

Sitzung vom 7. März 2007

314. Anfrage (Flankierende Massnahmen für die Sihltalstrasse)

Die Kantonsräte Thomas Weibel, Horgen, Johannes Zollinger, Wädenswil, und Thomas Maier, Dübendorf, haben am 18. Dezember 2006 folgende Anfrage eingereicht:

Die Sihltalstrasse weist heute während des Tages ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf. Im Jahr 2001 betrug die durchschnittliche Verkehrsmenge über 10000 Fahrzeuge pro Stunde. Mit der Eröffnung der Westtangente wird eine Reduktion um 40% prognostiziert. Die Abnahme wird mit der für das Jahr 2010 geplanten Eröffnung der N4 Knonaueramt sicher noch markant vergrössert. Mit dem Verkehrsaufkommen werden auch Luftschadstoffe und Lärmimmissionen kleiner. Die Lebensqualität entlang der Sihltalachse wird wesentlich verbessert. Entsprechend profitiert auch die Erholungsqualität im Sihlwald. Der Sihlwald ist eines der wichtigsten Naherholungsgebiete der Stadt Zürich und der Region Horgen-Zimmerberg. Der Sihlwald strebt zudem das Label als Naturerlebnispark gemäss Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) an. Die Teilrevision zum kantonalen Verkehrsrichtplan sieht die Abklassierung der Sihltalstrasse vor. Verkehrsreduktionen sind jedoch nur dauerhaft, wenn flankierend technische Massnahmen getroffen werden. Auch mit weniger Verkehrsaufkommen wird die Sihltalstrecke weiterhin ein Unfallschwerpunkt bleiben. Es ist davon auszugehen, dass flankierende Massnahmen auch die Verkehrssicherheit erhöhen.

Vor diesem Hintergrund stellen wir dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Welche Prognose erstellt der Regierungsrat für das Verkehrsaufkommen auf der Sihltalstrasse Sihlbrugg, Sihlwald, Langnau, Adliswil und an der Stadtgrenze nach der Eröffnung der Westtangente und nach der Eröffnung der N4 im Knonaueramt?
2. Anerkennt der Regierungsrat die Notwendigkeit, Verkehrsreduktionen durch flankierende Massnahmen permanent zu erhalten?
3. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass flankierende Massnahmen die Verkehrssicherheit im Sihltal erhöhen?
4. Ist der Regierungsrat gewillt, die höhere Lebensqualität im Sihltal und die höhere Qualität für Naturerlebnisse im wichtigsten Naherholungsgebiet von Zürich mit flankierenden Massnahmen zu erhalten?

5. Hat der Regierungsrat folgende in Frage kommende flankierende Massnahmen evaluiert? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
 - Einbau von Fahrbahnverengungen;
 - Einbau von Lichtsignalanlagen als Tropfenzähler beispielsweise in Sihlbrugg;
 - Reduktion der Fahrbahnbreite zu Gunsten von breiterem Radstreifen und/oder Inlinestreifen;
 - durchgehendes Überholverbot zwischen Sihlbrugg und der Stadtgrenze;
 - Geschwindigkeitsreduktion auf 60km/h ausserorts zwischen Sihlbrugg und der Stadtgrenze;
 - Sperren für den Durchgangsverkehr (auch nur zu gewissen Zeiten wie an Wochenenden oder Feiertagen – mit/ohne Schlagbaum).
6. Wurden weitere Begleitmassnahmen abgeklärt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
7. Welche Begleitmassnahmen sieht der Regierungsrat vor? Wo und bis wann will er sie realisieren?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Thomas Weibel, Horgen, Johannes Zollinger, Wädenswil, und Thomas Maier, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Inbetriebnahmen des Üetlibergtunnels und der A4 im Knonaueramt werden zu erheblichen Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Strassennetz der Region Zimmerberg führen. Dies betrifft einerseits den Durchgangsverkehr und andererseits genauso den Quell-Ziel-Verkehr. Grundsätzlich kann von einer hohen Entlastung der heutigen Hauptstassen durch das Knonaueramt, das Sihltal und auch auf der Route Sihlbrugg–Hirzel–Zürich ausgegangen werden.

Verkehrsmodellberechnungen für die Sihltalstrasse zeigen folgende Entlastungswirkungen durch die A 4:

zwischen Sihlbrugg und Langnau a. A.: 60%

zwischen Langnau a. A. und Adliswil: 40%

zwischen Adliswil und Zürich: 15%

Zu Frage 2:

Die erwähnten neuen Elemente im Hochleistungsstrassennetz des Kantons dienen vor allem der Bündelung des Verkehrs und der Entlastung der Siedlungsräume. Damit die Entlastungswirkung solcher Infrastrukturmassnahmen voll ausgeschöpft werden kann, sind flankierende

Massnahmen im untergeordneten Strassennetz entweder integraler Bestandteil des Hauptprojekts oder werden separat beschlossen. Diese Massnahmen sollen insbesondere den Zufluss zu den Anschlüssen siedlungsverträglich fördern und dort, wo durch die neue Infrastruktur siedlungsunverträgliche Mehrbelastungen entstehen, diese unterbinden. Für die A4 wurde die «Netzstrategie Knonaueramt», für die Westumfahrung Zürich und den Üetlibergtunnel «FlaMa West» entworfen.

Ein Rückbau von bisherigen Durchfahrtsachsen wie der Sihlthalstrasse im Rahmen von flankierenden Massnahmen wird durch den Bund als Träger der finanziellen Hauptlast nicht unterstützt. Dennoch ist der Regierungsrat bestrebt, die angesprochenen Entlastungen auch auf der Sihlthalstrasse nachhaltig sicherzustellen.

Zu Frage 3:

Unter der Leitung des kantonalen Tiefbauamtes wurde zusammen mit Vertretern der Sihlthal-Gemeinden, der Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg sowie der Kantonspolizei ein Verkehrskonzept für die Sihlthalstrasse erarbeitet. Berücksichtigt wurde auch das Konzept «Grünraum Albis/Zimmerberg» vom 1. März 2005. Ziel des Konzeptes ist es, einerseits die Strasse für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu gestalten und andererseits die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es soll durch gestalterische Elemente vermieden werden, dass die Sihlthalstrasse auf Grund der Minderbelastung für Geschwindigkeitsüberschreitungen missbraucht wird. Die Strasse muss jedoch weiterhin als mögliche Ausweichroute zur Verfügung stehen. Allfällige Massnahmen sind mit einem wirksamen Mitteleinsatz umzusetzen.

Wie die vorangehenden Ausführungen zeigen, teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass flankierende Massnahmen die Verkehrssicherheit im Sihlthal zu erhöhen.

Zu Frage 4:

Mit den entworfenen Massnahmen wird das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs gesenkt und dem nicht motorisierten Verkehr wird gleichzeitig eine neue Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Weniger Lärmemissionen, höhere Verkehrssicherheit und besseres Freizeitangebot sind die Folge. Dies erhöht die Lebensqualität im Sihlthal erheblich.

Zu Fragen 5 und 6:

Die Sihlthalstrasse muss wie erwähnt weiterhin als Ausweichroute zur Verfügung stehen. Deshalb wird auf restriktive Massnahmen wie Pfortneranlagen oder Fahrverbote verzichtet. Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausserorts und ein allgemeines Überholverbot sind daher im erwähnten Verkehrskonzept für die Sihl-

talstrasse vorläufig nicht vorgesehen. Eine Sperrung der Sihltalstrasse zwischen Langnau und Silbrugg ist aus verkehrspolizeilicher Sicht keine empfehlenswerte Massnahme. Die Unterbrechung der Strassenverbindung im Sihltal ohne Hirzeltunnel hätte erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung und die Verkehrssicherheit der umliegenden Hauptstrassen. Für die Albispasstrasse hätte dies z. B. rund 30% Mehrverkehr zur Folge.

Zu Frage 7:

Das Konzept sieht im Wesentlichen folgende Massnahmen vor:

- Die Strasse soll grundsätzlich auf 7 m Durchfahrtsbreite redimensioniert werden. Damit wird das Geschwindigkeitsniveau gesenkt und die Strasse für den Durchgangsverkehr unattraktiv.
- Der frei werdende Verkehrsraum soll für einen durchgehenden Velo- und Skatingweg genutzt werden.
- Die Änderungen werden im Rahmen der ohnehin anstehenden Werterhaltungsmassnahmen vorgenommen. Somit sind die Kosten weitgehend neutral.

Die Ausführung erfolgt direkt im Anschluss an die Eröffnung der A 4 im Knonaueramt. Dieser Zeitpunkt wird eine zusätzliche Signalwirkung auf den Durchgangsverkehr ausüben und zu einer Änderung der Routenwahl über die A 4 führen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi