

Sitzung vom 2. März 1994

652. Anfrage (Eindeckung des Entlisbergeinschnitts der N3)

Kantonsrat Vilmar Krähenbühl, Zürich, hat am 3. Januar 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Der Entlisbergeinschnitt der N3 soll im Rahmen des Baus des Uetlibergtunnels zugedeckt werden. Dem Verkehr muss nur wenig Raum zur Verfügung gestellt werden. Es steht demzufolge für Auffüllung bzw. für nutzbare Räume viel Volumen zur Verfügung.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen, um deren Beantwortung ich den Regierungsrat ersuche:

1. Wird der Hohlraum oberhalb der Verkehrsflächen ausschliesslich für Schüttungen aus dem Uetlibergaushub verwendet, oder sind auch andere Nutzungen vorgesehen?
2. Welches Ausbruchmaterial soll geschüttet und welches soll dem Recycling bzw. der Wiederverwertung zugeführt werden? Wie hoch sind die geschätzten prozentualen Anteile?
3. Falls Nutzungen vorgesehen sind, welche Konzepte bestehen?
4. Mit welchen (privaten oder öffentlichen) Organisationen wurde für allfällige Nutzungen bereits Kontakt aufgenommen?
5. Bestünde nach Ansicht des Regierungsrates hier nicht die Möglichkeit, eine Park and Ride-Anlage zu bauen, mit direkter Zufahrt von der und zur Autobahn für den Individualverkehr und einem Feinverteiler zur SZU und zu den Tramlinien 6 und 7, z.B. unter Ausbau der Buslinie 70?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Vilmar Krähenbühl, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Im Zusammenhang mit dem Projekt des Uetlibergstrassentunnels (N4) und dem Anschlusswerk Brunau (N4/N3) ist als Bestandteil des Nationalstrassenprojekts die Überdeckung des Entlisbergeinschnitts geplant, wobei der über dem Nationalstrassentunnel anfallende Hohlraum teilweise genutzt werden soll. Der Stadtrat von Zürich hat mit Schreiben vom 28. Januar 1987 und vom 8. Mai 1991 sein Interesse an der Nutzung des fraglichen Hohlrums für ein unterirdisches Unterwerk des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (EWZ) angemeldet.

Nach Kontaktnahme mit dem Sportamt der Stadt Zürich, dem Zivilschutz der Stadt Zürich und mit dem Gewerbeverein Wollishofen hat sich bis heute einzig das Projekt des Unterwerks EWZ konkretisiert. Danach beabsichtigt das EWZ, rund 40% des entstehenden Hohlrums von ca. 195000 m zu nutzen. Das restliche Volumen von rund 120000 m soll durch Schüttungen aufgefüllt werden. Wo nicht aus statischen Gründen spezielle Anforderungen an das Hinterfüllungs- und Ausfüllungsmaterial zu stellen sind, wird Aushubmaterial vom Entlisbergeinschnitt oder Abbruchmaterial aus dem Uetlibergtunnel eingebracht; es wird kein Fremdmaterial zugeführt. Wiederverwendbares Aushub- und Ausbruchmaterial sowie Kies aus dem Sihlbett werden, soweit sinnvoll, aufbereitet. Angaben über den prozentualen Anteil des wiederverwertbaren Materials sind zurzeit nicht möglich.

Das im öffentlichen Interesse liegende Projekt des EWZ verursacht keinen nennenswerten Mehrverkehr und führt zu keinerlei Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnquartiere, was im Hinblick auf die Realisierung - der fragliche Streckenabschnitt der N3 liegt in der Freihaltezone und müsste umgezont werden - von Vorteil sein dürfte. Das Konzept der

Doppelnutzung sieht ganz im Sinne des Stadtrates von Zürich vor, die Oberfläche mit Auf-
forstungen und Familiengärten für die Naherholung zu nutzen.

Die Erschliessung einer Park and Ride-Anlage mit direkter Zu- und Wegfahrt von der
Autobahn kommt aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht in Betracht, weil hierfür zwischen
dem Anschluss Wollishofen und der Verflechtung der N3 mit der N4 zu wenig Raum bleibt.
Im übrigen zeigen bisherige Erfahrungen, dass Park and Ride-Anlagen am Stadtrand eher
auf geringe Nachfrage stossen. Die Stadt Zürich hat deshalb die Zweckbestimmung
bestehender Park and Ride-Anlagen (z.B. Hardturm, Brunaupark, Altstetten) aufgegeben
und andere Bewirtschaftungsformen eingeführt. Auch die Auslastung der Versuchsanlage in
Stettbach ist bisher trotz hoher Verkehrsgunst unbefriedigend.

Die Erstellung einer Park and Ride-Anlage im Entlisbergeinschnitt der N4 ist schon aus
diesen Gründen abzulehnen. Hinzu kommt, dass die Anlage nicht unmittelbar mit dem
Tramnetz oder der S4/SZU verbunden werden könnte. Direkte Verbindungen ins Stadtzen-
trum wären somit nicht möglich. Vielmehr müssten Benutzer mit einem Bus zu einer Tram-
oder Bahnstation geführt werden, was die Attraktivität der Anlage noch zusätzlich ver-
schlechtern würde.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die
Direktion der öffentlichen Bauten.

Zürich, den 2. März 1994

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller