

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 194/2009

Sitzung vom 1. September 2009

**1370. Anfrage (Autoschlängen im Furttal/Wehntal,
verpasste ÖV-Anschlüsse)**

Die Kantonsräte Marcel Burret, Regensdorf, und Thomas Hardegger, Rümlang, sowie Kantonsrätin Gabriela Winkler, Oberglatt, haben am 15. Juni 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Wenn der Gubrist staut, dann bilden sich lange Kolonnen im Furttal. Besonders ärgerlich ist es für die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Sie verpassen den Anschluss vom Bus auf den Zug. So geschehen letzte Woche zum Beispiel auf der Buslinie 485 von Buchs (über Adlikon und Watt) zum Bahnhof Regensdorf. Infolge der langen Privatfahrzeug-Kolonnen zwischen Adlikon und Watt verpassten Buspassagiere den Anschluss am Bahnhof Regensdorf an die S-Bahn-Linie 6.

Momentan sind diese langen Staus erst an den Tagen zu verzeichnen, wenn im Gubrist der Verkehr über Stunden staut, insbesondere nach einem Unfall oder unverhältnismässig hohem Verkehrsaufkommen.

Wie wird es hingegen aussehen, wenn demnächst die Gubriströhren renoviert und später gar mit einem zusätzlichen Tunnel ausgebaut werden? Falls dann ein Stau entsteht, sei es durch einen Unfall oder ganz einfach durch Verkehrsüberlastung, erstickt dann das Furttal im Schleichverkehr?

Die punktuelle Beobachtung des Verkehrs vom Strassenrand aus in den Stosszeiten morgens und abends scheint zu bestätigen, dass bereits heute jedes 3. bis 4. Auto mit Kontrollschildern aus dem Kanton Aargau durchs Furttal fährt.

In diesen Zusammenhängen ersuche ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Stimmt es, dass die Belastungen auf dem Strassennetz im Furttal, speziell auf der nördlichen Talachse über Otelfingen, in letzter Zeit zugenommen haben? Kann die Verwaltung dazu aktuelle Daten aus den Verkehrszählungen aufführen?
2. Analog zu Frage 1: Wie sieht die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Wehntal aus, insbesondere die Belastung mit Fahrzeugen aus dem Kanton Aargau auf der Strecke Dielsdorf-Zürich-Seebach?

3. Ist die Südachse inzwischen mit flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Gubrist vom Verkehr entlastet worden? Sind zum Beispiel bereits Bushaltestellen auf die Fahrbahn verlegt worden, wie es im Bericht «Ausführungsprojekt Nationalstrasse A 1/A 20 Ausbau Nordumfahrung Zürich» verlangt wird, damit die Durchfahrt via Hüttikon–Dänikon–Dällikon sicherer und zugleich verlangsamt wird und sich damit als Schleichweg durchs Furttal weniger attraktiv präsentiert?
4. Was gedenken der Regierungsrat und die verantwortlichen Stellen in der Verwaltung zu tun, damit bei Tunnelrenovationen und Ausbau des Gubrist nicht noch mehr Verkehr durchs Furttal rollt? Wie wollen sie diesen attraktiven Schleichweg über Regensdorf unterbinden?
5. Wie stellt sich der Regierungsrat zu «Tropfenzählern» (Lichtsignalanlagen) in Wettingen und bei der Autobahnausfahrt Zürich-Affoltern/Regensdorf? Sie würden sicherstellen, dass kein zusätzlicher Mehrverkehr durchs Furttal rollt. Die Ausfahrten von der Autobahn ins Furttal könnten sogar temporär gesperrt werden.
6. Wie stellt sich der Regierungsrat zu einer Gesamt-Überdeckung zwischen dem Gubrist Ostportal in Regensdorf und der Autobahnausfahrt in Zürich-Seebach, damit Natur und nationales Schutzgebiet im Vernetzungskorridor zwischen Katzensee und Rümliang nicht noch mehr beeinträchtigt werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet, Regensdorf, Thomas Hardegger, Rümliang, und Gabriela Winkler, Oberglatt, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Das marktverantwortliche Verkehrsunternehmen, die Verkehrsbetriebe Glattal AG, stellt derzeit keine wesentlichen Fahrzeitverlängerungen infolge erhöhten Verkehrsaufkommens im Furttal fest. Die in der Anfrage erwähnten Staus, die dazu führten, dass die Buspassagiere der Buslinie 485 ihre Anschlüsse verpassten, waren auf Baustellen zwischen Adlikon und Watt zurückzuführen.

Im Furttal sind folgende drei Zählstellen vorhanden:

- Landstrasse westlich Otelfingen: Die Verkehrsbelastung lag 2006 bei knapp 10 000 Motorfahrzeugen pro Tag (durchschnittlicher täglicher Verkehr, DTV). 2007 waren 10 500 und 2008 11 800 Motorfahrzeuge pro Tag zu verzeichnen.

- Buchserstrasse westlich Adlikon: 2003 lag die Verkehrsbelastung bei 11 200 Motorfahrzeugen pro Tag und 2007 bei 14 200. Ein neuerer Datensatz ist nicht verfügbar.
- Wehntalerstrasse beim Katzensee: Das Verkehrsvolumen ist seit 2003 konstant bei rund 26 500 Motorfahrzeugen pro Tag.

Im Bereich Otelfingen bis Adlikon ist von 2003 bis heute an der Landstrasse westlich Otelfingen eine Zunahme von 18%, an der Buchserstrasse westlich Adlikon eine solche von 27% festzustellen. Bei der Zählstelle auf der Wehntalerstrasse im Bereich Katzensee ist die Verkehrsmenge seit 2003 unverändert. Die Zählstellen sind zu grob angeordnet, als dass aus diesen Messungen ein direkter Zusammenhang mit dem zunehmenden Stau vor dem Gubristtunnel abgeleitet werden könnte.

Zu Frage 2:

Im Wehntal befindet sich eine Zählstelle in Dielsdorf und eine in Niederweningen. Keine der beiden lässt eine Verkehrszunahme erkennen:

- Wehntalerstrasse Dielsdorf: Der DTV betrug 2000 11 300, derjenige 2005 als aktuellster verfügbarer Wert 11 000.
- Wehntalerstrasse Niederweningen: Der DTV betrug 2000 6900, derjenige 2007 als neuester verfügbarer Wert 6990.

Über die Herkunft der Fahrzeuge liegen keine Daten vor. Allein das Fahrzeugkennzeichen würde als Merkmal noch nicht ausreichen, um aussagekräftige Angaben über einen möglichen Ausweichverkehr machen zu können. Auch im Ziel-/Quellverkehr des Kantons Zürich bewegen sich Fahrzeuge aus dem Kanton Aargau, die von ihrem Herkunftsort zu ihrem Fahrziel sinnvollerweise nicht über die Autobahn fahren.

Zu Frage 3:

Die flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Nordumfahrung Zürich sind Bestandteil des diesbezüglichen laufenden Plangenehmigungsverfahrens und können erst nach dessen Abschluss bzw. nach Rechtskraft der Plangenehmigungsverfügung umgesetzt werden.

Flankierende Massnahmen werden nur bei dringenden Sanierungsarbeiten im entsprechenden Bereich vorzeitig ausgeführt und erst mit dem Entscheid des Bundes über deren Finanzierung aktiv angegangen. In Dänikon musste der Fahrbahnbelag saniert werden, weshalb hier die bestehende Busbucht als Fahrbahnhaltestelle ausgebaut werden sollte. Aufgrund der Reaktionen der örtlichen Behörden und Anwohnenden sowie entsprechender Vorstösse im Kantonsrat (Interpellation KR-Nr. 175/2007 betreffend Ungestaltung von Busbuchten bei Fahrbahn-

haltstellen) konnte die Bushaltestelle nicht wie im Massnahmenplan vorgesehen umgebaut werden. Die bestehende Busbucht wird deshalb beibehalten.

Zu Frage 4:

Seit dem Ausbau des Baregg隧nels 2005 wird der Verkehr zwischen den Autobahnanschlüssen A1 Wettingen-Ost und Zürich-Affoltern auf dem untergeordneten Strassennetz durch das Betriebskonzept Furttal koordiniert, um den Ausweichverkehr durch das Furttal zu verhindern. Dieses Konzept umfasst im Wesentlichen drei Lichtsignalanlagen, mit denen der Verkehr in Wettingen, Otelfingen und Adlikon dosiert werden kann.

Mit der Inkraftsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen am 1. Januar 2008 ist der Bau und Betrieb der Nationalstrassen Sache des Bundes. Der Gubristtunnel wird zurzeit saniert und anschliessend auf drei Tunnelröhren ausgebaut. Mit dem Ausbau des Gubristtunnels und der Nordumfahrung wird der bestehende Engpass auf dem Autobahnnetz beseitigt. Entsprechend wird der Verkehrsdruck auf das Furttal abnehmen, da Staudauer und Stauhäufigkeit auf der A1 so weit vermindert werden, dass der Umweg über das Furttal nicht mehr attraktiv ist. Es entsteht daher für den Normalbetrieb eine Entlastung und damit kein Handlungsbedarf. Im Falle von Unterhaltsarbeiten werden – wie bereits heute – die verkehrsschwächeren Nachtstunden genutzt. Während der Bauzeit der zusätzlichen Röhre des Gubristtunnels stehen für den Verkehr immer zwei Fahrspuren in beide Richtungen zur Verfügung. Mit der ausgebauten Nordumfahrung eröffnen sich zudem während Schwachlastzeiten auch mit einer kleineren Fahrstreifenzahl Möglichkeiten für eine die Nachfrage befriedigende Verkehrsführung auf der Autobahn selbst. Für grössere Arbeiten, die nach dem Ausbau erst etliche Jahre später wieder zu erwarten sind, müssen eigene Verkehrsführungskonzepte entwickelt werden.

Zu Frage 5:

Bereits heute dient die Lichtsignalanlage in Wettingen als «Pfortner» für den Verkehr in Richtung Furttal. Die Dosierung wird dann aktiviert, wenn sich vor dem Gubristtunnel Stau bildet. Die Anlage ist seit 2004 in Betrieb. Eine Steuerung des Verkehrs ab der A1 in Affoltern ist kaum zu bewerkstelligen, da die Stauräume bis zur Autobahn klein sind und bereits heute durch den ausfahrenden Verkehr genutzt und teilweise übernutzt werden. Eine Sperrung der Ausfahrt Zürich-Affoltern wäre nicht sinnvoll. Mangels fehlender Alternativen würde eine Sperrung zu unnötigen Umwegen, erhöhten Emissionen und massiven Zeitverlusten für den Zielverkehr ins Furttal führen.

Die Schliessung der Ausfahrt hätte zudem weitreichende Konsequenzen für das Gebiet Rümliang–Oberhasli, die nicht ohne gewichtigen Grund hingenommen werden könnten.

Zu Frage 6:

Eine Autobahnüberdeckung zwischen dem Gubrist-Ostportal und der Autobahnausfahrt in Zürich-Seebach von rund fünf Kilometern Länge ist nicht Bestandteil des Plangenehmigungsverfahrens bezüglich Ausbau der A 1-Nordumfahrung Zürich. Der Bund hat weder aufgrund des Lärmschutzes noch aufgrund des Siedlungs- und Landschaftsschutzes eine Pflicht, die gesamte, heute offen geführte Autobahn zu überdecken. Die gesetzliche Pflicht des Bundes zur Finanzierung der Nationalstrassen beschränkt sich auf die betriebsnotwendigen Massnahmen. Die Kosten von rund 1 Mrd. Franken wären vom Kanton und den Gemeinden zu tragen. Das Vorhaben wäre neben der fraglichen Finanzierbarkeit aus verschiedenen weiteren Gründen nicht realisierbar. Das Trasseee müsste teilweise in den Grundwasserbereich abgesenkt werden, was aus Gründen des Grundwasserschutzes nicht zulässig wäre. Der Vollanschluss Glattbrugg könnte aus Gründen der Tunnelsicherheit nicht überdeckt werden. Im Weiteren würde dem Bau einer Überdeckung der geplante Anschluss der K 10, Glatttalautobahn (Autobahndreieck) in der Chöschenrüti längerfristig im Weg stehen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi