

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

KR-Nr. 59/2003

Sitzung vom 23. April 2003

544. Anfrage (Sicherheit und Verkehrsberuhigung auf der Wehntalerstrasse zwischen Zürich-Affoltern und Regensdorf)

Kantonsrat Marcel Burret, Regensdorf, hat am 24. Februar 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Auf der Wehntalerstrasse zwischen Zürich-Affoltern und Regensdorf ereignen sich immer wieder schwere Unfälle. Entlang dieser etwa 1,5 Kilometer langen Strecke ist immer noch die höchstmögliche Ausserortsgeschwindigkeit von 80 km/h signalisiert. Auf dem Teilstück auf Regensdorfer Gemeindegebiet und beim Fussgängerübergang vom Weiler Altburg zum Katzensee bin ich als Mitglied der Feuerwehr Regensdorf in den letzten Jahren selbst wegen zwei schwere Zusammenstösse – einer mit tödlichen Folgen für eine Familie mit Kindern – ausgerückt. Als Naherholungsgebiet ist der Katzensee für Jung und Alt und insbesondere für Familien ein beliebtes Ausflugsziel. Der einzige Übergang aus Richtung Regensdorf-Altburg zum Naturschutzgebiet Katzensee birgt grosse Gefahren für die Fussgängerinnen und Fussgänger. In den 90er-Jahren wurden zwar Teile der Wehntalerstrasse talabwärts neu mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h ausgeschildert, nicht aber die Strecke mit dem Übergang vom Katzensee nach dem Regensdorfer Ortsteil Altburg.

Ausserdem wird der Verkehr gemäss Prognosen der Planungsgruppe Furttal auf der zweispurigen Wehntalerstrasse nach der Eröffnung des sechsspurigen Baregg-Tunnels massiv zunehmen. So wird die Staatsstrasse durchs Furttal vermehrt von den Autofahrenden als Schleichweg von Baden nach Zürich benutzt werden, um damit dem Stau auf der Nordumfahrung N20 vor dem vierspurigen Gubristtunnel auszuweichen.

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Kennt der Regierungsrat die Sicherheitsmängel am Fussgängerstreifen der Wehntalerstrasse, der von Altburg-Regensdorf zum Katzensee führt?
2. Gab es früher bereits Diskussionen und Vorstösse wegen dieses gefährlichen Fussgängerübergangs? Wenn ja, welche Massnahmen wurden beschlossen?
3. Ist der Regierungsrat bereit, die Höchstgeschwindigkeit auf der ganzen Wehntalerstrasse, also auch auf dem letzten Teilstück zwischen Zürich und Regensdorf, im Sinne der Verkehrsicherheit auf 60 km/h reduzieren zu lassen oder allenfalls mit einer Verkehrsregelungsanlage für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger zu sorgen?

4. Wie werden die kantonalen Stellen die Gemeinden des Furttals bei ihren Bemühungen unterstützen, um im Sinne der Studie der RZU (Regionalplanung Zürich und Umgebung / Planungsgruppe Furttal und Tiefbauamt) verkehrsberuhigende Massnahmen zu ergreifen, damit sich der mutmassliche Mehrverkehr von 20% nach der Eröffnung des Baregg-Tunnels bei einem Stau vor dem Gubrist nicht ungehindert ins Furttal ergiessen kann?

Auf Antrag der Direktion für Soziales und Sicherheit
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Die Wehntalerstrasse in Regensdorf dient einerseits als Hauptverbindung zwischen dem Furttal und der Stadt Zürich sowie andererseits als Zubringer zur Autobahn A1. Als Durchgangsstrasse des Bundes (HS Nr. 17) und als kantonale Hauptverkehrsstrasse klassiert wird sie täglich von durchschnittlich 26 000 Fahrzeugen (Lastwagenanteil 7,4%) befahren. Eine Häufung von Verkehrsunfällen ist nur im unmittelbaren Bereich der Schutzinsel bei der Einmündung Altburgstrasse festzustellen. Auf den übrigen Streckenabschnitten dieser stark befahrenen Hauptstrasse ist das Unfallgeschehen eher unbedeutend. Auf Grund der Bestimmung von Art. 32 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SR 761.01) ist die Geschwindigkeit auf dieser Ausserortsstrecke auf 80 km/h beschränkt. Während der unfallträchtigen Morgen- und Abendspitzenstunden beträgt die gefahrene Geschwindigkeit im dichten Kolonnenverkehr knapp 60 km/h.

Die Probleme beim Fussgängerübergang auf der Höhe der Einmündung Altburgstrasse sind der Kantonspolizei seit Jahren bekannt. Diese Örtlichkeit wurde auf Grund der Auswertungen der Verkehrsunfallstatistik (VUSTA) in den Jahren 1987, 1989 und 1990 als Unfallschwerpunkt erkannt. Beruhend auf den Hauptunfallursachen wurde der Unfallschwerpunkt mittels Einbau einer Schutzinsel für die Fussgänger und mit dem Erlass von Linksabbiegeverboten von der Wehntaler- in die Altburgstrasse und umgekehrt saniert. Die Erfolgskontrollen in den darauf folgenden Jahren waren positiv. Bereits in den Jahren 1994 und 1995 musste die Stelle jedoch wegen zahlreicher Auffahrkollisionen vor dem Fussgängerstreifen wiederum als Unfallschwerpunkt registriert werden. Als zusätzliche Massnahme wurden deshalb 1996 übergrosse Hinweissignale «Standort Fussgängerstreifen» angebracht. In der Folge verlief die Unfallentwicklung verhältnismässig günstig. Ergänzend zu den signaltechnischen Sanierungsmassnahmen der Kantonspolizei prüfte die Baudirektion im Jahre 2000 den Bau einer Überführung für Fussgänger und Radfahrer bei der Altburgstrasse. Die Gemeinde Regensdorf stimmte

einer derartigen baulichen Sanierung der Gefahrenstelle zu und stellte einen Gemeindebeitrag an die Baukosten in Aussicht. Vertreter des Amtes für Raumordnung und Vermessung (ARV) und der Fachstelle Naturschutz stellten dann aber an einer gemeinsamen Begehung bzw. Aussprache die Bewilligungsfähigkeit dieses Projektes gemäss der Verordnung zum Schutze der Katzenseen in Frage und sprachen dem Projekt insbesondere die Verträglichkeit mit dem Landschaftsbild ab. In der Folge wurde das Projekt sistiert und nach Alternativlösungen gesucht, wobei sich bis heute keine befriedigende Lösung ergab. Die finanzielle Lage des Strassenfonds lässt eine Weiterbearbeitung der Frage ohne konkrete Realisierungschance nicht sinnvoll erscheinen.

Der mutmassliche Mehrverkehr als Folge der Eröffnung der dritten Röhre des Baregtunnels ab Herbst 2004 ist wesentlich geringer als die in der Anfrage genannten 20%. Das Tiefbauamt, Planung und Steuerung, hat dazu detaillierte Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. In den staugefährdeten Spitzenstunden wird lediglich ein Mehrverkehr von höchstens 1,5% erwartet, weil die Nordumfahrung bereits heute an ihrer Leistungsgrenze angelangt ist. Was den Verkehr auf der A1 betrifft, so hat das Tiefbauamt als kurzfristige Massnahme in Koordination mit den zuständigen Stellen des Kantons Aargau Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) zwischen den Anschlüssen Wettingen und Seebach geplant. Das entsprechende Konzept wurde Ende August 2002 vom Bundesamt für Strassen genehmigt, und die Detailprojektierung ist derzeit im Gange, wobei allerdings die Bundesbeiträge noch nicht endgültig zugesichert sind. Einer der zu erwartenden Hauptnutzen der VBA liegt in der Verminderung der staubedingten Unfälle und der damit verbundenen Verkehrsverlagerungen.

Mit der Signalisation einer tieferen Höchstgeschwindigkeit kann der Unfallgefahr auf der Wehntalerstrasse nicht wirksam begegnet werden, liegt doch die Geschwindigkeit der geschlossenen Fahrzeugkolonnen während der unfallträchtigen Hauptverkehrszeiten bereits heute unter 60 km/h. Eine tatsächliche Erhöhung der Verkehrssicherheit könnte nur mit einer Verkehrstrennung zwischen dem Fahrzeugverkehr und dem querenden Langsamverkehr (Fussgänger / Radfahrer / Inline-Skater) erreicht werden. In einer Studie der RZU (Regionalplanung Zürich und Umgebung), die in Zusammenarbeit mit der Planungsgruppe Furttal und dem Tiefbauamt, Abteilung Staatsstrassen, erstellt worden ist, wird ein vierstreifiger Ausbau der Wehntalerstrasse zwischen dem Anschluss Affoltern und Regensdorf vorgeschlagen. Im Zusammenhang mit einem solchen Ausbau wäre es auch möglich, geeignete Lösungen für den Fahrrad- und Fussgängerverkehr zu finden, womit dem Anliegen der vorliegenden Anfrage entsprochen werden könnte.

Auf Grund der vorstehenden Ausführungen besteht derzeit kein Anlass, die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf der Wehntalerstrasse in Regensdorf herabzusetzen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Direktion für Soziales und Sicherheit.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi