

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

KR-Nr. 216/2004

Sitzung vom 14. Juli 2004

**1066. Anfrage (Stauräume im Furttal – Notmassnahmen  
im Zusammenhang mit der Eröffnung der dritten Bareggrohre)**

Kantonsrätin Gabriela Winkler, Oberglatt, hat am 24. Mai 2004 folgende Anfrage eingereicht:

Im Zusammenhang mit der Eröffnung der dritten Tunnelröhre am Baregg hat die Baudirektion vor Wochen orientiert, dass im Limmattal mittels künstlichen Staus bei den Auffahrtrampen (Tropfenzähler) die Zufahrten zur A 1 im Raum Zürich West eingeschränkt werden sollen, mit dem Ziel, den Verkehr auf der A 1 möglichst lange flüssig zu halten. Vor 12 Tagen wurde nun an einer lokalen Informationsveranstaltung in Dällikon bekannt, dass darüber hinaus das ganze Furttal zusätzlich zu einem flächendeckenden Stauraum umfunktioniert werden soll. Konkret: Mit mehreren neuen Signalanlagen wird künstlich Stau auf den Kantonsstrassen erzeugt. Die Durchfahrtszeit durch das Furttal soll sich bis zu 40 Minuten erhöhen. Um die Verbindungsstrasse zwischen Regensdorf / Zürich Affoltern und Wettingen zu entlasten, wurde seinerzeit die Nordumfahrung N20 mit dem Gubristtunnel gebaut. In der Zwischenzeit hat sich das Furttal zu einer blühenden Arbeits- und Wohngegend entwickelt mit reger Bautätigkeit in allen Dörfern. Seit ungefähr sechs Jahren ist zunehmender Ausweichverkehr vor den Gubriststaus durch das Furttal feststellbar. Der Bau der dritten Bareggrohre begann etwa zur selben Zeit. Es ist müssig, die historischen Versäumnisse im Autobahnbau durch die eklatanten Fehlplanungen zu beweinen.

Hingegen stellen sich bei den in Aussicht stehenden Notmassnahmen bis zur Inbetriebnahme der dritten Gubriströhre doch einige Fragen:

1. Hält es die Regierung grundsätzlich für vertretbar, dem reibungslosen Fortkommen auf der Autobahn sämtliche übrigen Anliegen der Bevölkerung eines ganzen Tales zu unterordnen?
2. Hat die Regierung die Folgewirkungen und -kosten auf das Furttal untersuchen lassen?
3. Hält die Regierung die angekündigten künstlichen Staumassnahmen im Furttal mit den zu erwartenden Folgen (Stau auf der Kantonsstrasse, Ausweichverkehr durch die Dorf- und Quartierstrassen, Lärm und Abgasimmissionen) für verhältnismässig?

4. Bestehen Vorstellungen über die Erreichbarkeit des gesetzten Zieles eines möglichst reibungslosen Verkehrs auf der A1 zu Lasten der Bevölkerung im Furttal? Oder ist künftig mit Staus auf der A1 zwischen Auffahrt Otelfingen und Zürich Seebach sowie auf den Kantonsstrassen sowohl im Limmattal wie im Furttal zu rechnen?
5. Dem Vernehmen nach sollen diese Massnahmen mindestens acht Jahre in Kraft bleiben, bis die Nordumfahrung und der Gubristunnel ausgebaut sind. Kann die Regierung heute zusichern, dass die künstlichen Staumassnahmen bei Eröffnung der dritten Gubriströhre wieder aufgehoben werden?
6. Ist der Zeithorizont acht Jahre realistisch? Was unternimmt die Regierung, um diesen Zeithorizont zu reduzieren?
7. Welche flankierenden Massnahmen sind geplant zur Sicherstellung der Wohnqualität und eines möglichst wenig eingeschränkten lokalen Verkehrs im Furttal?
8. Ist die Regierung bereit, die überfälligen Aufhebungen von Bahnübergängen beschleunigt in die Wege zu leiten?
9. Was ist geplant, um die Stauzonen ausserhalb der Dörfer zu halten?
10. Wird die Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs (durchgehender Halbstundentakt für die gesamte S6) vorgezogen?
11. Welche Kosten erwarten den Kanton Zürich durch den Ausbau der Signalanlagen im Furttal und auf den Auffahrtsrampen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Gabriela Winkler, Oberglatt, wird wie folgt beantwortet:

Das Gesamtkonzept des Regierungsrates für das Integrierte Verkehrsmanagement enthält Handlungsgrundsätze bezüglich der Hochleistungsstrassen (HLS). Dabei hat unter anderem die Gewährleistung des Verkehrsflusses auf den HLS höchste Priorität. Gewährleistung des Verkehrsflusses bedeutet dabei: Hohe zeitliche Verfügbarkeit, stabiles Leistungsniveau, keine Staus bzw. «Stopp-and-go», keine Verkehrszusammenbrüche. Angestrebt wird ein stabiler Verkehrsfluss auf möglichst hohem Leistungsniveau. Die Autobahn A1 im Limmattal weist immerhin Belastungen von rund 110000 Fahrzeugen pro Tag auf. Ziel dieser Priorität ist die Aufrechterhaltung der «Arterienfunktion» des gesamten Strassenverkehrsnetzes angesichts der Tatsache, dass als Folge eines Verkehrszusammenbruchs auf den HLS auch der Verkehr auf dem untergeordneten Hauptverkehrsstrassennetz zusammenbricht.

Die Folgewirkungen der vorgesehenen künstlichen Staumassnahmen auf das Furttal wurden untersucht. Hiezu liess die Baudirektion das Betriebskonzept Furttal erarbeiten. Es zeigt die Auswirkungen der

Bareggeröffnung auf das Furtttal auf und sieht Massnahmen zur Verminderung des unerwünschten Schleichverkehrs vor. Zu möglichen Folgekosten für das Furtttal ausserhalb des Aufwandes für die Konzeptmassnahmen wurden keine besonderen Abklärungen getroffen. Die vorgesehenen künstlichen Staumassnahmen im Furtttal im Sinne einer Verkehrsdosierung stellen eine Möglichkeit zur Verminderung des Durchgangverkehrs dar. Verkehrsbeobachtungen vor und nach der Bareggeröffnung werden die Folgen auf das kantonale und kommunale Verkehrsnetz aufzeigen. Die Beeinträchtigung von kommunalen Dorf- und Quartierstrassen wird als unbedeutend eingeschätzt. Nachbesserungen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden sind nach Bedarf möglich. Aus heutiger Sicht scheinen die geplanten Massnahmen zweck- und verhältnismässig. Sie wurden als realistische Variante aus vier verschiedenen untersuchten Möglichkeiten ausgewählt.

Die stetige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führt notgedrungen dazu, dass die Strassen vermehrt die Kapazitätsgrenzen erreichen. Insgesamt gewinnt daher das Verkehrsmanagement mit Massnahmen wie Verkehrsbeeinflussung, -lenkung, -steuerung und -informationen an Bedeutung. Dadurch kann die Wahrscheinlichkeit von Stausituationen vermindert werden, mit dem Ziel, einen möglichst reibungslosen Verkehr zu gewährleisten. Nach heutiger Einschätzung werden sich die vorgesehenen Dosierungsmassnahmen nach dem Ausbau der Nordumfahrung erübrigen. Allerdings werden die Verkehrsentwicklung und die Verkehrslage nach acht bis zehn Jahren neu zu beurteilen sein. Der Zeithorizont von acht Jahren für den Ausbau der Nordumfahrung samt dritter Gubriströhre ist realistisch. Durch ein straffes Projektmanagement stellt das Tiefbauamt sicher, dass die jetzt schon knapp bemessene Projektierungs- und Bauzeit eingehalten werden kann.

Das Betriebskonzept Furtttal selber enthält keine flankierenden Massnahmen. Im Rahmen des Projekts für den Ausbau der Nationalstrasse Limmattal–Gubrist werden jedoch flankierende Massnahmen auch in den Furtttalgemeinden geplant. Mit der dritten Gubriströhre und dem 2×3-streifigen Ausbau der Nordumfahrung wird insbesondere im Furtttal der Druck des dem Gubrist ausweichenden Durchgangverkehrs vermindert werden können. Insgesamt verbessert sich die Verkehrssituation damit erheblich. Die mit dem Ausbau der Nordumfahrung vorgesehenen verkehrlich flankierenden Massnahmen sichern diese Entlastungseffekte. Diese Massnahmen werden zurzeit erarbeitet und in das generelle Projekt Ausbau Nordumfahrung integriert. Diese beziehen sich vorwiegend auf das Staatsstrassennetz. Auf kommunalen

Strassen sind bis auf kleine Ausnahmen keine Massnahmen vorgesehen und aus heutiger Sicht auch nicht notwendig.

Zur Aufhebung von Bahnübergängen ist Folgendes festzuhalten:

- Der Bahnübergang an der Staatsstrasse Dällikon–Buchs wird demnächst aufgehoben. Die neue Verbindungsstrasse (Ostspange) wird im September 2004 in Betrieb genommen. Der Bahnhofumbau Buchs einschliesslich Rad-/Gehwegunterführung wird kurzfristig erfolgen, worauf der SBB-Niveauübergang aufgehoben werden kann.
- Der Niveauübergang beim Bahnhof Otelfingen bleibt mittelfristig bestehen. Die Strassenunterführung unter dem Bahnhof hat als Objekt der Strategie Ortsumfahrungen keine hohe Dringlichkeit. Zudem ist die bei Zugverkehr geschlossene Barriere Teil der Hindernisse zur Verminderung eines unerwünschten Durchgangsverkehrs im Furttal. Dies gilt auch für die Barriere in Würenlos.
- Die Niveauübergänge auf dem untergeordneten Strassennetz sind Sache der Gemeinden.

Die Stauzonen sind vorwiegend in den nicht empfindlichen Gebieten ausserhalb der Siedlungen vorgesehen. In einem ersten Schritt werden die bestehenden Lichtsignalanlagen benutzt (auch im Sinne von kostengünstigen Lösungen).

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird wie folgt verbessert:

- Im Dezember 2004 wird der Halbstundentakt von Regensdorf bis Buchs eingeführt.
- Der integrale Halbstundentakt bis Baden wird langfristig angestrebt; Entscheide des ZVV dazu stehen jedoch noch aus.

Die Gesamtkosten für die Massnahmen auf der Autobahn im Raum Limmattal für die Verkehrserhebungen und die Verkehrslenkung sowie die Signalisation und die Rampenbewirtschaftung betragen 10,8 Mio. Franken; der erforderliche Kredit wurde am 5. Mai 2004 zu Lasten der Nationalstrassenrechnung bewilligt. Die Zustimmung des Bundesamtes für Strassenbau liegt vor. Das Betriebskonzept Furttal rechnet für die Dosierungsanlagen mit Kosten von rund 0,7 Mio. Franken.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**