

ANFRAGE von Roland Scheck (SVP, Zürich) und Jakob Schneebeili (SVP, Affoltern a. A.)
betreffend Künstliche Staubildung auf der Birmensdorferstrasse

Mit der Eröffnung der Westumfahrung wurde die Birmensdorferstrasse zwischen Uitikon Waldegg und Zürich Schmiede Wiedikon markant entlastet. Insbesondere floss der Verkehr auch während den Spitzenzeiten annähernd störungsfrei. Dieser auch für die Anwohner vorteilhafte Zustand hielt jedoch nur bis zur Realisierung der ersten Etappen der Flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung an der Birmensdorferstrasse an. Diese beinhalten im Wesentlichen eine Spurreduktion für den Motorisierten Individualverkehr, was schon nach den ersten Etappen zu einer massiven Einschränkung der Verkehrskapazität führte. Ausserdem wurden innerhalb des Triemli-Kreisels (trotz funktionierenden Fussgänger-Unterführungen) gefährliche Fussgängerstreifen angebracht, welche dem Knoten zusätzlich Kapazität entziehen.

Die ersten realisierten Etappen der Flankierenden Massnahmen haben nun dazu geführt, dass der Rückstau auf der Birmensdorferstrasse - trotz wesentlich geringerer Verkehrsmenge - ein grösseres Ausmass angenommen hat, als dies noch vor der Eröffnung der Westumfahrung der Fall war. Jeden Morgen stauen sich die Fahrzeuge zwischen Triemli und Waldegg, oft gar bis Birmensdorf.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat den täglichen kilometerlangen Rückstau auf der Birmensdorferstrasse?
2. War dem Regierungsrat bei der Genehmigung der Flankierenden Massnahmen bewusst, dass die noch verbleibende Kapazität der Birmensdorferstrasse weit unter der zu erwartenden Verkehrsmenge nach der Eröffnung der Westumfahrung liegt?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat die Tatsache, dass innerhalb des Triemli-Kreisels mittels Fussgängerstreifen - und damit mit Menschen - der Verkehrsfluss künstlich behindert wird? Wie schätzt der Regierungsrat diese Massnahme in Bezug auf die Verkehrssicherheit ein? Kann sich der Regierungsrat vorstellen, eine unabhängige Verkehrssicherheitsprüfung (z.B. durch die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung [bfu]) des Triemli-Knotenregimes durchzuführen?
4. War dem Regierungsrat bei der Genehmigung der Flankierenden Massnahmen Birmensdorferstrasse bewusst, dass die Stadt beim Knoten Triemli einen systembeschränkenden Verkehrspfofen projektierte und damit u.a. den vorgesehenen Pfofner auf der Waldegg obsolet machte?
5. Wie viele monatliche Staustunden werden durchschnittlich seit der Realisierung des Strassenbauprojekts Birmensdorferstrasse Abschnitt Triemli - Waldegg auf der Birmensdorferstrasse produziert? Wie hoch schätzt der Regierungsrat den durch den künstlich erzeugten Stau verursachten volkswirtschaftlichen Schaden?
6. Wie schätzt der Regierungsrat die Belastung der betroffenen Anwohner in Zürich und Uitikon Waldegg durch die künstlich hervorgerufene Staubildung ein?

7. Wie stellt sich der Regierungsrat grundsätzlich zu Kapazitätsreduktionsmassnahmen der Stadt Zürich auf Ein- und Ausfallsachsen, welche täglichen Rückstau bis weit in das Kantonsgebiet verursachen?
8. Welche Schritte und Massnahmen plant der Regierungsrat zur Wiederherstellung der erforderlichen Verkehrskapazität auf der Birmensdorferstrasse und zur Entschärfung der durch die Fussgängerstreifen hervorgerufenen Sicherheitsprobleme beim Triemli? Plant der Regierungsrat ausserdem eine kurzfristige Massnahme zur Entschärfung der temporären Situation bis Ende Oktober im Zusammenhang mit der Strassensanierung Albisrieden (z.B. Öffnung einer einspurigen Verkehrsführung anstatt der momentanen Vollsperrung)?

Roland Scheck
Jakob Schneebeili