

Sitzung vom 10. Mai 2023

557. Anfrage (Sanierung Memphisknoten Ueberlandstrasse Dübendorf – Sicherheitsdefizit für Fussgänger wegen Aufhebung Personenunterführung)

Die Kantonsräte Patrick Walder und Orlando Wyss, Dübendorf, haben am 27. Februar 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Datiert vom 13. Januar 2023 wurde das Projekt «Dübendorf, Ueberlandstrasse, Abschnitt Hst. Giessen bis Nordplatz» publiziert. Mit diesem Projekt wird die Memphiskreuzung mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet, die Personenunterführung soll aufgehoben werden. In diesem Zusammenhang werde die Verkehrssicherheit, speziell für Fussgänger, resp. die Schulwegsicherheit, verbessert.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Unbestritten ist ein konfliktfreies Queren einer Strasse durch eine Personenunterführung für Fussgänger die sicherste Option. Auch eine Regelung mit Lichtsignalanlagen beinhaltet ein Restrisiko. Wie stellt sich der Regierungsrat zu dieser Reduktion der Sicherheit für Fussgänger?
2. In Zusammenhang mit der Aufhebungen einer Personenunterführung in der Gemeinde Fällanden wurde die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ins Feld geführt. Steht diese Aufhebung in Dübendorf in Zusammenhang mit des BehiG? Wenn ja, wurden Alternativen zur Aufhebung geprüft? Wenn ja, was wären die Kosten für eine Beibehaltung der Personenunterführung gewesen? Wenn nein, warum wurde dies nicht geprüft?
3. Ist der Regierungsrat bereit, die Aufhebung der Personenunterführung nochmals zu prüfen? Wenn nein, warum nicht?
4. Wurde eine Übernahme der Personenunterführung durch die Stadt Dübendorf geprüft? Wenn nein, warum nicht?
5. Durch die niveaugleiche Führung der Fussgänger und Radfahrer mit dem MIV und dem Bus werden Kapazitäten der Lichtsignalanlage durch weitere Nutzer belastet. Wie hoch ist die Auslastung dieser Lichtsignalanlage mit der neuen Führung der Fussgänger und Radfahrer? Erfolgt dadurch ein Kapazitätsabbau für den MIV und widerspricht dieser allenfalls dem Artikel 104, Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung?
6. Wird der Linksabbieger von der Ueberland- in die Wallisellenstrasse aufgrund von Kapazitätsengpässen gestrichen? Wenn nein, was ist der Grund?

7. Wie erachtet der Regierungsrat die Auswirkungen des Ausweichverkehrs durch den Abbau des in Frage 6 aufgeführten Linksabbiegers?
8. Es erfolgt einen Spurabbau zugunsten einer Busspur. Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen dieses Spurabbaus auf die Stausituation auf der Ueberlandstrasse? Erfolgt dadurch ein Kapazitätsabbau für den MIV und widerspricht dieser allenfalls dem Artikel 104, Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung?
9. Die heute geltende Geschwindigkeit soll von 60 km/h auf 50 km/h reduziert werden. Die Ueberlandstrasse ist richtungsgetreunt, und es grenzen praktisch nur Industriebauten an die Ueberlandstrasse. Was ist der Treiber für diese unnötige Geschwindigkeitsreduktion?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Patrick Walder und Orlando Wyss, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Es gibt mehrere Gründe, weshalb eine oberirdische Fussgängerquerung bevorzugt wird, auch wenn eine Unterführung auf den ersten Blick sicherer erscheinen mag. Die meisten Menschen kennen Fussgängerstreifen aus ihrer täglichen Erfahrung und sind es gewohnt, sie zu nutzen. Die Gründe liegen in der Bequemlichkeit, ohne Hindernisse die Strassen überwinden zu können oder im direkteren Weg. Bei einer Unterführung müssen Fussgängerinnen und Fussgänger Treppen oder Rampen benutzen, um unter der Strasse hindurchzugehen, was besonders für ältere Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität oder Eltern mit Kinderwagen mühsam sein kann. Auch gibt es nicht wenige Fussgängerinnen und Fussgänger, die schon einen geringen Umweg, wie er mit einer Unterführung stets verbunden ist, ablehnen. Weiter spielt die subjektive Sicherheitswahrnehmung eine Rolle. Unterführungen sind im Hinblick auf die vermiedene Konfliktsituation Mensch–Fahrzeug objektiv sicherer. Dennoch werden sie von vielen Menschen als unsicher oder bedrohlich empfunden, weshalb sie weniger genutzt werden. Dies etwa, weil in einer Unterführung keine soziale Kontrolle stattfindet und kein Ausweichen möglich ist. Insgesamt müssen bei der Entscheidung für eine geeignete Verkehrsinfrastruktur die Bedürfnisse und Vorlieben der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie ihre Sicherheit und Bequemlichkeit berücksichtigt werden.

Schliesslich ist eine Unterführung mit den Rampenbauwerken, hinsichtlich des Platzbedarfes, bei der Erstellung wie auch im Betrieb eine sehr aufwendige Querungsart. Ein Fussgängerübergang mit Lichtsignal ist

ein vielfach angewendetes und bewährtes Modell, das für eine sichere Querung von Fahrbahnen Anwendung findet. Durch den Verzicht auf eine Unterführung kann das Sicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Auch für den Fahrradverkehr wird der Kreuzungsbereich sicherer und die Verbindung attraktiverer.

Zu Frage 2:

Gemäss der heutigen Situation muss die Zweiradführung am Knoten Memphis als ungenügend beurteilt werden. Für den Zweiradverkehr stellt dieser Knoten, bei dem sich eine übergeordnete und eine kommunale Zweiradverbindung kreuzen, einen gefährlichen Konfliktpunkt dar.

Zudem weisen die Rampen mit bis zu 16% Steigung in Bezug auf die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG, SR 151.3) ein zu steiles Gefälle auf. Um den Vorschriften gerecht zu werden, müssten alle vier Zugänge zurückgebaut und neu erstellt werden. Die Kosten für eine Instandsetzung und BehiG-konforme Ertüchtigung dürften sich gesamthaft – im Sinne einer groben Schätzung – auf rund 4 Mio. Franken belaufen. Für den Fussgängerverkehr muss die bestehende Unterführung, unabhängig von der Frage der BehiG-Konformität als unattraktivere Verbindung beurteilt werden, weil das direkte Queren einer Strasse nur mit einem Umweg über die Mitte der Kreuzung möglich ist.

Zu Frage 3:

Vom 13. Januar bis 13. Februar 2023 hat das Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 des Strassengesetzes (LS 722.1) mit öffentlicher Auflage der vorgesehenen Umgestaltung stattgefunden. Unter Berücksichtigung der Rückmeldungen aus dem Mitwirkungsverfahren wird eine erneute Interessenabwägung und Beurteilung vorgenommen, ob allenfalls Teile der Unterführung beibehalten werden sollen.

Zu Frage 4:

Eine Übergabe der Personenunterführung an die Stadt Dübendorf stand im Rahmen der bisherigen Projektstadien nicht zur Diskussion. Die Stadt Dübendorf begrüsste ausdrücklich die Aufhebung derselben. Entsprechend erübrigte sich eine vertiefte Prüfung einer Übernahme.

Zu Frage 5:

Die Auslastung des Knotens liegt bei einer isolierten Betrachtung der Verkehrssteuerung sowie ohne eine Bevorzugung der Busse des öffentlichen Verkehrs (öV) während der Morgenspitzen bei rund 90% und am Abend bei 95% (Umlaufzeit 75 Sekunden). Unter Berücksichtigung des öV-Anteils und der Auswirkungen der Koordination nimmt die Auslastung um rund 5% zu. Dank der separaten Busspur entfällt die Fahrhaltestelle Memphis, die heute an der Spur des motorisierten Individualverkehrs (MIV) liegt. Ein Kapazitätsabbau ergibt sich dadurch nicht, weil ab der SBB-Unterführung nur noch eine Fahrspur weiterführt, und diese eine Fahrspur durch den öV mitbenutzt wird.

Zu Frage 6:

Ja. Durch die Aufhebung des Linksabbiegers von der Ueberlandstrasse Ost in die Wallisellenstrasse kann das Leistungsangebot am Knoten verbessert werden. Die Leistungsfähigkeit des Knotens ist auch während der Hauptverkehrszeiten gewährleistet. Zudem können für die Fussgängerinnen und Fussgänger genügend lange Grünzeiten angeboten werden, sodass sie die Strasse ohne Warten auf der Mittelinsel überqueren können.

Zu Frage 7:

Durch das Linksabbiegeverbot in die Wallisellenstrasse wird der Linksabbieger beim vorgelagerten Knoten Ueberland-/Neuhofstrasse mit rund 100 zusätzlichen Fahrzeugen belastet. Die Berechnungen zeigen, dass die Leistungsfähigkeit bei diesem Knoten auch während der Hauptverkehrszeit weiterhin gewährleistet ist.

Zu Frage 8:

Unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung westlich des Knotens Memphis müssen mit dem Ausbau neben dem Leistungsangebot für den MIV auch die Bevorzugung der Busse des öffentlichen Linienbetriebs gewährleistet sowie die Führung des Zweiradverkehrs verbessert werden. Zudem sollte die Attraktivität der Fussgängerquerungen erhöht und die Fussgängerunterführung aufgehoben werden. Aus Sicht des MIV muss der Knoten Memphis mindestens folgendes Leistungsangebot erfüllen:

- Morgenspitze: 2600 Fahrzeuge pro Stunde (= Leistungsfähigkeit 2016)
- Abendspitze: 2700 Fahrzeuge pro Stunde (= Leistungsfähigkeit 2016)

Zu Frage 9:

Die Neugestaltung der Ueberlandstrasse mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von neu 50 km/h statt 60 km/h führt zu einer Verstetigung des motorisierten Verkehrs und hat auf die Leistungsfähigkeit keine negativen Auswirkungen. Die Massnahmen wurden durch die Kantonspolizei beschlossen und sind seit Mitte April 2023 umgesetzt. Die Schaltzeiten der betroffenen Lichtsignalanlagen wurden entsprechend angepasst.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli