösen zu können, wurde die Machbarkeit der Glaseinhausung durch das beauftragte Ingenieurbüro mit Fachleuten von Stadt und Kanton geprüft. Als Vergleichsobjekt konnte im November 2002 ein ähnliches, aber kleineres Objekt in München unter fachkundiger Begleitung der Ersteller und Betreiber besichtigt werden. Gestützt auf deren Erfahrungen wurde das rund 900 m lange Einhausungsbauwerk mit Querschnittsdimensionen von rund 27 m Breite und 7 m Höhe als Metall-/Glas-Konstruktion vor allem aus Sicherheits- und Kostengründen Ende 2002 als unrealistischer Lösungsansatz eingeschätzt.

Im Januar 2003 wurden diese Erkenntnis und die aufgezeigten Schwierigkeiten im Rahmen eines Workshops mit drei international anerkannten Städteplanern/Architekten erörtert, die gestellte Aufgabe hinterfragt und nach städtebaulich verträglichen Alternativen gesucht. Der Workshop bestätigte, dass eine Glaseinhausung mehr Probleme schafft als löst. Die Idee einer Tunnellösung, d. h. einer Einhausung in Massivbauweise, fand dagegen ein starkes Echo und wurde als realisierbar eingestuft. Es wurde beschlossen, die Aufgabe durch drei fachlich ausgewiesene Architektenteams im Rahmen eines Studienauftrages bearbeiten zu lassen, in dem vor allem auch das städtebauliche Potenzial ausgelotet werden sollte. Von Februar bis Mai 2003 wurden die technischen Grundlagen dazu erarbeitet, d. h. Vorgaben und Rahmenbedingungen zu Konstruktion, Sicherheit, Betrieb, Lüftung und Signalisation definiert sowie die Anliegen und Planungen der Anlieger aufgenommen. Von Juni bis Oktober 2003 bearbeiteten die drei Architektenteams den Studienauftrag in Form eines kooperativen Planungsprozesses. Dabei bestand eine Wechselbeziehung zwischen Arbeitsphasen und Workshops. Im Juni, Juli, September und Oktober 2003 fanden vier Workshops statt, an denen der Arbeitsstand präsentiert, diskutiert und ausgetauscht wurde. Beteiligt waren jeweils die Projektverantwortlichen von Stadt und Kanton, die betroffenen Amtsstellen von Bund, Kanton und Stadt, direkt betroffene Anrainer und Baugenossenschaften, der Quartierverein Schwamendingen und der Verein Einhausung Autobahn Schwamendingen sowie Fachexperten aus Architektur und Städtebau. Das Ergebnis des Studienauftrages sind drei unterschiedliche, eigenständige Lösungen, die neben der Lösung des Lärmproblems alle die Milderung des Schwamendingen trennenden Autobahn-Einschnitts zum Ziel haben. Es sind dies eine Einhausung in Massivbauweise, eine um ein Stockwerk höher gesetzte Strasse in Form einer den Lärm abschirmenden Brücke sowie die bereits bekannte Variante einer Teileinhausung mit Teilabsenkung. Alle drei Lösungen erfüllen sämtliche vorgegebenen Randbedingungen (technisch, lärmschutzrechtlich, verkehrlich und konstruktiv), sind grundsätzlich realisierbar und entsprechen damit der gestellten Aufgabe.

Der Lenkungsausschuss kam zum Schluss, dass die beiden Lösungen Einhausung und Brücke auf Grund der vorliegenden Unterlagen in ihrer städtebaulichen Wirkung auf die Stadt Zürich im Gesamten und für die nähere Umgebung in Schwamendingen nicht genügend beurteilt werden können. Beide Lösungen kommen zwar in einer nach verschiedenen Kriterien strukturierten Beurteilung zu insgesamt ähnlichen Bewertungen; doch haben die beiden Vorschläge ganz besondere Vor- und Nachteile in verschiedenen Bereichen. Es wurde daher beschlossen, diese beiden Lösungen von den zwei betroffenen Planerteams vertieft bearbeiten zu lassen. Mit der Vertiefung sollen kritische Projektteile wie auch insbesondere die Themen Nutzungsmöglichkeiten, Sicherheit, Lärmschutz und Schattenwurf bearbeitet werden. Im Weiteren muss aufgezeigt werden, wie sich die Vorschläge bezüglich der Erneuerung und Veränderung der angrenzenden Bausubstanzen auswirken, welche diesbezüglichen Potenziale sie enthalten, welche Abhängigkeiten bestehen und welche Entwicklungen möglich oder nicht möglich sind.

Die Baudirektion hat für diese Vertiefungsstudie die Federführung dem Amt für Städtebau der Stadt Zürich übertragen. Die Vertiefungsstudie wird Ende April 2004 vorliegen.

Im Rahmen eines Echoraums werden am 4. Mai 2004 wiederum alle bisher Beteiligten mit einbezogen. Bei diesem Anlass geht es darum, Meinungen, Ideen und Rückmeldungen der Teilnehmenden bezüglich der Projekte einzuholen. Die Baudirektion wird voraussichtlich im Juni 2004 über die weiter zu verfolgende Variante entscheiden.

Für die Ausarbeitung des Bauprojekts mit Kostenvoranschlag als Grundlage für die Kreditvorlage an den Kantonsrat werden ab August 2004 rund drei Vierteljahre benötigt. Das Bauprojekt wird voraussichtlich vor den Sommerferien 2005 vorliegen. In der Folge sind mit der Stadt Zürich sowie mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Verhandlungen über den Kostenteiler bzw. die – bisher verweigerten – Bundesbeiträge zu führen. Die Beschlüsse über die Zusicherung der je nach Kreditbetrag politischen zuständigen Behörden benötigen weitere Monate. In Kenntnis aller erforderlichen Grundlagen kann die endgültige Kreditvorlage ausgearbeitet werden. Aus heutiger Sicht ist dies bis im November 2005 möglich. Diese Ausführungen zeigen, dass die Bewältigung der anspruchsvollen Aufgabe sorgfältige und interdisziplinäre Vorbereitungen benötigte und eine allseits befriedigende Lösung umfangreiche Abklärungen und Studien sowie eine breit abgestützte Meinungsbildung unter Einbezug zahlreicher Beteiligter voraussetzt. Deshalb kann der durch die Motion ausgelöste Auftrag nicht innerhalb der gesetzlichen Frist erledigt werden.

Auf Grund dieser Sachlage und gestützt auf § 16 Abs. 2 des Kantonsratsgesetzes beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Frist für die Berichterstattung und Antragstellung zur Motion KR-Nr. 225/2001 um ein Jahr zu erstrecken.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber i.V.:
Huber	Hirschi