

INTERPELLATION von Barbara Steinemann (SVP, Regensdorf) und Mitunterzeichnende
betreffend Umgestaltung von Busbuchten bei Fahrbahnhaltstellen

In der Antwort zur Anfrage KR-Nr. 168/2006 vom 30. August 2006 äusserte sich der Regierungsrat im Zusammenhang mit einem konkreten Projekt in der Gemeinde Dänikon in grundsätzlicher Weise zur Aufhebung von Busbuchten und deren Umgestaltung zu Fahrbahnhaltstellen.

Der Regierungsrat stützt sich in seiner Antwort sowie beim Beschluss Nr. 466 vom 4. April 2007 betreffend Festsetzung des Ausführungsprojekts Hauptstrasse S-1 auf diese allgemein gehaltenen Aussagen des Tiefbauamtes (heute VIS).

Für die Beurteilung der Massnahme und ihrer Auswirkungen ist es jedoch unerlässlich, die konkrete lokale Situation, in diesem Falle die Haltestelle Dänikon Richtung Dällikon, vertieft zu analysieren.

Die Ablehnung der Bevölkerung von Dänikon richtet sich ausschliesslich gegen die Aufhebung der bestehenden Busbucht und die Errichtung einer Fahrbahnhaltstelle. Insbesondere unterstützten sowohl die Gemeinde als auch die Bevölkerung den unverzüglichen Beginn der Bauarbeiten für den unstrittigen Teil des Ausführungsprojekts Hauptstrasse S-1, namentlich die Fussgängerschutzinseln.

1. Ich ersuche den Regierungsrat deshalb erneut um die Beantwortung folgender Fragen:

In der Antwort ist ausgeführt, dass die durchschnittliche Haltezeit des Busses lediglich 15 Sekunden betrage und daraus nur eine geringe Behinderung des MIV resultiere.

Diese Aussage kann in der Praxis jedoch keineswegs bestätigt werden. Nicht zuletzt weil auf dieser Busstrecke die Fahrkarten beim Fahrer gelöst werden müssen, sind die Standzeiten wesentlich länger. In den Stosszeiten beträgt die Wartezeit regelmässig zwischen 1 und 2 Minuten. Auch beim Zustieg weniger Personen beträgt die Haltezeit weit über 30 Sekunden. Die Annahme von 15 Sekunden trifft daher in diesem Falle nicht zu. Zudem ist bei den Berechnungen von den Wartezeiten während dem Hauptverkehrsaufkommen auszugehen, wo sich die unerwünschten Folgen der Fahrbahnhaltstelle besonders negativ auswirken.

2. Auf welche Basis stützt sich die Aussage des Regierungsrates?
Wie beurteilt er die konkrete Situation zu den Hauptverkehrszeiten bei der Bushaltstelle Dänikon in Richtung Dällikon?

Weiter wird argumentiert, dass die Fahrbahnhaltstelle einen Beitrag an einen verträglichen Verkehrsfluss und eine Verkehrsberuhigung im Innerortsbereich leiste und somit vorwiegend der Bevölkerung von Dänikon diene.

Dass die Bevölkerung den Effekt der Haltestelle offensichtlich anders beurteilt, zeigt zum einen die Tatsache, dass eine Petition innert kürzester Zeit die Unterstützung von 253 Personen fand, zum anderen, dass auch der Gemeinderat Einsprache erhob.

Nach wie vor sind in Dänikon keine Stimmen zu vernehmen, die auf eine Zustimmung deuten würden. Die Befürchtungen der Anwohner basieren auf folgenden Auswirkungen der Fahrbahnhaltstelle:

Während der Zeit des Busstopps ist die Strasse in östlicher Fahrtrichtung komplett blockiert. Die Folgen sind erhebliche Rückstaus. Diese werden sich nicht auf die Hauptstrasse beschränken, sondern auch auf die einmündende Ober- und Unterdorfstrasse ausdehnen, weil der Stau zu einer Blockade der Kreuzung führen wird.

Wegen der Mittelschutzinsel (deren Installation von der Gemeinde und der Bevölkerung ausdrücklich gewünscht wird) entfällt zumindest für den korrekt fahrenden Automobilisten die Möglichkeit, den wartenden Bus zu überholen. Faktisch erweist sich daher die Fahrbahnhaltestelle als Rotlicht mitten im Dorf. Genau dies wollte aber das Konzept ZPF (auf das sich der Regierungsrat stützt) vermeiden. Denn keine Gemeinde wünscht sich Stauraum mitten im Siedlungsgebiet. Die strittige Massnahme wird den Verkehrsfluss bereits bei geringem Verkehrsaufkommen stark behindern, was zudem ökologisch äusserst fragwürdig ist. Erhöhte Schadstoff- und Lärmbelastung durch Staubildung in der Ortsmitte wird die Folge sein.

Der durch die Fahrbahnhaltestelle provozierte Stau, wird manch einen Autolenker verleiten, eine Ausweichroute zu suchen, was zu einer unerwünschten Mehrbelastung der Quartierstrassen führen wird.

Während der Bauarbeiten an der Wasserleitung im vergangenen November und Dezember war während Wochen eine Ampelanlage auf Höhe der geplanten Fahrbahnhaltestelle installiert. Die Dauer der Rotphase entsprach etwa der Wartezeit des Busses. Die hier erwähnten negativen Auswirkungen des Stauraums auf der Hauptstrasse haben sich dabei eindrücklich bestätigt.

3. Wie begründet der Regierungsrat den positiven Einfluss der Fahrbahnhaltestelle auf den Verkehrsfluss angesichts dieser berechtigten Befürchtungen?

Weiter wird die Fahrbahnhaltestelle als geeignetes Element der Verkehrssicherheit begründet.

Dass mit dem Bau einer Schutzinsel eine Erhöhung der Fussgängersicherheit einhergeht, ist klar. Daher ist diese auch nicht umstritten. Hingegen werden Fussgänger, welche hinter dem Bus die Hauptstrasse überqueren, von Fahrzeugen, welche aus Richtung Dällikon heranfahren, erst auf der Mittelschutzinsel wahrgenommen. Umgekehrt versperrt der Bus den Passanten die Sicht auf die herannahenden Fahrzeuge. Diese Sichtbehinderung birgt ein Gefährdungspotenzial, zumal der Weg auch von Schülern auf dem Schulweg benutzt wird. Die Kombination der Fahrbahnhaltestelle mit dem Fussgängerstreifen und der Schutzinsel ist aus diesen Gründen der Verkehrssicherheit abträglich.

Die Erfahrungen aus anderen Gemeinden haben zudem gezeigt, dass Schutzinseln in Kombination mit Fahrbahnhaltestellen entnervte Fahrzeuglenker zu riskanten Überholmanövern sowohl um die Schutzinsel, wie auch auf der weiteren Strecke hinreissen lassen und dabei Fussgänger und weitere Verkehrsteilnehmer zusätzlich gefährden. Der durch den Stau verursachte Ausweichverkehr durch die Quartierstrassen führt zu einer zusätzlichen Gefährdung im Innerortsbereich und auf dem Schulweg, namentlich beim Kindergarten an der alten Landstrasse.

Auch bei geringem Verkehrsaufkommen wird sich der Verkehr hinter dem an der Haltestelle wartenden Bus umgehend auf der Höhe Hauptstrasse 32 stauen. Dort befindet sich eine unübersichtliche Kurve, was die Gefahr von Auffahrkollisionen mit sich bringt.

4. Wie begründet der Regierungsrat vor diesem Hintergrund die Eignung der Fahrbahnhaltestelle als Beitrag zur Verkehrssicherheit?

Die Massnahme wird in der regierungsrätlichen Antwort vom 30. August 2006 unter anderem mit der Gewährleistung, der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit der öffentlichen Verkehrsmittel begründet.

Die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit waren auch mit der bisherigen Lösung jederzeit gegeben, ebenfalls gelingt die Wiedereingliederung des Busses selbst zu den Hauptverkehrszeiten problemlos.

5. Auf welche Grundlagen stützt sich der Regierungsrat bei dieser Begründung?

Die Massnahme wird auf das von der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) mit der Zürcher Planungsgruppe Furttal (ZPF) ausgearbeitete Konzept «Flankierende Massnahmen» vom September 2002 zurückgeführt. Letzteres ging damals von einer hypothetischen und als worst case-Szenario geschätzten Verkehrszunahme von rund 20% nach der Eröffnung der dritten Baregggröbse aus. Trotz Eröffnung der dritten Röhre im Jahr 2004 ist allerdings die Verkehrsbelastung der Däniker Hauptstrasse im Tagesdurchschnitt sogar leicht zurückgegangen, wie auch aus der regierungsrätlichen Antwort zu entnehmen ist.

Paradox ist daher, die Däniker Bevölkerung einer Mehrbelastung durch Lärm, Abgase, Staus und Quartierverkehr durch den täglich normal anfallenden Verkehr auszusetzen ohne dass dadurch die ursprünglich vorgesehene Wirkung auf den Gubrist Umfahrvverkehr erzielt würde.

6. Wurde diese veränderte Sachlage bei der Beurteilung der Massnahme berücksichtigt und erachtet der Regierungsrat die Realisierung der Fahrbahnhaltestelle vor dem Hintergrund der spezifischen lokalen Ausgangslage als zwingend?

Barbara Steinemann

M. Arnold	K. Bosshard	H. Egloff	R. Frehsner	B. Grossmann
M. Hauser	A. Heer	W. Isliker	R. Jenny	S. Krebs
U. Kübler	R. Kuhn	J. Leuthold	E. Manser	R. Menzi
P. Preisig	S. Ramseyer	H. Raths	L. Rüegg	H. Schmid
E. Stocker	I. Stutz	A. Suter	P. Uhlmann	B. Walliser
H. Wuhrmann	C. Zanetti			