

Antrag des Regierungsrates vom 22. November 2000

KR-Nr. 169/1999

3823

**Beschluss des Kantonsrates
über die Volksinitiative
«Einhausung der Autobahn Schwamendingen»**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 22. November 2000,

beschliesst:

- I. Die Volksinitiative «Einhausung der Autobahn Schwamendingen» wird den Stimmberechtigten zur Ablehnung empfohlen.
- II. Die Volksinitiative untersteht der Volksabstimmung.
- III. Mitteilung an den Regierungsrat.

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Es ist eine Kreditvorlage zum Bau einer Einhausung des Autobahnabschnittes zwischen Schöneichtunnel und Aubrugg vorzulegen. Die Einhausung hat die Lärmschutzverordnung des Bundes vollumfänglich zu erfüllen und kann in kostengünstiger Leichtbauweise, z. B. als Metall-/Glaskonstruktion, erstellt werden.

Begründung:

Der Autobahnabschnitt zwischen Schöneichtunnel und Aubrugg führt durch ein dicht besiedeltes Wohngebiet, welches bereits vor dem Bau der Autobahn bestand. Entsprechend viele Anwohner leiden unter dem Lärm und anderen Auswirkungen der Autobahn.

Am 1. April 1987 trat die Lärmschutzverordnung des Bundes in Kraft. Sie schreibt die Sanierung derjenigen Strassen vor, welche die festgeschriebenen Grenzwerte verletzen. Bereits 1995 wurden pro Tag bis zu 108 000 Fahrzeuge auf diesem Autobahnabschnitt gezählt. Auf Grund von offiziellen Lärmmessungen werden die Immissionsgrenz-

werte und Alarmwerte zu Tages- und Nachtzeiten überschritten. Kantonale Studien haben ergeben, dass der Bau von Lärmschutzwänden nicht genügen würde, um die Grenzwerte einzuhalten. Die Einhausung der Autobahn erfüllt diese Anforderungen.

Für die Einhaltung der Lärmschutzverordnung des Bundes entlang der Autobahn ist der Kanton Zürich zuständig. Er hat jedoch bisher für die nachhaltige Lärmsanierung des Autobahnabschnittes wenig unternommen. Mit der vorliegenden Initiative soll der Lärmschutzverordnung als übergeordnetem Bundesrecht Nachachtung verschafft werden.

Weisung

I. Formelles

Der Kantonsrat hat am 2. Juni 1999 dem Regierungsrat die am 4. März 1999 eingereichte und mit 12 085 Unterschriften zu Stande gekommene Volksinitiative «Einhausung der Autobahn Schwamendingen» zu Bericht und Antrag überwiesen.

Die Volksinitiative hat die Form einer einfachen Anregung. Gemäss § 17 Abs. 2 des Gesetzes über das Vorschlagsrecht des Volkes (Initiativgesetz) wäre der Antrag innert 1½ Jahren nach Einreichung der Initiative, d. h. bis spätestens 4. September 2000, dem Kantonsrat vorzulegen gewesen. Der Regierungsrat ersuchte am 7. Juni 2000 den Kantonsrat, die Frist zur Berichterstattung und zur Antragstellung für die Volksinitiative KR-Nr. 169/1999 um drei Monate bis 4. Dezember 2000 zu erstrecken. Der Kantonsrat hat diesem Gesuch mit Beschluss vom 23. Oktober 2000 entsprochen.

II. Ausgangslage

Der Abschnitt Schöneichtunnel-Verkehrsdreieck Aubrugg der SN 1.4.4 ist Teilstück einer stark belasteten Stadtautobahn, die durch Wohngebiete führt. Die heutige Belastung beträgt täglich rund 100 000 Fahrzeuge. Bereits bei der Inbetriebnahme 1980 wurde der Abschnitt mit umfangreichen Lärmschutzmassnahmen versehen. Die Lärmschutzwände sind heute jedoch auf weiten Strecken in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Die akustische Dimensionierung erfolgte zudem nach den damals gültigen Richtlinien und genügt den heutigen Anforderungen der Lärmschutzverordnung nicht mehr.

Gemäss Art. 16 Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01) in Verbindung mit Art. 13 der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) müssen Anlagen, die den Umweltschutzvorschriften nicht genügen, saniert werden. Die Ausführungsbestimmungen über die Sanierung bestehender ortsfester Anlagen finden sich im Wesentlichen in den Art. 13 bis 19 LSV. Nach Art. 19 LSV haben die Kantone auf Grund des Lärmbelastungskatasters (Art. 37) Programme über die kurz- oder mittelfristig vorgesehenen Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bei Strassen zu erstellen. Das Strassen-Sanierungskonzept gemäss dieser Bestimmung für die SN 1.4.4 im Abschnitt Schöneich–Aubrugg wurde im November 1996 fertig gestellt. Der Regierungsrat nahm davon am 19. Februar 1997 Kenntnis. Gestützt auf die Vernehmlassung bei kantonalen und städtischen Stellen wurden Anregungen und Einwände so weit möglich bei der Überarbeitung berücksichtigt und das Resultat als «Projekt Juni 1997» bezeichnet. Ziel war es, ein Optimum mit Bezug auf Stadtgestaltung, Lärmschutz und Verkehrssicherheit zu erreichen. In der Folge beauftragte das kantonale Tiefbauamt ein Ingenieur-Unternehmen, das Vorhaben unter Berücksichtigung neuer sicherheitstechnischer Überlegungen und unter Anpassung der betrieblichen Verhältnisse als «Variante 2» weiter zu bearbeiten und auf den Ausführungsstand eines Auflageprojektes zu bringen. Diese «Variante 2» (in der Folge als «Auflageprojekt Lärmschutzmassnahmen 1998», kurz: «Auflageprojekt 98» bezeichnet), die in enger Zusammenarbeit mit einem aus Mitarbeitern der Stadt Zürich, des kantonalen Tiefbauamtes und des Bundesamtes für Strassen zusammengesetzten Projektteam entwickelt wurde, sieht eine Lösung vor, die räumlich günstige und verkehrstechnisch richtige Voraussetzungen dafür bietet, um in einem weiteren Schritt auch zu einer eigentlichen Überdeckung weiterentwickelt zu werden. Das Projekt sieht entlang der SN 1.4.4 und den Ausfahrten sowie auf den Mittelstreifen konventionelle absorbierende Lärmschutzwände mit einer Höhe von höchstens 3 m vor. Die Ausfahrspuren in Richtung Überlandstrasse und in Richtung Aubrugg sollen neu platziert werden, damit die Schallschutzwände auch diese abdecken. Damit kann eine allgemein bessere akustische Gesamtwirkung erzielt werden. Mit der Beschränkung der Wandhöhe auf 3 m soll aus städtebaulichen Gründen eine durchschnittliche Stockwerkhöhe nicht überschritten werden. Die Schallschutzmassnahmen werden durch ein Grünkonzept in den direkt angrenzenden Wohnquartieren ergänzt. Zusammen mit der Lärmsanierung soll auch die Fussgängerführung verbessert und sicherer gemacht werden, damit der Freiraum und die Wohnlichkeit im zerschnittenen Quartier trotz weiterer Wände wieder aufgewertet werden können. Zu diesem Zweck sollen die Personenunterführungen aufgeweitet und mit zusätzlichen Auf-

gängen, Wegverbindungen und landschaftsarchitektonischen Massnahmen ergänzt werden. Das Projekt geht davon aus, dass auf dem betreffenden Nationalstrassenabschnitt eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gelten wird, da die Sichtweiten in den Kurven wegen der Lärmschutzwände auf den Mittelstreifen reduziert sind. Zur Durchsetzung dieser Höchstgeschwindigkeit sind aus Sicherheitsgründen fest installierte Radaranlagen erforderlich.

Die Lärmschutzwirkung des Auflageprojekts 98 ist zwar beschränkt. Verbessert wird aber namentlich das Wohnumfeld in den angrenzenden Quartieren sowie die Lärmsituation in den unteren Geschossen. In den höher liegenden Stockwerken verbleiben Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte und teilweise der Alarmwerte. Diese Lösung müsste deshalb Erleichterungen nach Art. 14 LSV in Anspruch nehmen, was auch zum zusätzlichen Einbau von Schallschutzfenstern nach Art. 15 LSV führen dürfte. Zurzeit sind diese Einbaukosten noch nicht bekannt. Trotz der beschränkten Lärmschutzwirkung dieses Projekts entspricht diese Lösung den Anforderungen der Lärmschutzverordnung. Die Kosten dieser Lösung belaufen sich auf rund 23 Mio. Franken.

III. Ziele der Initiative

In Kenntnis des Auflageprojekts 98 wurde die hier zu behandelnde Volksinitiative eingereicht, die mit einer Einhausung des Autobahnabschnitts zwischen Schöneichtunnel und Aubrugg erreichen will, dass die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung in allen vom Autobahnlärm betroffenen Teilen des Quartiers eingehalten werden können. Hiezu verlangt sie eine Kreditvorlage für den Bau einer Einhausung in kostengünstiger Leichtbauweise, z. B. als Metall-/Glaskonstruktion.

IV. Ausarbeitung von Lösungsvarianten

In einer ersten Stufe wurde eine Ingenieur-Unternehmung beauftragt, folgende drei Fragen abzuklären:

- Gibt es Möglichkeiten zur Änderung und/oder Ergänzung des grossräumigen Verkehrsnetzes und Verkehrsflusses, die durch eine nennenswerte Entlastung des Nordastes das Lärmproblem lösen?
- Wie könnte eine Einhausung im Sinne der Initiative aussehen, die städtebaulich/architektonisch so gut wie möglich gestaltet ist und alle Elemente berücksichtigt, welche sie bewilligungsfähig macht?

- Gibt es städtebaulich befriedigendere Alternativen zur reinen Einhausung, welche dem Kantonsrat (und den Stimmbürgern) als Gegenvorschlag zur Initiative präsentiert werden könnten?

Die Untersuchung der Aspekte des Gesamtverkehrs hat ergeben, dass Korrekturen am grossräumigen Verkehrssystem keinen bedeutenden Beitrag zur Lösung des Lärmproblems entlang der SN 1.4.4 im fraglichen Abschnitt liefern können, da der grösste Teil des dortigen Verkehrsaufkommens aus Ziel- und Quellverkehr in bzw. aus der Stadt Zürich besteht.

Im Rahmen der Untersuchung grundsätzlicher Lösungsmöglichkeiten für eine Einhausung und denkbarer Alternativen wurde zunächst die Forderung der Volksinitiative nach einer Einhausung konkretisiert und ein Vorschlag für eine Leichtkonstruktion in Stahl/Glas erarbeitet. Gleichzeitig wurde auch ein Vorschlag für eine städtebaulich überzeugendere Lösung mit einer teilweisen Einhausung und einer teilweisen Absenkung geprüft. Anschliessend wurden für die von der Initiative geforderte Einhausung ein Vorprojekt ausgearbeitet sowie die Variante mit Absenkung derart vertieft, dass zur Machbarkeit und zu den Kosten gesicherte Aussagen und Vergleiche möglich sind.

V. Projektvarianten

1. Beim geforderten Einhausungsprojekt soll die Nationalstrasse auf einer Länge von 870 m eingehaust werden. Alle sechs Fahrstreifen sowie die Ein- und Ausfahrten werden mit einer Stahl-/Industrieglas-konstruktion umhüllt. Die Fundamente der Konstruktion werden auch nach aussen sichtbar als Anprallschutz (New-Jersey-Profile) 0,80 m hoch gezogen. Die Dachoberfläche der Umhüllung liegt 6,0 m über der Fahrbahn. Das Projekt übernimmt die horizontale und vertikale Linienführung der bestehenden Durchgangssachse. Die Fahrstreifen werden in gleicher Weise angepasst wie im Auflageprojekt 98. Die heute abgetrennt geführten Streifen der Ausfahrten Überlandstrasse stadteinwärts und stadtauswärts werden an die Durchgangssachse herangerückt, die somit zweimal dreistreifig wird, und verlassen die Autobahn erst ganz am Ende des Einhausungsabschnitts vor dem Portal Schöneichtunnel bzw. vor der Überführung mit der Wallisellen-/Aubuggstrasse. Die Einhausungskonstruktion wird im Mittelstreifen und an den beiden äusseren Rändern je auf einem Streifenfundament mit hoch gezogenem durchgehendem Fahrbahnabschluss verankert. Zweifeldrige Stahlrahmen mit einem Regelabstand von 6,60 m überspannen als Primärkonstruktion alle Fahrstreifen der Autobahn. Diese Tragkonstruktion wird durch sekundäre Längsträger genau in den

Fluchten der Fahrstreifen und schliesslich durch tertiäre Querträger vervollständigt. Flach auf der Tertiärkonstruktion liegt die Verkleidung in Form einer Profilit-Doppelverglasung in durchscheinender (transluzenter) Ausführung. Der Lichtraum im Innern der Einhausung entspricht dem üblichen Tunnelkastenprofil im Nationalstrassenbau. Pro Richtung stehen drei Fahrstreifen à 3,50 m Breite und beidseitige Randstreifen von 0,50 m Breite vor dem New-Jersey-Profil zur Verfügung. Der lichte Raum über der Fahrbahn beträgt 5,10 m und gestattet den Einbau der betriebsnotwendigen Anlagen, insbesondere Fahrstreifensignale und Wegweiser. Sind Strahlventilatoren erforderlich, wird die lichte Höhe örtlich auf 5,90 m über Fahrbahn angehoben. Die Einhausung ist betriebstechnisch ein Tunnel und entsprechend auszurüsten. Pro Röhre wird eine Ausstellnische je in der Nähe der Tulpen- bzw. der Schörlistrasse vorgesehen. Alle rund 150 m werden aus jeder Röhre Notausgänge ins Freie erstellt. Für die Quartierschliessung werden die Lösungen aus dem Auflageprojekt 98 übernommen. Die Fortsetzung der Schörlistrasse entlang der Autobahn stadteinwärts bildet eine rund 4 m schmale Quartierstrasse mit Mischnutzung. Dasselbe gilt für die verbleibende Überlandstrasse im Bereich der AMAG. Die AMAG ist wie im Auflageprojekt 98 nicht mehr direkt ab Autobahn, sondern via Ausfahrt über das Lokalstrassennetz erschlossen.

2. Das als Variante zur Einhausung geprüfte Projekt versucht die Riegelwirkung der Nationalstrasse zu vermindern, indem durch deren Teilabsenkung die Verbindung der beidseitigen Quartierteile wieder ermöglicht wird. Die Absenkung muss sich allerdings auf den Bereich zwischen Saatlenstrasse und Verkehrsdreieck Aubrugg beschränken, da vom Schöneichtunnel bis gegen die Saatlenstrasse der Tramtunnel unter der Nationalstrasse verläuft. Vom Schöneichtunnel bis auf die Höhe Schörlistrasse/Tulpenstrasse würde eine Einhausung über der bestehenden Autobahn erstellt, wie von der Volksinitiative vorgeschlagen. Nach der Personenunterführung Tulpenstrasse sinkt die Nationalstrasse ab und geht vor der Saatlenstrasse in einen unterirdischen Tunnel über; vor dem Verkehrsdreieck Aubrugg taucht sie wieder auf. Die Saatlenstrasse führt offen horizontal über den Tunnel. Die Rampen der Absenkung übernehmen das Gefälle (höchstens 4,5%) des Schöneichtunnels bzw. der Brücken des Verkehrsdreiecks Aubrugg. Bei diesem Projekt wird die Nationalstrasse auf einer Länge von 830 m abgeschirmt. Die Absenkung ermöglicht eine ebenerdige Überdeckung auf rund 300 m Länge. Der Abschnitt Überlandstrasse 194 bis Verkehrsdreieck Aubrugg wird mit konventionellen Lärmschutzwänden geschützt. Bei dieser Variante werden die Fahrstreifen der Ausfahrten in gleicher Weise angepasst wie beim durch die Volksinitiative geforderten Projekt. Der abgesenkte Tunnel ist ein Rechteckrahmen aus Stahlbeton, bestehend aus Schlitzwänden sowie Decke

und Sohle. Mit Banketten von 1,00 m Breite beträgt die lichte Sollbreite $3 \times 3,50 + 2 \times 1,00 = 12,50$ m. Diese Breite soll für die Röhre Richtung City gelten. Die Röhre Richtung St. Gallen wird wegen der Verkehrsführung während der Bauphase mit 14,00 m lichter Breite vorgesehen. Pro Röhre wird eine Ausstellnische je in der Nähe der Tulpen- und der Schörlistrasse vorgesehen. Alle rund 150 m werden aus jeder Röhre Notausgänge erstellt, bei der oberirdischen Lage direkt ins Freie, im Bereich der Absenkung über Treppenschächte. Die Absenkung ist auf eine leichte Überdeckung, jedoch aus Kostengründen nicht auf eine Überbauung bemessen. Die Zugänge zur Tramstation Schörlistrasse werden angepasst. Bei der Passage Schörlistrasse können heute fehlende Rampen erstellt und somit der Komfort verbessert werden. Die Passage Saatlenstrasse ist wegen der abgesenkten Autobahn so nicht mehr möglich und wird aufgehoben.

VI. Beurteilung der Projektvarianten

1. Sowohl das Einhausungsprojekt gemäss Volksinitiative wie auch die Variante mit Teilabsenkung erreichen das Ziel der Initianten, nämlich eine umfassende Verminderung der Lärmbelastung. Grundsätzlich können mit beiden Projekten die Planungswerte eingehalten werden. Bei beiden Varianten ergibt sich jedoch am Ende der Einhausung bzw. des Tunnels (Einfahrt Wallisellenstrasse und Ausfahrt Überlandstrasse) ein Übergangsbereich mit verminderter Lärmschutzwirkung. Die niedrigen Wohnbauten im Bereich Dreispitz werden wirksam vor dem Lärm abgeschirmt, so dass bis rund 30 m vor Ende der Einhausung bzw. des Tunnels mit der Einhaltung der Planungswerte gerechnet wird. Südlich der Autobahn werden die Planungsgrenzwerte in den unteren Geschossen bis rund 30 m vor Einhausungs- bzw. Tunnelende erreicht. In den oberen Geschossen mit Sicht auf die Fortsetzung der Autobahn werden zwischen AMAG und dem Bereich rund 30 m vor Einhausungs- bzw. Tunnelende die Immissionsgrenzwerte eingehalten.

2. Gestalterisch und städtebaulich stellt die Glaseinhausung gemäss Volksinitiative einen grossen Eingriff in das Stadtbild dar. Ihre ausserordentlichen Ausmasse («Glastreibhaus» von gegen 900 m Länge, 6 m Höhe und 27 m Breite) unterbricht die Blickbeziehung zwischen den beiden Schwamendinger Stadtquartieren und verstärkt die heute schon vorhandene Barrierenwirkung. Diese kann auch die Transluzenz des Gebäudes nicht aufheben. Das Amt für Städtebau der Stadt Zürich beurteilte dieses Projekt in seiner Stellungnahme wegen seiner extremen Trennwirkung, der Nähe zu einzelnen Gebäuden sowie der entstehenden engen räumlichen Verhältnisse negativ. Demgegenüber ist die Variante mit Absenkung nur auf einem Abschnitt von rund 430 m

als Glashaus sichtbar. Die im Abschnitt Saatlenstrasse–Überlandstrasse 194 vorgesehene Absenkung mit ebenerdiger Überdeckung auf rund 300 m Länge ermöglicht eine Vernetzung der beiden bisher durch die Nationalstrasse getrennten Stadtquartiere. Dadurch kann am Ort eines alten Grüngürtels ein hoch wertiger Freiraum zwischen den seit dem Bau der Nationalstrasse getrennten Quartierteilen hergestellt werden. Diese Verbindung hätte Auswirkungen auf das weitere Umfeld und könnte zu einem Aufwertungsimpuls für das Quartier Schwamendingen werden. Mit der Aufteilung der Lärmschutzmassnahmen in verschiedene Abschnitte mit räumlich sehr unterschiedlichen Auswirkungen werden Abschnitte geschaffen, die sich leicht in das Quartier integrieren lassen. Die erdrückende Wirkung des grossen technischen Bauwerks, das die Volksinitiative verlangt, wird dadurch abgeschwächt. Beide Varianten ermöglichen zudem den Abbruch der bestehenden Lärmschutzwände zwischen den Gebäuden. An ihre Stelle kommt vor den Gebäuden und dichter an der Fahrbahn die Einhausung zu stehen. Durch den Abbruch der Wände wird die Zugänglichkeit der Gebäude und die Nutzbarkeit ihrer Umgebung wesentlich verbessert. Vor allem werden die Gebäude frei gestellt, und man kann wieder rings um sie herum gehen. Die Einhausung führt aber bei beiden Varianten an einzelnen Lagen (z. B. Tulpenstrasse) zu einem sehr engen Nebeneinander von Glashaus- und Gebäudefassaden.

3. Die verkehrstechnische Qualität beider Varianten ist gleich wie diejenige des heutigen Zustands, allerdings mit der Einschränkung, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit wegen der Sichtweite in Linkskurven auf 60 km/h beschränkt werden muss, was im Übrigen auch für das Auflageprojekt 98 gilt. Die Sicherheit im Stör- und Brandfall ist durch die vorgesehene künstliche Lüftung, die Ausstellnischen und insbesondere die alle 150 m vorhandenen Notausgänge ins Freie gewährleistet, wird jedoch durch die Eintunnelung vermindert. Mangels genügender Erfahrung ist noch unklar, ob für die Profilit-Überkopfverglasungen im Verkehrsbereich zusätzlich noch ein untergehängter Splitterschutz angebracht werden muss. Hiefür ist eine Reserve vorgesehen.

4. Die Dauerhaftigkeit der beiden Varianten ist gegenüber dem Auflageprojekt 98 mit einem Lärmschutz aus Betonelementen vermindert. Die Stahlkonstruktion der Einhausung benötigt periodisch eine Erneuerung des Korrosionsschutzes, es muss mit gelegentlichem Ersatz beschädigter Gläser gerechnet werden und zudem muss die Glaslagerung periodisch ersetzt werden, was aufwendig ist. Bei einem Lastwagenanprall bzw. einem Fahrzeugbrand können bei den Einhausungsvarianten unter Umständen aufwendige Reparaturarbeiten notwendig werden. Entsprechend ist der Unterhaltsaufwand der beiden Einhausungsvarianten grösser als beim Auflageprojekt 98. Nebst

den erwähnten Reparaturen ist die Glasreinigung bzw. die Tunnelreinigung zu berücksichtigen.

5. Erhebliche Unterschiede ergeben sich auch bei den Betriebskosten. Während sie beim Auflageprojekt 98 gegenüber heute unverändert sind, kommen sowohl bei der Einhausung wie bei der Teileinhausung/Absenkung Kosten für Lüftung (während der Stauzeiten und bei starker Sonneneinstrahlung) und Beleuchtung (Einhausung: bei dunkler Witterung; Tunnel: 24-Stunden-Betrieb) hinzu.

6. Bei beiden Varianten wie auch beim Auflageprojekt 98 müssen während der Bauphase im jeweiligen Baubereich Fahrstreifensperrungen vorgenommen werden. Ebenso sind Etappierungen erforderlich. Bei allen drei Projekten bleiben jeweils 2×2 Spuren dauernd in Betrieb. Allerdings muss in allen Fällen mit vermehrten Staus und längeren Stauperioden gerechnet werden. Bei der Variante Teileinhausung/Absenkung müssen zudem während der Bauphase die Unterführung Saatlenstrasse gesperrt und der Bus Nr. 62 umgeleitet werden. Möglich wäre allenfalls eine Notbrücke über die Baustelle. Die Belästigung der Umgebung mit Baulärm ist beim Auflageprojekt 98 wenig bedeutend, beim Projekt entsprechend der Volksinitiative entsteht Baulärm in nächster Umgebung der Baugeräte, und bei der Variante Teilabsenkung ist zusätzlich mit besonders lärmintensiven Schlitzwandarbeiten im Tunnelbereich zu rechnen.

7. Der Zeitbedarf für die Verwirklichung sieht wie folgt aus:

<i>Kriterium</i>	<i>Lärmschutzmassnahmen Auflageprojekt 98</i>	<i>Volksinitiative Einhausung</i>	<i>Variante Teileinhausung/Absenkung</i>
Zeitbedarf für Entscheidungs- und Genehmigungsverfahren sowie Projektierung und Vergebungsverfahren	Zwischen 3 und 5 Jahren	Zwischen 4 und 8 Jahren	Zwischen 5 und 9 Jahren
Reine Bauzeit	Ca. 1½ Jahre	Ca. 2½ Jahre	Ca. 4 Jahre
Mutmassliche Fertigstellung	Zwischen 2005 und 2007	Zwischen 2007 und 2011	Zwischen 2009 und 2013

8. Die Erstellungskosten betragen beim Auflageprojekt 98 23 Mio. Franken, beim Projekt laut Initiative 90 Mio. Franken und bei der Variante Teileinhausung/Absenkung 230 Mio. Franken.

Die Bundesbeitragsberechtigung wird gemäss Schreiben des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) vom 18. Oktober 2000 nur für das Auflageprojekt 98 voll anerkannt. Für die beiden andern Projekte kann nur mit einem Kostenbeitrag im Umfang des Auflageprojekts 98

gerechnet werden. Zudem könnten auch die Mehrkosten für Betrieb und Unterhalt nicht der Nationalstrassenrechnung belastet werden, sondern müssten vom Kanton Zürich allein getragen werden.

Erstellungskosten mit Kostenaufteilung:

	<i>Lärmschutz- massnahmen Auflageprojekt 98</i>	<i>Volksinitiative Einhausung</i>	<i>Variante Teileinhausung/ Absenkung</i>
Geschätzte Kosten Genauigkeit $\pm 20\%$ (Basis 2000)	Fr. 23 000 000 (ohne Schallschutz- fenster)	Fr. 90 000 000	Fr. 230 000 000
Bundesanteil (58% der anrechen- baren Kosten)	Fr. 13 340 000	Fr. 13 340 000	Fr. 13 340 000
Nettokosten Kanton Zürich (42% der anrechen- baren Kosten und Mehrkosten)	Fr. 9 660 000	Fr. 76 660 000	Fr. 216 660 000
Erforderlicher Kreditbeschluss Kantonsrat (Netto- kosten abzüglich ge- bundener Ausgaben Auflageprojekt 98)	Fr. 0	Fr. 67 000 000	Fr. 207 000 000

VII. Zusammenfassung

Das Vorprojekt für die von der Volksinitiative verlangte Einhausung zeigt, dass eine solche Lärmschutzmassnahme technisch zwar machbar, konstruktiv jedoch sehr heikel ist. Die Konstruktion entspricht nicht den üblichen ASTRA-Richtlinien für Tagbautunnels. Ausserdem bestehen noch nirgends, auch nicht im Ausland, gesicherte Erfahrungen mit einem so gross dimensionierten Bauwerk mit den vorgesehenen Baumaterialien. Hinzu kommt, dass die Unterhaltskosten und die mögliche Nutzungsdauer schwierig zu beurteilen sind. Die als Lärmschutz sehr wirksame Massnahme ist städtebaulich ein äusserst einschneidender Eingriff in das Ortsbild von Schwamendingen. Selbst wenn dieser Nachteil wegen der damit verbundenen starken Verminderung der Lärmbelastung in Kauf genommen werden sollte, ist entscheidend, dass das Projekt mit Kosten von rund 90 Mio. Franken für den Kanton allein nicht finanzierbar ist. Da der Bund eine Beteiligung an den Mehrkosten bereits ablehnte, müsste ein Kredit von

67 Mio. Franken beantragt werden (90 Mio. Franken abzüglich gebundener Ausgaben von 23 Mio. Franken). Dies kann angesichts der hohen Verschuldung des Strassenfonds nicht verantwortet werden.

Die Variante mit Teileinhausung und Absenkung ist zwar städtebaulich besser verträglich als das von der Volksinitiative verlangte Projekt und von der Lärmschutzwirksamkeit her dem Einhausungsprojekt ebenbürtig, mit Erstellungskosten von rund 230 Mio. Franken ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis jedoch derart ungünstig, dass die Variante als unverhältnismässig abzulehnen ist.

Als realistische Variante bleibt somit das Auflageprojekt 98 mit herkömmlichen Lärmschutzwänden übrig. Zwar befriedigt auch dieses Projekt nicht völlig, da es keinen vollständigen Lärmschutz bieten kann, hingegen bringt es eine Verbesserung der Wohnumfeldsituation, ist städtebaulich verträglich, finanziell tragbar und innert nützlicher Frist realisierbar. Bei diesem Projekt müssen allerdings bei lärmbelasteten Räumen mit Alarmwertüberschreitungen Schallschutzfenster eingebaut werden (vgl. Art. 15 LSV). Auf Grund dieser Umstände beantragt der Regierungsrat, die Volksinitiative zur Einhausung der Autobahn Schwamendingen abzulehnen. Stattdessen soll, wie geplant – und wofür ohnehin eine Verpflichtung besteht –, das Auflageprojekt 98 realisiert werden. Mit diesem Projekt wird die Sanierungspflicht des Strasseneigentümers nach der Lärmschutzverordnung erfüllt. Die dafür erforderlichen Erstellungskosten sind anrechenbar im Sinne von Art. 50 f. der Nationalstrassenverordnung vom 18. Dezember 1995 und damit gebundene Ausgaben. Diese Kosten sind zudem nach dem bereits dargestellten Schlüssel für städtische Nationalstrassen bundesbeitragsberechtigt.

VIII. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Volksinitiative «Einhausung der Autobahn Schwamendingen» zur Ablehnung zu empfehlen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Fuhrer	Husi