

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 21. Januar 2009

**81. Dringliche Interpellation von Dorothea Frei und fünf Mitunterzeichnenden betreffend Autobahn SN 1.4.4, Alternativen zur Schliessung der Einfahrt Aubrugg.** Am 3. Dezember 2008 reichten die Gemeinderätin Dorothea Frei (SP) und fünf Mitunterzeichnende folgende Interpellation ein, GR Nr. 2008/542, die am 10. Dezember 2008 durch den Gemeinderat dringlich erklärt worden ist:

Die Planung der Autobahneinhausung N 1.4.4 ist weit fortgeschritten. Laut Informationen des Kantons wird die Autobahneinfahrt Aubrugg geschlossen. Es werden alternative Lösungen mit einer Autobahneinfahrt Hagenholz oder einen Vollanschluss Oberhauserriet geprüft.

Als QuartierbewohnerInnen befürchten wir bei Schliessung des sogenannten «Hosenbeins» eine Verkehrszunahme für Schwamendingen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das eingereichte Postulat 2008/183.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie verändert sich der Verkehrsfluss nach Schliessung der Autobahneinfahrt Aubrugg?
2. Wie verändert sich der Verkehrsfluss bei einem allfälligen Anschluss Hagenholz?
3. Welche Konsequenzen hat der Anschluss Hagenholz für das Quartier Auzelg?
4. Wie verändert sich der Verkehrsfluss bei einem Vollanschluss Oberhauserriet?
5. Gewichtet der Stadtrat eine allfällige Zunahme des Verkehrsstaus auf der Autobahn mehr, als eine Verkehrszunahme durch das Quartier Schwamendingen?

Auf Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

### **Einleitung**

Es ist dem Stadtrat bewusst, dass die Bewohnerinnen und Bewohner von Schwamendingen die Absicht des Kantons Zürich mit Sorge betrachten, im Zusammenhang mit dem Bau der Einhausung Autobahn SN 1.4.4., im Abschnitt Schöneichtunnel bis Höhe Aubruggstrasse/Überlandstrasse, den heutigen Anschluss Aubrugg (im Volksmund «Hosenbein» genannt) zu schliessen.

Die kantonale Volkswirtschaftsdirektion ersuchte bereits im Rahmen der Projektierungsarbeiten für die Einhausung das Bundesamt für Strassen (ASTRA), die Kantonspolizei Zürich und die zuständigen städtischen Dienstabteilungen (Tiefbauamt, Stadtpolizei und Dienstabteilung Verkehr) um eine Stellungnahme bezüglich der Aufrechterhaltung der Autobahneinfahrt Aubrugg. Die städtischen Vertreter favorisierten eine verkehrstechnisch verbesserte Autobahneinfahrt mit (allerdings aufwändigen) baulichen Anpassungen der Einhausung bzw. einem Spurbau auf der Zufahrtsrampe A1 in Richtung Stadt. Die Beurteilungen durch das ASTRA und die kantonale Verkehrspolizei fielen jedoch eindeutig zugunsten einer dauerhaften Sperrung dieser unfallträchtigen Autobahneinfahrt aus.

Eine Schliessung der Einfahrt Aubrugg hat für die Einhausung Schwamendingen durchaus auch positive Aspekte, da für Zufussgehende und Velofahrende optimale Auf-/Abgänge für die Queungsmöglichkeiten angeboten werden können. Die Stadt forderte demzufolge für den im kantonalen Richtplan eingetragenen Anschluss Aubrugg eine adäquate Ersatzmassnahme, um die Erfüllung der Funktionen Stadtzubringer, Abwicklung des Verkehrs von Grossanlässen im Hallenstadion, Abwicklung des Verkehrs der Kehrichtverbrennungsanlage, Abwicklung des Verkehrs von Veranstaltungen im Messezentrum Zürich in Richtung Stadt und rechtes Zürichseeufer sicherzustellen.

Unter diesen Voraussetzungen hat der Kanton mit Einbezug der Stadt ein Gesamtkonzept zum Anschluss Oberhauserriet/Messezentrum erarbeiten lassen. Die Studie schlägt zusätzlich zum Anschluss Richtung Stadt auch Anschlüsse in alle anderen Richtungen vor. Die Verlängerung der Hagenholzstrasse mit einem neuen Anschluss Hagenholz an die Autobahn Richtung Stadt wäre der Ersatz für den Anschluss Aubrugg. Diese Massnahme ist als Einzelmassnahme oder als erste Etappe umsetzbar. Das Gesamtkonzept mit den Anschlüssen in alle Richtungen entspricht aufgrund seiner Funktion dem gemäss Richtplan geplanten Vollanschluss Oberhauserriet.

Aus Sicht der Stadt sind die weiteren Anschlüsse in alle Fahrrichtungen sinnvoll. Insbesondere auf dem Gebiet Leutschenbach, Glattpark und Zürich Nord ist aufgrund der laufenden und geplanten Siedlungsentwicklung künftig mit zusätzlichem Verkehr zu rechnen: Im Glattpark entstehen Bauten für rund 6600 Personen und 7300 Arbeitsplätze, im Gebiet Leutschenbach für 2500 Personen und 11 000 Arbeitsplätze und in Neu-Oerlikon schliesslich für 5000 Personen und 11 000 Arbeitsplätze. Die Abwicklung der zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsmengen wäre auf den städtischen Achsen zu den heute bestehenden Autobahnanschlüssen Seebach und Neugut/Wallisellen aufgrund der allgemein hohen Auslastung des Strassennetzes (vor allem in Spitzenzeiten) kaum mehr zu bewältigen und würde zu Mehrbelastungen in den bestehenden Wohngebieten führen.

Das ASTRA wird nun die Auswirkungen eines Ersatzes und/oder neuer Anschlüsse in diesem stark befahrenen Autobahnabschnitt vertieft untersuchen und bis zum Sommer 2009 dazu Stellung nehmen. Basierend auf diesen Resultaten wird dann das weitere Vorgehen entschieden.

**Zu Frage 1:** Die Einfahrt Aubrugg ist mit etwa 250 bis 400 Fahrzeugen pro Stunde (Spitzenstunden) relativ gering belastet. Der Verkehr stammt aus den Gebieten Schwamendingen/Leutschenbach und Wallisellen. Nach einer Schliessung der Autobahneinfahrt Aubrugg würde sich der Verkehr stärker auf die Überlandstrasse und den Anschluss Neugut (Wallisellen) sowie über die Achsen Wallisellen- und Hagenholzstrasse in Richtung Schaffhauserstrasse ausrichten.

**Zu den Fragen 2 und 3:** Der Anschluss Hagenholz ohne Verbindung nach Wallisellen ergäbe keine wesentlichen Veränderungen der Belastungen im Netz. Es ergeben sich geringe Entlastungen im städ-

tischen Netz, welche durch geeignete Steuerungsmassnahmen verstärkt werden könnten. Aufgrund der Lage würde indes die Hagenholzstrasse eine gewisse Verkehrszunahme erfahren. Der Anschluss würde insbesondere ermöglichen, dass die Wegfahrten aus den Parkierungsanlagen Messe/Hallenstadion und Hagenholz schneller auf das übergeordnete Netz gelenkt werden könnten, ohne grössere Wohnquartiere zu belasten. Ein grösserer Nutzen entstünde mit einer zusätzlichen Verbindung in Richtung Wallisellen (Hagenholzstrasse–Weststrasse), wodurch der Anschluss auch aus Richtung Wallisellen genutzt werden könnte.

Für das Quartier Auzelg läge der neue Anschluss Hagenholz somit optimal, ohne zusätzliche Beeinträchtigungen für das Quartier.

**Zu Frage 4:** Ein Vollanschluss Oberhauserriet gemäss erwähntem Gesamtkonzept würde die erwünschten Entlastungen im städtischen Netz bewirken, insbesondere auf den Zubringerachsen (Wallisellen-, Überland-, Schaffhauserstrasse) zu den bestehenden Autobahnanschlüssen Seebach und Neugut/Wallisellen. Mehrbelastungen ergäben sich dadurch für die Hagenholzstrasse und – aufgrund der neuen Anschlüsse – für gewisse Abschnitte der Autobahn.

**Zu Frage 5:** Der Stadtrat will in erster Linie die Wohnquartiere vor unerwünschtem Durchgangsverkehr schützen bzw. diesen Verkehr auf dem kürzesten Weg zu den Hochleistungsstrassen führen. Dies ist mit den heute bestehenden sowie einem neuen Ersatzanschluss erfüllbar. Erste Priorität hat der (Ersatz-)Anschluss Hagenholz, zweite Priorität der Vollanschluss Oberhauserriet (Gesamtkonzept). Neben den baulichen Massnahmen unterstützt die Stadt zudem auch innovative betriebliche Lösungen auf der Autobahn (Autobahnweiche, Stauraumbewirtschaftung, Temporeduktion usw.) sowie betriebliche Massnahmen für die Lenkung des Verkehrs bei Anlässen (Messe/Hallenstadion).

Mitteilung an die Vorsteherinnen des Polizei- sowie des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt (11) und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber