

Sitzung vom 11. Januar 1995

**175. Anfrage(Verkehrsaufkommen im Raum Binz-Fällanden-Glattal)**

Kantonsrat Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, hat am 24. Oktober 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Der Verkehr aus dem Raum Forch, Zollikerberg und Zürich-Witikon ins Glattal in Richtung Dübendorf und Schwerzenbach hat seit dem Start des Verkehrsverbundes offensichtlich massiv zugenommen. In den Pendlerflutstunden erleiden die Busse der Linien 747, 753 und 786 am Verkehrskreisel im Dorfkern Fällanden beträchtliche Verlustzeiten. Im Hinblick auf verschiedene Festlegungen im kantonalen Richtplan (z.B. Verkehr, Entsorgung) sind die Entwicklung und die Grösse des heutigen Verkehrsaufkommens von Bedeutung.

In diesem Zusammenhang gestatte ich mir, dem Regierungsrat die folgenden Fragen zu stellen:

1. Wie gross ist der PKW- und LKW-Verkehr auf den Achsen Binz-, Zürich-, Dübendorf- und Maurstrasse, und um wieviel hat er seit dem Start des Verkehrsverbundes zugenommen?
2. Werden an diesen Achsen die Immissionsgrenzwerte der LRV überschritten?
3. Wie gross sind heute die Verlustzeiten der Busse in den Pendlerflutstunden beim Verkehrskreisel in Fällanden?
4. Kann aus den Verkehrszählungen abgeschätzt werden, wie viele Fahrzeuge diese Achsen als Pendler bzw. als Zufahrt zur Nordumfahrung Zürich benützen?
5. Gibt es beim PKW-Verkehr präferentielle Pendlerströme, welche diese Achsen wegen fehlender Verbindungen durch öffentliche Verkehrsmittel benützen?
6. Könnten diese Pendlerströme mit vernünftigem Aufwand durch öffentliche Verkehrsmittel abgedeckt werden?

Auf Antrag der Direktionen der öffentlichen Bauten und der Volkswirtschaft beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, wird wie folgt beantwortet: Wegen Kapazitätsengpässen wurde 1989 an der Kreuzung Binz-, Zürich-, Dübendorf- und Maurstrasse in Fällanden der Kreiselverkehr eingeführt. Das Tiefbauamt hat an dieser Kreuzung von 1989 bis 1993 Verkehrszählungen durchgeführt.

Um die Entwicklung des Verkehrsaufkommens darzustellen, wurden mit Querschnittszählungen die Morgen- und Abendspitzenstunden in beiden Richtungen sowie der durchschnittliche Werktagsverkehr (Dienstag) ermittelt.

**Morgenspitze von 07.00 bis 08.00 Uhr**

	1989	1990	1991	1992	1993
Maurstrasse	490	690	560	630	620
Schwerzenbachstrasse	970	1070	1200	1080	1100
Dübendorfstrasse	1030	1310	1300	1500	1480
Binzstrasse	790	790	940	980	980
Witikonerstrasse	1070	1110	1040	1000	1040

### Abendspitze von 17.00 bis 18.00 Uhr

	1989	1990	1991	1992	1993
Maurstrasse	440	640	640	620	630
Schwerzenbachstrasse	1080	1220	1340	1390	1440
Dübendorfstrasse	1020	1330	1450	1560	1600
Binzstrasse	820	770	960	1000	1060
Witikonerstrasse	980	980	960	890	990

### Werktagsverkehr, Dienstag, 24 Stunden

	1989	1990	1991	1992	1993
Maurstrasse	4700	5800	5700	5900	6100
Schwerzenbachstrasse	11500	11600	12900	13000	13700
Dübendorfstrasse	10900	12600	14000	14600	15000
Binzstrasse	8400	8300	9900	9900	9900
Witikonerstrasse	10700	10900	10900	10200	10100

Aus diesen Zahlen wird ersichtlich, dass die grössere Kapazität des Kreisverkehrs ausgenutzt wurde. Es entstehen bereits erneut Kapazitätsprobleme. Eine allgemeine Mobilitätssteigerung, Änderungen im Strassennetz (Baustellen), eine Zunahme der Einwohnerschaft und eine teilweise Verlagerung von Arbeitsplätzen in der Region dürften diese Veränderungen bewirkt haben. Die prozentual stärkste Zunahme von rund 30% (Mittelwert der Zunahmen der einzelnen Jahre gegenüber 1989) ergibt sich beim Werktagsverkehr auf der Dübendorfstrasse. Mit einer Zunahme von rund 25% (Mittelwert der Zunahme der einzelnen Jahre gegenüber 1989) ist auch die Maurstrasse erheblich mehr belastet. Eine geringe Abnahme des Verkehrsaufkommens ist lediglich bei der Witikonerstrasse zu beobachten. Der LKW-Anteil hat sich nicht signifikant verändert.

Mit Hilfe des kantonalen Verkehrsmodells Zürich kann für die massgebenden Querschnitte am Kreisverkehr in Fällanden eine Aussage über den Anteil der Pendler am Gesamtverkehrsaufkommen gemacht werden. Bei den angegebenen Werten handelt es sich um mittlere Anteile an der Gesamtbelastung, die auf rechnerischer Basis ermittelt wurden. Da diese Werte je nach Jahreszeit und temporären örtlichen Gegebenheiten (Baustellen) schwanken können, sind relative Abweichungen der unten angegebenen Werte von 10 bis 20% möglich. Für eine genauere Aussage wären spezifische Verkehrsbefragungen erforderlich.

Der Anteil Pendler in Prozenten der Gesamtverkehrsbelastung beträgt:

Schwerzenbachstrasse	70 bis 80%
Dübendorfstrasse	85 bis 95%
Binzstrasse	80 bis 85%
Maurstrasse	55 bis 75%

Diese Werte beziehen sich auf die Gesamtverkehrsbelastung eines durchschnittlichen Werktagsverkehrs.

Zur Beantwortung der Frage, wieviele Fahrzeuge diese Achsen als Zu- oder Wegfahrt zur Nordumfahrung (N20) bzw. zum Abschnitt Herzogenmühle bis Oberhausen der N11 benützen, wurden wiederum die massgebenden Querschnittswerte beim Kreisverkehr in Fällanden herangezogen. Bei der Auswertung wurden hier die Morgen- und Abendspitzen berücksichtigt und anteilmässig ausgewertet.

Bei der Morgenspitze ergeben sich folgende Anteile von Zu- bzw. Wegfahrten zu bzw. ab Nordumfahrung (N20) und N11 :

	Zufahrt	Wegfahrt
Schwerzenbachstrasse	2%	16%
Dübendorfstrasse	54%	37%
Binzstrasse	26%	18%
Maurstrasse	23%	40%

Bei der Abendspitze ergeben sich folgende Anteile von Zu- bzw. Wegfahrten zu bzw. ab Nordumfahrung (N20) und N11:

	Zufahrt	Wegfahrt
Schwerzenbachstrasse	9%	12%
Dübendorfstrasse	34%	32%
Binzstrasse	19%	24%
Maurstrasse	13%	19%

Im Raum Binz-Fällanden fanden bisher keine Immissionsmessungen statt. Die lufthygienische Beurteilung dieses Gebietes stützt sich deshalb auf Messwerte der Region (Dübendorf Überlandstrasse/ NRingstrasse) und neuere Messungen in Feuerthalen mit einer vergleichbaren Verkehrssituation. Insgesamt entspricht die Luftqualität in Binz/Fällanden der Situation im ganzen Grossraum Zürich:

Beim Ozon (O<sub>3</sub>) ist im Sommerhalbjahr im gesamten Raum mit Überschreitungen des Stundenmittelgrenzwertes von 120 Åg/m<sup>3</sup> sowie mit mehreren Überschreitungen des monatlichen 98%-Grenzwertes zu rechnen. Dabei handelt es sich um ein grossräumiges Phänomen, dem das ganze schweizerische Mittelland unterliegt.

Im Raum Binz-Fällanden-Glattal mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von rund 15000 Fahrzeugen ist ausserorts entlang stark befahrener Strassen für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) mit einer Langzeitbelastung von 32-37 Åg/m<sup>3</sup> zu rechnen. Innerorts, entlang von Strassenschluchten und Kreuzungen mit Stausituationen, kann die NO<sub>2</sub>-Belastung auf 38-50 Åg/m<sup>3</sup> ansteigen. Überschreitungen des Langzeitgrenzwertes von 30 Åg/m<sup>3</sup> sind deshalb im Bereich des Strassenkorridors und innerorts wahrscheinlich; der Tagesgrenzwert von 80 Åg/m<sup>3</sup> dürfte dagegen selten oder nie überschritten werden. Abseits und in einiger Distanz zur Strasse dürften die Belastungen vermutlich im Bereich des Langzeitgrenzwertes oder darunter liegen.

Die Lang- und Kurzzeitgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) für Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) und Kohlenmonoxid (CO) dürften mit Sicherheit im ganzen Raum eingehalten sein. Das neue Verkehrssystem in Fällanden funktionierte anfänglich gut. Inzwischen aber hat der motorisierte Individualverkehr derart zugenommen, dass in den Hauptverkehrszeiten grössere Rückstaus auftreten. In den Autokolonnen bleiben auch die Busse der Verkehrsbetriebe Zürich (Linien 743, 753 und 786) stecken. Aufgrund aktueller Beobachtungen werden die entstehenden Verlustzeiten für die Busse im Durchschnitt auf vier, im Extremfall auf zehn Minuten geschätzt. Eine Verminderung dieser Verlustzeiten lässt sich kaum erreichen, da Verkehrskreisel nicht steuerbar sind und eine bevorzugte Behandlung der öffentlichen Verkehrsmittel nur mittels spezieller Busspuren möglich ist. Im Zentrum von Fällanden können solche jedoch nicht ausgeschieden werden.

Für die heute bestehenden Hauptpendlerströme gibt es leistungsfähige Angebote des öffentlichen Verkehrs. Dies gilt insbesondere für Pendler aus dem Gebiet östlich von Schwerzenbach Richtung Zürich. Die Verbindung in den Raum Stadelhofen-Seefeld wurde mit der Inbetriebnahme des S-Bahn-Zürichbergtunnels im Jahre 1990 wesentlich verbessert. Für die Erreichbarkeit des Bereiches Witikon-Klusplatz bieten sich die Buslinien 753 und 786 an. In Fällanden und Schwerzenbach bestehen Umsteigemöglichkeiten von und in Richtung Dübendorf: Buslinie 743 Fällanden-Stettbach, S-Bahn-Linien S14 Schwerzenbach-Oerlikon und S9 Schwerzenbach-Stettbach-Stadelhofen. Für die Verbindung unteres Glattal-Pfannenstiel bietet sich der Weg über Oerlikon an. Das mittlere und untere Glattal ist somit gut erreichbar.

Für die untergeordneten Pendlerströme aus dem Glattal Richtung Forch, Zollikerberg sowie Zollikon (und umgekehrt) bestehen noch keine direkten Linien. Diese Gebiete sind zwar durch den öffentlichen Verkehr vollständig erschlossen, das Verkehrsnetz ist jedoch radial auf die Stadt Zürich ausgerichtet. Daher sind die Verbindungen aus dem Glattal in die genannten Richtungen (und umgekehrt) nur mit Umwegen möglich. Eine Verbesserung dieser Situation wäre durch die Schaffung einer ausserstädtischen Tangentiallinie möglich. Für eine solche ist jedoch die Zahl der Pendler zu gering. Zudem sind die Pendlerbewegungen nicht gebündelt. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit kommt eine solche Linie daher zurzeit nicht in Betracht. Die bauliche Entwicklung im Glattal kann diese Ausgangslage in den kommenden Jahren allerdings verändern.

Im Rahmen des Beschleunigungsprogramms 2001 sind die Verkehrsbetriebe Zürich daran, die Problembereiche ihres Netzes zu untersuchen und entsprechende Massnahmen auszuarbeiten. Es wird angestrebt, die Qualität des öffentlichen Verkehrs durch Erhöhung der Zuverlässigkeit zu steigern, was zu einer vermehrten Benutzung des öffentlichen Verkehrs und damit zu einer verbesserten Wirtschaftlichkeit führen soll. II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der öffentlichen Bauten und der Volkswirtschaft.

Zürich, den 11. Januar 1995

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Roggwiller