

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

vom 26. November 2008

1441. Schriftliche Anfrage von Markus Knauss und Pierino Cerliani betreffend Autobahn A20, Überdeckungsvarianten für die Nordumfahrung. Am 3. September 2008 reichten die Gemeinderäte Markus Knauss (SP) und Pierino Cerliani (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2008/405, ein:

Am 2. September präsentierte die Filiale Winterthur des Bundesamtes für Strassen (Astra) die Pläne einer massiven Leistungssteigerung der Nordumfahrung Zürich (neu sieben statt vier Tunnelspuren), mit dem Ziel eine attraktive (Auto-)Fahrt zu ermöglichen. Am Rande war dann zwar auch die Rede davon, Sünden der Vergangenheit beheben und eine Stadtreparatur vornehmen zu wollen. In eklatantem Widerspruch stand dann aber dazu, dass von den möglichen Autobahnüberdeckungen nur noch die Überdeckung Katzensee und auch, dass die Stadt Zürich von «verkehrlich flankierenden Massnahmen» weitgehend ausgenommen ist. Einzig an der Wehntalerstrasse werden einzelne Massnahmen erwähnt.

Wir fragen den Stadtrat in diesem Zusammenhang an:

1. Welche Überdeckungsvarianten im Bereich der Nordumfahrung wurden von der Stadt Zürich eingebracht und welche davon sollen realisiert werden? Warum werden die übrigen nicht realisiert, resp. was gedenkt der Stadtrat von Zürich zu unternehmen, damit diese Überdeckungen trotzdem noch realisiert werden können?
2. Welche verkehrlich flankierenden Massnahmen sind an der Wehntalerstrasse vorgesehen, mit welchem Ziel und was bewirken diese?
3. Warum wurden nicht weitere verkehrlich flankierende Massnahmen im Bereich der heutigen Westtangente mit dem Ziel eines Kapazitätsabbaus, von Spurreduktionen oder ähnlichem ins Projekt integriert? Was gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, damit solche verkehrlich flankierenden Massnahmen doch noch realisiert werden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Einleitende Bemerkungen

Das Projekt unter Federführung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) umfasst den Ausbau der Nordumfahrung Zürich auf zwei mal drei Spuren zwischen Limmattaler Kreuz und Anschluss Seebach, inklusive dritter Gubristtunnelröhre. Der Bund sieht vor, das Ausführungsprojekt Ende 2008/Anfang 2009 öffentlich aufzulegen. Die Bauherrschaft hat die Stadt seit Beginn einbezogen, so dass die städtischen Anliegen ins Projekt eingebracht und zu guten Teilen integriert werden konnten.

Zu Frage 1: Die Stadt Zürich beantragte bereits 2004 im Rahmen einer Vorvernehmlassung zum Generellen Projekt, eine Überdeckung im Bereich Unter-Affoltern ins Generelle Projekt (GP) aufzunehmen. Es handelt sich um eine neu aufgebrachte Idee im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung in Affoltern und dem Kantonalen Natur- und Landschaftsschutzgebiet Katzenssee. Trotz damals noch fehlendem Richtplaneintrag konnte die Stadt Zürich den Bund vom Nutzen einer solchen Überdeckung überzeugen. Die zahlreichen Argumente zu den Themenkreisen Lärmschutz, Landschaftsschutz, Vernetzung, Kompensation von Kulturlandverlust und Erholung fanden beim Bund Anklang, so dass er die Überdeckung ins GP aufnahm und den Hauptteil der Kosten übernimmt. Aufgrund der technischen Randbedingungen ergab sich schliesslich eine Über-

deckung von etwa 600 m Länge zwischen Katzenseestrasse und Horensteinstrasse. Eine grössere Länge hätte einerseits einen massiven Kostensprung zur Folge, andererseits dürfen aus Sicherheitsgründen die Ein-/Ausfahrten des Rastplatzes Büssisee nicht überdeckt werden. Dieselben Argumente gelten auch für die neukonzipierten Autobahneinfahrten/-ausfahrten Affoltern.

Ebenfalls im Jahr 2004 beantragte die Stadt Zürich, die Überdeckung Köschenrüti ins GP aufzunehmen. Sie ist im Kantonalen Richtplan, Siedlung und Landschaft, als wiederherzustellende Landschaftsverbindung eingetragen mit dem Ziel der ökologischen und erholungsfunktionalen Vernetzung. Wegen des Richtplaneintrags Glattalautobahn (K10), deren Verzweigung im Bereich Köschenrüti liegt, beschlossen die beteiligten Amtsstellen, die Überdeckung erst wieder aufzugreifen, wenn die Ausführung der Glattalautobahn konkret wird.

Im Rahmen der Vernehmlassung brachte die Stadt Opfikon die Idee einer dritten Überdeckung auf: die Lärmschutzgalerie Stelzen West zwischen Bahnlinie und Schaffhauserstrasse mit einer Länge von etwa 200 m. Die Verlängerung des Stelzentunnels hätte Anpassungen am bestehenden Tunnelbauwerk zur Folge, mit erheblichen Kostenfolgen. Da eine Verlängerung hauptsächlich dem Lärmschutz dienen würde, würde der Bund lediglich die Kosten erstatten, die bei Erstellung von Lärmschutzwänden anfallen würden. Die Stadt Opfikon wiederum würde nur einen Bruchteil der Kosten mittragen. Die Stadt Zürich müsste somit einen hohen finanziellen Beitrag an eine Verlängerung des Stelzentunnels leisten, sodass sich aus Sicht der Stadt Zürich ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt. Im Rahmen der Beurteilung des Auflageprojekts wird jedoch zu prüfen sein, ob und in welchem Umfang Lärmschutzwände im Projekt integriert sind und ob weitere Massnahmen nötig sind, um den lärmschutzrechtlichen Anforderungen zu genügen.

In einer frühen Projektphase wurde eine Überdeckung am Ostportal des Gubristtunnels erwogen. Der Nutzen wurde jedoch als sehr gering und die Kosten als unverhältnismässig hoch eingestuft, sodass der Bund diese Massnahme aus dem GP strich.

Die Tatsache, dass die Überdeckung Unter-Affoltern vom Bund ins Projekt aufgenommen und mitfinanziert wird, stellt einen grossen Erfolg für die Stadt Zürich dar. Sie hat von Beginn an das Gewicht auf diese Überdeckung gelegt, da der Nutzen an diesem Ort am grössten ist.

Zu Frage 2: Das Tiefbauamt der Stadt Zürich liess im Jahr 2006 flankierende Massnahmen zum Ausbau der Nordumfahrung Zürich erarbeiten, die als Bestandteil ins Ausführungsprojekt einfließen. Die städtischen Strassen und insbesondere die Einfallachsen ab den Autobahnanschlüssen Affoltern und Seebach sollen vor unerwünschtem Mehrverkehr (vorzeitiges Verlassen der Autobahn bei Stau, Schleichverkehr durch Affoltern/Seebach) geschützt werden. Dies ist durch die bereits heute vorhandenen Zufahrtdosierungen an den Knoten Wehntaler-/Furttalstrasse und Birch-/Glattalstrasse gewährleistet. Der Effekt soll durch eine entsprechende nachgelagerte Strassenraumgestaltung verstärkt werden. Eine eigentliche Entlastungswirkung auf den Einfallachsen wird aber nicht erwartet, sodass der Spielraum für Redimensionierungen gering ist.

Als erste flankierende Massnahme ist die Umgestaltung des Knotens Wehntaler-/Blumenfeldstrasse vorgesehen. Neue Fussgängerquerungen werden in der Achse der Blumenfeldstrasse angeordnet, was eine optimale Fussgängerverbindung zu den Bushaltestellen ermöglicht.

Als zweite flankierende Massnahme ist vorgesehen, zwischen Glauben- und Regensbergstrasse eine Fahrstreifenreduktion zugunsten von Bus/Velospuren vorzunehmen.

Als dritte flankierende Massnahme ist die Erhöhung des Streckenwiderstands (beispielsweise mittels Lichtsignalanlage oder Fahrbahnverengung) in der Bärenbohlstrasse vorgesehen, um allfälligen Schleichverkehr auf der Route Mühlackerstrasse–Zehntenhausstrasse–Käshaldenstrasse zu verhindern.

Im Rahmen der Beurteilung des Auflageprojekts wird zu prüfen sein, ob weitere flankierende Massnahmen auf Stadtgebiet zweckmässig sind, um die Kanalisierung des Verkehrs auf der Nordumfahrung sicherzustellen und um selbst geringfügige Entlastungswirkungen zu sichern.

Zu Frage 3: Die Rosengartenstrasse weist heute einen Durchgangsverkehrsanteil von etwa 15 Prozent (bezogen aufs Stadtgebiet) an ihrer Gesamtbelastung auf. Das bedeutet, dass höchstens Verkehr in dieser Grössenordnung auf den Umfahrungsring verlagert werden könnte, was für einen Spurabbau nicht ausreicht.

Das Tiefbauamt erarbeitete im Jahr 2005 ein Projekt für die Rosengartenstrasse, das u. a. Verkehrsregelungsanlagen vorsieht. Dieses geht davon aus, dass nach Inbetriebnahme der Westumfahrung Zürich eine Reduktion des Autoverkehrs von ungefähr 5 bis 10 Prozent eintritt. Dieses Projekt wäre umsetzbar, noch ausstehend ist allerdings die Genehmigung durch den Regierungsrat i. S. v. § 45 Strassengesetz.

Mit dem Ausbau der Nordumfahrung Zürich ergibt sich nun ein zusätzlicher Nutzen für dieses Projekt auf der Rosengartenstrasse. Die Lichtsignalanlagen könnten verwendet werden, um allfällige weitere Entlastungswirkungen infolge Ausbaus Nordumfahrung zu sichern. Insofern würden mit dem städtischen Projekt die Vorkehrungen getroffen, um auch entlang der Westtangente auf die Effekte des Ausbaus Nordumfahrung zu reagieren.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy