

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 22. Oktober 2008

1258. Dringliche Schriftliche Anfrage von A. Recher und 29 Mitunterzeichnenden betreffend Einhausung der Autobahn in Schwamendingen, Ausführungsprojekt. Am 10. September 2008 reichten Gemeinderat A. Recher (AL) und 29 Mitunterzeichnende folgende dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2008/410, ein:

In der NZZ Ausgabe vom Samstag 5. Juli 08 findet sich unter dem Titel «Schwamendingen zwischen Hoffnung und Ernüchterung» ein Bericht über das Ausführungsprojekt der langersehnten Einhausung. Leider weicht dieses in der Ausgestaltung sehr stark von dem damaligen dem Volk und Gemeinderat vorgelegten Projekt ab. So soll nicht mehr ein grüner begeh- und befahrbarer Hügelzug das zerschnittene Quartier wieder verbinden, sondern nackte Steilwände mit einem begrüntem Deckel hingestellt werden.

In Anbetracht dieses unerwartet kommend stark veränderten Baus stellen sich Fragen, um deren Beantwortung ich den Stadtrat bitte.

1. Stimmen grundsätzlich die Aussagen, welche in besagtem Artikel gemacht wurden? Wenn nein, so bitte ich den Stadtrat um Korrektur der nicht zutreffenden Aussagen.
2. Da Mitarbeiter der städtischen Verwaltung, namentlich des TAZ, zitiert werden, ist anzunehmen, dass der Stadtrat über die vorgesehenen Projektänderungen bereits informiert war. Seit wann weiss der Stadtrat von diesen Änderungen? Wie und wann gedenkt er die neuen Erkenntnisse, die Änderungen am Projekt und die daraus erwachsenden Folgen offiziell zu kommunizieren? Wie stellt sich der Stadtrat konkret den Dialog mit dem betroffenen Quartier, den direkten Anwohnern und den Grundeigenen tünern vor?
3. Ursache der Änderungen seien einerseits Probleme mit dem Baugrund und andererseits das zugängliche Verlegen von Leitungen. Ergibt sich aus diesen Punkten allein eine totale Unrealisierbarkeit des Projektes in der Art wie es vor zwei Jahren Volk und Gemeinderat vorgelegt worden ist? Spielen noch andere Punkte mit bei der enormen Änderung? Gäbe es Möglichkeiten, das Projekt begrünter Hügel dennoch zu realisieren und wenn ja mit welchem zusätzlichen Aufwand?
4. Gemäss NZZ soll das Ausführungsprojekt auf Grund der grossen Änderungen Stadt- und Regierungsrat nochmals vorgelegt werden. Die Projektgenehmigung beruht jedoch auf einem städtischen Volksentscheid. Wie gedenkt der Stadtrat mit dem Volksentscheid, welcher klar auf dem damals vorgelegten Projekt beruht, umzugehen? Sieht er die Legitimation für das geänderte Projekt noch gegeben? Welche politischen Entscheidungsinstanzen gedenkt er wann in welcher Form einzubeziehen?
5. Besonders grosse Hoffnungen in die begrünzte Einhausung setz(t)en die direkt angrenzenden Baugenossenschaften. Welche Dispositionen haben diese in Erwartung der Einhausung bereits getroffen (bitte um Aufteilung, welche durch das Ausführungsprojekt nutzlos würden, welche nicht)? Welche konkreten Auswirkungen sieht der Stadtrat durch die Projektänderung auf diese zukommen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Die Bevölkerung der Stadt Zürich hat im September 2006 einem Objektkredit von 39,8 Mio. Franken als Beitrag an die Kosten der Einhausung der Autobahn in Schwamendingen (Lärmschutz) und der damit zusammenhängenden Aufweitung der Unterführung Saatenstrasse zugestimmt.

Seither haben Fachleute des Kantons und der Stadt Zürich das Bauvorhaben kontinuierlich weiterentwickelt. Nun liegt das technische Projekt weitgehend vor. Im Laufe dieses Planungsprozesses wurden

neue Erkenntnisse gewonnen, welche zu einigen Anpassungen des Projekts führten. Leider ist der Spielraum für die Gestaltung der Einhausung kleiner als erhofft. Die erwünschten Anböschungen werden nur ausnahmsweise möglich sein. Einerseits ist der Baugrund schlechter als vermutet und andererseits muss der Zugang zu den unmittelbar neben der Einhausung liegenden Werkleitungen gesichert sein. Ausserdem sind die Zeitpläne der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer entlang der Einhausung zur Erneuerung ihrer Gebäude so unterschiedlich, dass die einheitliche Gestaltung einer Böschung verunmöglicht wird.

Zu Frage 1: Die Aussagen im Artikel der NZZ «Schwamendingen zwischen Hoffnung und Ernüchterung» vom 5. Juli 2008 und 6. Juli 2008 basieren auf Gesprächen der Redaktorin mit städtischen Mitarbeitenden des Projektleitungsteams und sind korrekt.

Zu Frage 2: Der Stadtrat wurde am 3. Juli 2008 über den Stand des Projekts informiert. Die nächste Medienkonferenz soll vor der öffentlichen Auflage des Ausführungsprojekts, d. h. voraussichtlich im Herbst 2009, gemeinsam mit dem Regierungsrat stattfinden. Die laufende Information aller Betroffenen und ihre Einbindung in den Planungsprozess sind dem Stadtrat wichtig. Das Quartier wurde letztmals am 27. August 2008 über das Projekt informiert. Ab 2009 sind ein- bis zweimal jährlich Informationsveranstaltungen im Quartier geplant. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer werden seit April 2006 über die Projektentwicklung (einschliesslich Entwicklung des angrenzenden Gebietes) ein- bis zweimal pro Jahr im Rahmen einer Informationsveranstaltung und zusätzlich durch Besprechungen mit Vertretern von Kanton und Stadt Zürich auf dem Laufenden gehalten.

Zu Frage 3: Neben den erwähnten Ursachen Baugrund und Werkleitungen spielen bei der Beurteilung der Realisierbarkeit von Böschungen (Wällen) auch die Eigentumsverhältnisse und die Topografie eine Rolle. Um die Einhausung durchgehend mit Böschungen versehen zu können, müsste beidseits der Autobahn viel Raum zur Verfügung stehen. Dieser wäre nur mit dem Abbruch sämtlicher Gebäude zwischen der Einhausung und den nächsten Parallelstrassen zu beschaffen. Dies würde eine einheitliche bzw. zeitgleiche Planung aller privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer voraussetzen, wovon jedoch nicht ausgegangen werden kann. Als Alternative wäre der Erwerb des benötigten Grundeigentums durch die Stadt möglich, aber das würde den finanziellen und zeitlichen Rahmen des Projekts bei weitem sprengen. Somit erscheint es nach derzeitigem Wissensstand nicht möglich, dass die Einhausung mit Flachböschungen («begrünter Hügel») realisiert werden kann. Ausnahmen bilden die Abschnitte Portal Schöneich bis Tulpenstrasse auf der Südseite und Saatlenstrasse bis Portal Aubrugg auf der Nordseite der Einhausung, wo sich grössere Gebiete im gleichen Eigentum befinden (Baugenossenschaften Süd-Ost bzw. ASIG). Die Machbarkeit wird von diesen Genossenschaften zurzeit selbst überprüft.

Zu Frage 4: Sobald das definitive Ausführungsprojekt vorliegt, wird zu prüfen sein, ob ein zusätzlicher Beschluss für die Realisierung des Vorhabens erforderlich ist. Falls diese Frage zu bejahen ist, wird zudem zu prüfen sein, was für ein Beschluss zu fällen ist (Bewilligung der Projektänderung oder erneute Kreditbewilligung) und welche Instanz für diesen Beschluss zuständig ist (Stadtrat, Gemeinderat oder Gemeinde). Es ist vorgesehen, etwa Mitte 2009 das Aus-

föhrungsprojekt der Einhausung (nach Nationalstrassengesetz) mit dem dann vorliegenden detaillierten Kostenvoranschlag dem Stadtrat und dem Regierungsrat vorzulegen.

Zu Frage 5: Die Erneuerungsprojekte der Baugenossenschaften, die direkt an die Einhausung angrenzende Liegenschaften besitzen, befinden sich in verschiedenen Planungsstadien:

- Baugenossenschaft Süd-Ost: Machbarkeitsstudie in Arbeit
- Baugenossenschaft Glatttal: Machbarkeitsstudie in Arbeit
- Baugenossenschaft ASIG: Testplanung in Arbeit, langfristiger Realisierungshorizont
- Baugenossenschaft Luegisland: noch keine Planung gestartet
- Baugenossenschaft Bahoge: keine Planung beabsichtigt

Alle betroffenen Baugenossenschaften sind über den aktuellen Projektstand informiert. Die jeweiligen Rahmenbedingungen werden mit der Stadt abgesprochen. Das städtebauliche Entwicklungsprojekt entlang der gesamten Einhausung ist zurzeit in Bearbeitung.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy