

Sitzung vom 30. Januar 2002

153. Anfrage (Busbeschleunigungsprogramm im oberen Glattal)

Kantonsrat Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, hat am 19. November 2001 folgende Anfrage eingereicht:

In der Anfrage KR-Nr. 331/1994 hat der Unterzeichnete verschiedene Fragen zum Verkehrsaufkommen im Raum Binz, Fällanden, Glatttal gestellt. Aus der Antwort des Regierungsrates ging hervor, dass seit Beginn des Verkehrsverbundes und dem Bau des Kreisel in Fällanden eine massive Verkehrszunahme erfolgte, welche zu hohen Verlustzeiten für die Busse der Linien 743, 747, 753 und 786 führte. Dadurch wurde die Fahrplanstabilität der Busse erheblich beeinträchtigt. Seither hat sich die Situation weiter verschlechtert. Die Pünktlichkeit der Busse hat weiter abgenommen. Dies ist bedingt durch die erneut starke Verkehrszunahme, insbesondere auch am Fälländer Kreisel, und auch durch die Tatsache, dass die Busse sich aus nicht vortrittsberechtigten Strassen in die starken Verkehrsströme einfädeln müssen (zum Beispiel Zürichstrasse/Witikonstrasse in Binz, Bodenacherstrasse/Binzstrasse in Benglen, Zürich strasse/Binzstrasse beim Schützenhaus, Wigartenstrasse, Schwerzenbachstrasse in Fällanden).

In der Antwort vom 11. Januar 1995 wies der Regierungsrat darauf hin, dass im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms 2001 die Problembereiche des erwähnten Netzes (ehemals Verkehrsbetriebe Oberes Glattal VROG) untersucht und entsprechende Massnahmen ausgearbeitet werden sollen.

Dazu bitte ich den Regierungsrat um die folgenden Auskünfte:

1. Wie stark hat der Verkehr seit der letzten Anfrage (KR-Nr. 331/1994) zugenommen?
2. Wurden im Bereich der Buslinien 743, 747, 753 und 786 die versprochenen Untersuchungen zur Busbeschleunigung ausgeführt?
3. Zu welchen Ergebnissen haben diese Untersuchungen geführt?
4. Wer beschliesst und finanziert entsprechende Massnahmen zur Busbeschleunigung?
5. Kann das durch den Regierungsrat in der Antwort zur Anfrage KR-Nr. 331/1994 versprochene Ziel der Qualitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs durch Steigerung der Zuverlässigkeit erreicht werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, wird wie folgt beantwortet:

Das Tiefbauamt führt auf der Schwerzenbachstrasse, der Dübendorfstrasse, der Binzstrasse und in Maur auf der Fälländerstrasse jährlich periodische Verkehrszählungen durch. Die Verkehrsentwicklung auf diesen Verkehrsachsen ist unterschiedlich verlaufen. Nachfolgend wird die Verkehrsentwicklung des durchschnittlichen Werktagsverkehrs (DWV) von 1994 bis 2000 zusammengestellt. Die Tabelle zeigt zwei Hauptverkehrszeiten sowie den Gesamttagesverkehr.

Ergebnisse: Verkehrsentwicklung (DWV) Kreisel Fällanden

Morgenspitze von 7 bis 8 Uhr	1994	1997	2000	Veränderung in %	
Fälländerstrasse	640	586	504	-21	
Schwerzenbachstrasse	1222	1156	1020	-17	
Dübendorfstrasse	1552	1483	1623	5	
Binzstrasse	1103	1102	1258	14	
Abendspitze von 17 bis 18 Uhr	1994	1997	2000	Veränderung in %	
Fälländerstrasse	682	704	631	-7	
Schwerzenbachstrasse	1474	1433	1485	1	

Dübendorfstrasse	1533	1495	1491	-3
Binzstrasse	1081	1123	1209	12
Werktagsverkehr (DWV, 24h)	1994	1997	2000	Veränderung in %
Fälländerstrasse	6470	6800	6080	-6
Schwerzenbachstrasse	14910	15480	15390	3
Dübendorfstrasse	15890	16460	17960	13
Binzstrasse	11230	12240	13460	20

Auf der Fälländerstrasse liegt die absolute Verkehrsmenge im Vergleich zu den drei anderen Strassenachsen auf einem tiefen Niveau. Die Entwicklung ist schwankend verlaufen und weist prozentual eine leichte Abnahme auf (-6%).

Auf der Schwerzenbachstrasse hat der Strassenverkehr um rund 3% leicht zugenommen, wobei die morgendliche Spitzenstunde (7-8 Uhr) eine deutliche Abnahme aufweist (-17%), während die Abendspitzenstunde (17-18 Uhr) praktisch unverändert blieb (+1%).

Auf der Dübendorfstrasse ist eine Zunahme von rund 13% zu verzeichnen. Dabei entfällt auf die morgendliche Spitzenstunde eine Zunahme von 5%, wogegen die Abendspitzenstunde eine Abnahme (-3%) aufweist.

Die Binzstrasse, als direkte Zubringerachse zur Stadt Zürich, weist eine starke Zunahme beim Werktagsverkehr von rund 20% auf. Dabei zeigen beide Tagesspitzen deutlich positive Zunahmen, die Morgenspitzenstunde +14% und die Abendspitzenstunde +12%.

Bei der Fälländerstrasse und der Dübendorfstrasse kann darüber hinaus eine Ausdehnung der abendlichen Verkehrsmenge auf mehrere Stunden ohne ausgeprägte Spitzenstunde festgestellt werden.

Der Mittelwert der Verkehrsentwicklung aller vier Verkehrsachsen ergibt eine mittlere Zunahme von rund 7% bis 9%. Dies entspricht in etwa dem Verkehrsmengenindex für den Werktagsverkehr für Agglomerationen/Innerorts von rund 7% (Schlussbericht Entwicklungsindizes des Schweizerischen Strassenverkehrs 1990-1999, Abay & Meier, Februar 2001). Die Verkehrszunahme im Raum Fällanden liegt somit im kantonalen Durchschnitt.

Eine steigende Verkehrsmenge belastet das Gesamtverkehrssystem, was die Zuverlässigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und damit die Fahrplanstabilität beeinträchtigen kann. Dies hat zur Folge, dass Anschlüsse nicht mehr gesichert und Reisezeiten nicht mehr berechnet werden können. Mit Hilfe eines «Integrierten Verkehrsmanagements» (IVM) kann die Abwicklung des Gesamtverkehrs in Städten, Agglomerationen und verkehrsüberlasteten Räumen effizient optimiert werden. Ziel ist es, beim öffentlichen Verkehr die Wartezeiten und beim motorisierten Individualverkehr die Staus möglichst zu vermeiden.

Für den Raum Fällanden wurden im Rahmen der Studie «Integriertes Verkehrsmanagement Fällanden» in einem ersten Schritt die wesentlichsten Behinderungen des öffentlichen Busverkehrs untersucht. Der Schlussbericht aus dem Jahr 2000 zeigt hohe Verlustzeiten sowie die Instabilität des Busfahrplans in den Hauptverkehrszeiten an. In der Folge hat eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Gemeinde Fällanden, der Kantonspolizei, des Tiefbauamts und der Verkehrsbetriebe Zürich, ihre Tätigkeit aufgenommen, unter Beizug von Verkehrsingenieuren und Siedlungsplanern. Die Arbeitsgruppe hat die Achsen Schwerzenbach-Fällanden-Witikon und Stettbach-Fällanden-Maur vertieft untersucht.

Gestützt auf die vorgenommenen Abklärungen wurden für die Schwerzenbach-, Dübendorf-, Fälländer- und Zürichstrasse Lösungsvorschläge zur Busbeschleunigung entwickelt. Hauptbestandteil der zu treffenden Massnahmen sind getrennte Busstreifen aus Richtung - Dübendorf und Schwerzenbach sowie lichtsignalgesteuerte Pfortneranlagen mit Busbevorzugung. Die Massnahmen werden in einem Gesamtkonzept zusammengefasst und einer Kosten-Nutzen-Prüfung unterzogen. Leitplanke für die Umsetzung ist, dass der monetarisierte Nutzen einer Massnahme mindestens ihren Kosten entspricht. Das Gesamtkonzept wird dem Gemeinderat Fällanden zur Vernehmlassung vorgelegt. Der Entscheid über die Umsetzung des Massnahmenpakets liegt beim Regierungsrat.

Gemäss Strassengesetz vom 27. September 1981 (LS 722.1) sind die Staatsstrassen vom Staat und die Gemeindestrassen von den Gemeinden zu erstellen oder auszubauen. Das Strassengesetz ist auch die Grundlage für die Finanzierung von Anlagen und Massnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs. Soweit Anlagen auf Staatsstrassen ausschliesslich der Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs dienen, beteiligt sich der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) massgebend an der Finanzierung. Der ZVV finanziert seinen Beitrag dabei gestützt auf §4 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (LS 740.1) aus dem Verkehrsfonds. Die Gesamtkosten für das Massnahmenpaket dürften ungefähr 2,5 bis 3 Mio. Franken betragen.

Die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden mit der Qualität des öffentlichen Verkehrs wird im ZVV jährlich durch gezielte Kundenbefragungen erhoben. Dabei hat sich gezeigt, dass die Zuverlässigkeit der dritt wichtigste Einflussfaktor ist. Eine Steigerung der Zuverlässigkeit wirkt sich demnach direkt auf die Zufriedenheit mit der Qualität des öffentlichen Verkehrs aus. Mit den vorgesehenen Massnahmen können voraussichtlich Zeitgewinne von einigen Minuten erreicht und vor allem die Instabilität des Fahrplans beseitigt werden. Diese objektive Steigerung der Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit) wird sich auch auf die subjektive Wahrnehmung der Fahrgäste auswirken.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi