

Sitzung vom 13. Mai 2020

**488. Anfrage (Schleichverkehr bremsen – des einen Freud,
des anderen Leid)**

Kantonsrätin Erika Zahler, Boppelsen, hat am 2. März 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Mitte Februar 2020 wurde im Zürcher Unterländer ein Artikel mit dem Titel «Kanton bremst den Schleichverkehr durch Dällikon» publiziert. Im Lead konnte man lesen «Stauen sich die Autos im Gubrist, wälzt sich Schleichverkehr durchs Furttal und sorgt dort für verstopfte Strassen». Dies ist eine Tatsache und bereits in meiner Anfrage KR-Nr. 409/2016 mit dem Titel «Stau lässt grüssen – Unbefriedigende Ist-Situation im Furttal» habe ich dieses Thema aufgegriffen und hinterfragt.

Das Furttal hat nicht nur eine Talseite. Wenn jetzt eine Talseite (linke) mit Behinderungen verbaut wird, bedeutet dies nicht, dass der motorisierte Verkehr bei Stau auf der A1 nicht den Weg durch das Furttal und insbesondere die linke Talseite sucht. Fakt wird sein, dass alle auf die behinderungsfreie Seite ausweichen und somit die rechte Talseite eine Mehrbelastung erfahren würde. Diese Massnahme würde also die Verkehrsachse Otelfingen, Buchs, Adlikon zusätzlich belasten, das Nadelöhr Adlikerkreuz noch mehr belasten und noch mehr Rückstauverkehr verursachen.

Eine Verhinderung des flüssigen Verkehrs (auf beiden Talseiten) ist kaum eine Lösung. Der Verkehr soll und muss fließen, ansonsten werden sich andere Faktoren verschlechtern und indirekt auch der Privat- und Berufsverkehr wie die Wirtschaftlichkeit beeinträchtigt.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung nachfolgender Fragen:

1. Welche konkreten Massnahmen will der Regierungsrat auf der linken Achse des Furttals umsetzen?
2. Was hat der Regierungsrat geplant, damit der Verkehr nicht auf die andere Talseite ausweicht (nicht nur während der Bauphase)?
3. Gedenkt der Regierungsrat am Adlikerkreuz und seiner Verkehrslenkung im Zusammenhang mit der geplanten Verhinderung des Schleichverkehrs bei genannter Talseite Anpassungen zu machen?
4. Mit welchem Mehraufkommen während der Bauphase muss das rechte Furttal rechnen und welche Massnahmen wird der Kanton zur Entlastung dieser vermutlichen Ausweichrute treffen?
5. Welche Kosten werden die geplanten Massnahmen für den Kanton und für die betroffenen Gemeinden verursachen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Erika Zahler, Boppelsen, wird wie folgt beantwortet:

Zwei Staatsstrassen führen durch das Furttal. Die nördliche, auf der rechten Talseite verlaufende Strasse ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse, die von Regensdorf über Buchs nach Otelfingen führt und im Osten und Westen Autobahnanschlüsse aufweist. Die südliche, auf der linken Talseite verlaufende Strasse ist eine siedlungsorientierte regionale Verbindungsstrasse, welche die Verbindung zwischen Regensdorf, Dällikon, Dänikon und Hüttikon sicherstellt.

Aufgrund der Überlastungen auf dem Hochleistungsstrassennetz kam es in den letzten Jahren zu vermehrtem Ausweichverkehr zwischen dem Raum Affoltern/Regensdorf und dem Raum Wettingen, der die Strassen durch das Furttal belastet. Dem Kanton ist es ein wichtiges Anliegen, diesen Ausweichverkehr vom Furttal fernzuhalten und auf die Autobahn A1 zu verlagern. Entsprechend wurden im Rahmen des Projekts Ausbau Nordumfahrung (ANU) des Bundesamts für Strassen (ASTRA) auch umfangreiche flankierende Massnahmen im Furttal geplant.

Der Kanton Zürich hat in Abstimmung mit dem Kanton Aargau zudem ein Verkehrssteuerungskonzept für das Furttal erarbeitet, das einen sicheren und zuverlässigen Betrieb des öffentlichen Verkehrs, den Schutz der Siedlungsgebiete und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit anstrebt. Dieses umfasst ausschliesslich Verkehrsmanagementmassnahmen mittels Lichtsignalanlagen (bestehenden und neuen) sowie ergänzende Massnahmen zur Verbesserung der lokalen Verkehrssicherheit oder des Verkehrsablaufs. Die Steuerung erfolgt ab Knoten Land-/Furttalstrasse beim Autobahnanschluss in Wettingen. Damit soll erreicht werden, dass der Verkehr in erster Linie auf die Autobahn gelenkt wird und sich zwischen der Nord- und der Südachse keine Verlagerungen ergeben.

Zu Frage 1:

Für die südliche Achse sind vor allem Massnahmen im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen zum ANU vorgesehen. Hauptsächlich umfassen diese bauliche Torsituationen an Ortseingängen, Fussgängerquerungen, Fahrbahnhaltestellen zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und Anpassungen an Knoten. Diese flankierenden Massnahmen führen zu einem siedlungsverträglicheren Verkehr und zu einer Verminderung von Ausweich- und Schleichverkehr. Sie wurden gemeinsam mit den Gemeinden geplant und sind teilweise bereits umgesetzt.

Zu Frage 2:

Für die nördliche Achse wurde das eingangs erwähnte Verkehrssteuerungskonzept erstellt. Gemäss diesem soll neben den geplanten Lichtsignalanlagen auch die örtliche Erreichbarkeit verbessert werden. Die Massnahmen werden in Zusammenarbeit mit den Gemeinden geplant und sind teilweise bereits umgesetzt.

Die Bauphasen der verkehrlich flankierenden Massnahmen zur ANU führten bisher nicht zu einer Verlagerung von Verkehr auf die Nordachse und es ist auch nicht damit zu rechnen. Es handelt sich dabei nur um punktuelle Massnahmen, die keine langen Bauzeiten und keine vollständige Sperrung benötigen.

Zu Frage 3:

Das Adlikerkreuz ist ebenfalls Bestandteil des Verkehrssteuerungskonzepts. Im Zuge der Umsetzung werden auf den Zufahrten zum Adlikerkreuz zusätzliche Staudetektoren errichtet und die Steuerung der Lichtsignalanlage optimiert. Das bedeutet, dass die Steuerung über die Lichtsignalanlage entsprechend dem Verkehrsaufkommen dynamisch angepasst wird. Bauliche Anpassungen wie z. B. zusätzliche Abbiegestreifen sind hingegen nicht vorgesehen.

Zu Frage 4:

Während der Dauer der Umsetzung der flankierenden Massnahmen auf der Südachse wird es zu keinen Verkehrsverlagerungen auf die Nordachse oder zu Verkehrsbehinderungen kommen. Zusammen mit dem Verkehrssteuerungskonzept sind die flankierenden Massnahmen Voraussetzung dafür, dass der Ausweichverkehr vom Furttal ferngehalten werden kann.

Zu Frage 5:

Die Kosten für die Umsetzung des Verkehrssteuerungskonzepts mit entsprechenden Anpassungen der Knoten auf der Kantonsstrasse im Raum Furttal werden auf rund 10–15 Mio. Franken geschätzt. Die baulichen Massnahmen auf der Südachse sind Bestandteil des Projekts ANU und werden vom ASTRA finanziert.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli