

Sitzung vom 4. Februar 1998

303. Anfrage (Umweltfreundliche Verkehrsbewältigung im Knonaueramt)

Kantonsrätin Silvia Kamm, Bonstetten, und Kantonsrat Dr. Charles Spillmann, Ottenbach, haben am 17. November 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung der untenstehenden Fragen betreffend einer umweltgerechteren Bewältigung des Verkehrs im Knonaueramt:

1. Wie ist die Zusammensetzung des Verkehrs im Knonaueramt: Ziel-/Quell- und Durchgangsverkehr sowie Ziele/Quelle des Durchgangsverkehrs nach Tageszeiten, Personen- und Güterverkehr? Darin enthalten sein sollten: der Ist-Zustand, ein Rückblick über die letzten 10 Jahre.
2. Welche Prognosen können bezüglich der veränderten Verkehrsbelastung im Knonaueramt gemacht werden?
 - a) A4 mit Anschluss an A20 (1.4)?
 - b) A4 mit Anschluss an A20 (1.4) und Üetlibergtunnel?
 - c) Neue Bahnverbindung Zürich–Luzern (via Rotkreuz und Üetlibergbahntunnel)?
 - d) Beschleunigte S-Bahn ohne Üetlibergtunnel?
3. Welche Bau- und Betriebskosten wären bei obigen Varianten zu erwarten? (Einschliesslich einer Abschätzung der Kosten und eine Auflistung der Vor- und Nachteile einer Bahnverbindung Stuttgart–Zürich–Üetliberg–Knonaueramt–Rotkreuz–Luzern–Seelisberg–Gotthard–Mailand gegenüber der Variante Vollausbau der Linie Zürich–Thalwil–Litti–Zug–Arth-Goldau–Gotthard.)
4. Mit welchen Massnahmen will man eine Umlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bewerkstelligen? (Einschliesslich Kostenangaben der einzelnen Massnahmen.)

Begründung:

Der Bundesrat hat am 15. November 1995 das generelle Projekt der A4 im Knonaueramt mit dem knapp 5 km langen Islisbergtunnel genehmigt. Die Kosten dieser Autobahn sind zurzeit noch nicht abschliessend bekannt. Gemäss dem vom Zürcher Regierungsrat verabschiedeten langfristigen Strassenbauprogramm ist der Bau des A4-Abschnittes zwischen Wettswil und Knonau in vierter und letzter Priorität vorgesehen.

Mit der bundesrätlichen Ablehnung der Vorfinanzierung der beiden geplanten Tunnels ist die einmalige Chance eingetreten, sich generelle Gedanken über Sinn und Zweck der geplanten Verkehrsbauten und möglichen Alternativen im Knonaueramt zu machen.

Der öffentliche Verkehr im Knonaueramt würde mit dem Bau des Üetliberg-Autobahntunnels zur Bedeutungslosigkeit verkommen: Die heute bestehende Bahnverbindung soll gemäss offizieller Planung keine Verbesserung erfahren und würde darum gegenüber dem Privatverkehr hoffnungslos ins Abseits geraten. Mit betroffen wären eine stattliche Anzahl Postautokurse, die dannzumal wegen zuwenig Fahrgästen eingestellt würden.

Frühere Studien des Amtes für Raumplanung des Kantons Zürich haben deutlich gezeigt, dass bei einem Bau der Westumfahrung und der A4 im Knonaueramt eine massive Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Strasse eintreten und der öffentliche Verkehr dadurch regelrecht ausgehungert würde. Für die Steuerzahlenden stellt sich dadurch die Problematik, dass sie dann einerseits den Bau, Betrieb und Unterhalt des Strassennetzes und andererseits auch das immer höher werdende Defizit des durch die Strasse konkurrenzierten Schienenverkehrs zu berappen haben. In der heutigen Zeit, wo die finanziellen Mittel so knapp sind, können wir uns dieses Fünfer-und-Weggli-Denken schlicht nicht mehr leisten.

Im Knonaueramt könnte der öffentliche Verkehr entscheidend verbessert werden, wenn anstelle des geplanten Üetliberg-Autobahntunnels ein Bahntunnel gebaut würde. Eine VCS-Studie aus dem Jahr 1994 kommt zum Schluss, dass ein Üetliberg-Bahntunnel vorteilhaft wäre, weil er eine rasche Verbindung von Zürich ins Knonaueramt bieten würde. Das Knonaueramt würde dadurch auch ideal in den nationalen Bahnverkehr eingebunden.

In der Gemeinde Knonau ist der feste Wille der Bevölkerung mittels einer Petition zum Ausdruck gebracht worden, dass die A4 zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm überdeckt werden soll. Dieser Fragenkomplex ist gleichzeitig zu behandeln, sowohl bezüglich Machbarkeit als auch bezüglich Kosten.

Die Reduktion des Strassenverkehrs im Knonaueramt ist dringend, der Bau der beiden Autobahnen A4 und A20 bietet keine Lösung dafür.

Auf Antrag der Baudirektion und der Volkswirtschaftsdirektion beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Silvia Kamm und Dr. Charles Spillmann wird wie folgt beantwortet:

Der Kanton Zürich hat vom Bund den Auftrag, die N4 im Knonaueramt zu bauen. Auf Fragen, die ein Überdenken dieses Auftrags betreffen, ist daher nicht einzugehen, zumal ein mit der vorliegenden Anfrage im wesentlichen identisches Postulat beim Bundesrat hängig ist.

Dem Umweltverträglichkeitsbericht 3. Stufe, der parallel zum Ausführungsprojekt der N4 im Knonaueramt erstellt wurde, liegt die Annahme zugrunde, dass alle Nationalstrassenabschnitte in Betrieb sind. Er enthält die für die Beurteilung des gesamten Verkehrssystems benötigten Verkehrsprognosen. Teileröffnungen wurden nicht untersucht und sind zurzeit auch nicht aktuell. Es erübrigt sich deshalb, umfangreiche und aufwendige Studien über mögliche Etappierungen und ihre Folgen zu erstellen.

Für den Ausbau der Bahnverbindung Zürich–Luzern–Gotthard sieht die Planung die neue Tunnelstrecke Zürich–Nidelbad–Litti mit vorläufigem Anschluss an die bestehende Linie nach Zug vor. Von dieser Strecke ist der Abschnitt Zürich–Nidelbad mit Anschluss in Thalwil im Bau. Dieser dient neben der künftigen Verbindung in die Innerschweiz auch dem Verkehr Richtung Graubünden und Österreich und wird darum auch stark ausgelastet sein. Für den Verkehr Richtung Innerschweiz kommt in einer 2. Etappe der Abschnitt Nidelbad–Litti hinzu. Dieser ist rund 12 km lang und wird Baukosten von etwa 660 Mio. Franken verursachen. Demgegenüber müsste eine Verbindung durch das Knonaueramt praktisch auf der ganzen über 25 km langen und nicht etappierbaren Strecke zwischen Wiedikon und Rotkreuz neu gebaut werden, eingeschlossen den Tunnel durch den Üetliberg. Obwohl eine solche neue Bahnlinie bisher nicht im Detail projektiert wurde, muss davon ausgegangen werden, dass mit Baukosten von 1,5 bis 2 Mia. Franken zu rechnen wäre.

Da die Abschnitte Stuttgart–Zürich und Rotkreuz–Mailand von der Linienführung zwischen Zürich und Rotkreuz unabhängig sind, kann sich ein Vergleich der Varianten auf diesen Abschnitt beschränken. Dabei steht dem Vorteil der etwas kürzeren Strecke durch das Knonaueramt der Nachteil gegenüber, dass Zug vollständig vom schnellen Nord-Süd-Verkehr abgetrennt würde oder mit teuren Leistungen zusätzlich bedient werden müsste. Für den Güterverkehr ist von Bedeutung, dass die Linie durch den Zimmerberg als Flachbahn konzipiert ist, während zwischen Zürich und dem Knonaueramt erhebliche Steigungen zu bewältigen wären. Auf den ersten Blick mag es scheinen, dass die Linie durch das Knonaueramt mit einer kürzeren Tunnelstrecke auskäme. Um den gleichen Standard für den Hochgeschwindigkeits- und den Güterverkehr zu erreichen, wie er auf der Zimmerberglinie vorgesehen ist, wären aber auch im Knonaueramt längere Tunnelabschnitte, tiefe Einschnitte und Lärmschutzmassnahmen erforderlich.

Für den Fernverkehr können mit dem vorgesehenen Ausbau der Zimmerberglinie die gleichen Ziele schneller, billiger und besser erreicht werden als mit einer neuen Linie durch das Knonaueramt. Aus dieser Sicht gibt es darum keinen Anlass, die Verbindung durch das Knonaueramt konkret weiterzuverfolgen.

Es ist unbestritten, dass Reisezeitvorteile – neben der Verfügbarkeit von Parkplätzen – bei der Verkehrsmittelwahl ein entscheidendes Element darstellen. Mittelfristig wird deshalb für die Bahnlinie Zürich–Affoltern a.A.–Zug der Einsatz beschleunigter S-Bahn-Züge geprüft. Nachfrageprognosen für ein derartiges Angebot liegen noch keine vor.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Autobahntunnels durch den Üetliberg wird die Inbetriebnahme einer Schnellbuslinie vom Knonaueramt durch den Tunnel direkt nach Zürich zu prüfen sein. Damit können die neu entstehenden Reisezeitvorteile auch für den öffentlichen Verkehr genutzt werden.

Der kantonale Richtplan geht davon aus, dass sich der öffentliche und der private Verkehr mit sachgerechtem Einsatz aller Verkehrsmittel sinnvoll ergänzen sollen. Im Massnahmenplan Lufthygiene von 1996 ist die Verwirklichung eines integrierten Verkehrsmanagements vorgesehen. Das Strassennetz soll so bewirtschaftet werden, dass

beim motorisierten Individualverkehr Staus möglichst vermieden und beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr die Wartezeiten gegen Null gesenkt werden. Damit kann die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wesentlich verbessert werden. Das Ausschreibungsverfahren für die Ingenieurleistungen im Rahmen der Planung und Projektierung des Verkehrsmanagements ist angelaufen. Konkrete Resultate in bezug auf Massnahmen, Wirkungen und Kosten werden im weiteren Projektverlauf verfügbar sein.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion und an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi