

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

KR-Nr. 350/2003

Sitzung vom 28. Januar 2004

**121. Anfrage (Sicherheit und flankierende Massnahmen  
auf der nördlichen Furttalachse)**

Die Kantonsräte Marcel Burllet, Regensdorf, und Thomas Hardegger, Rümlang, haben am 10. November 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Im Sommer 2004 wird der siebenspurige Bareggunnel bei Baden eröffnet. Damit werden sich noch längere Staus auf der Autobahn vor dem vierspurigen Gubristtunnel bilden, dessen Kapazität bereits heute mit 7200 Fahrzeugen pro Stunde in der Morgen- und Abendspitze überschritten wird. So werden die Staatsstrassen durchs Furttal (insbesondere die nördliche Furttalachse) vermehrt von den Autofahrern als Umweg von Wettingen nach Zürich-Affoltern benutzt werden, um damit den Stau auf der Nordumfahrung N 20 vor dem Gubristtunnel zu umfahren.

In den letzten Jahren ist der Verkehr im Furttal stark angestiegen, zum Beispiel in Otelfingen um 28% und zwischen Dällikon und Regensdorf um 20%. Die Wehntalerstrasse auf der Höhe des Katzenses erreicht mit über 30000 Motorfahrzeugen pro Tag gemäss dem Bericht der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) einen kritischen Wert, der weit über der Belastung des Gotthardtunnels liegt.

So erstaunt es nicht, dass sich in letzter Zeit im Furttal immer wieder schwere Unfälle ereigneten. Der Gemeinderat Buchs erhielt trotzdem kürzlich einen negativen Bescheid der Kantonspolizei, als er das Begehren auf mehr Sicherheit mit einer Temporeduktion auf der Furttalstrasse auf 60 km/h stellte, und zwar auf der Höhe der Einmündung in die Boppelserstrasse.

Wir fragen den Regierungsrat an:

1. Welche flankierenden Massnahmen sind geplant, damit das Furttal bei Stau im Gubristtunnel nicht zur Durchgangssachse verkommt, indem die Motorfahrzeuge bei Wettingen die Autobahn verlassen, via Otelfingen, Buchs und Regensdorf fahren und dann bei Zürich-Affoltern von der Wehntalerstrasse her wieder die Autobahneinfahrt benutzen oder umgekehrt?
2. Sind mit dem Kanton Aargau diesbezüglich und wegen des Gubriststaus allgemein Gespräche geführt worden? Wenn ja, mit welchem Resultat?
3. Welche speziellen Vorkehrungen und Verkehrsregelungen können getroffen werden, damit die Ausfahrt Wettingen Richtung Furttal zu

Stauzeiten erschwert ist und die Autobahnauffahrt von der Wehntalerstrasse Richtung Zürich mehr Kapazität aufweist als heute, damit der Verkehr schneller auf die Nationalstrasse abfliessen kann?

4. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass die vom Gemeinderat Buchs beantragte Tempobeschränkung die Sicherheit auf der stark befahrenen Furttalstrasse bei der scharfen Einmündung in die Boppelserstrasse erhöhen wird und deshalb sinnvoll ist. Zudem hatte die Direktorin für Soziales und Sicherheit, Regierungsrätin Rita Fuhrer, am 20. Oktober 2003 im Kantonsrat ausgeführt, dass sie sich nicht mehr mit den Gemeinden um die Sicherheit streiten wolle (es ging um sichere Fussgängerübergänge) und diese selber entscheiden sollen. Kommt der Regierungsrat zusammen mit der Kantonspolizei auf den Beschluss zurück?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet, Regensdorf, und Thomas Hardegger, Rümlang, wird wie folgt beantwortet:

Bereits heute ist ein erheblicher Mehrverkehr durch das Furttal bei entsprechenden Stausituationen auf der Autobahn A1 im Bereich Limmattal–Gubrist festzustellen. Mit der Eröffnung des siebenspurigen Baregg隧nells bei Baden im Sommer 2004 wird die Situation hinsichtlich Stauhäufigkeit und -länge tendenziell verschärft. Zudem ist der Tatsache Rechnung zu tragen, dass als Folge eines Verkehrszusammenbruchs auf der Autobahn auch der Verkehr auf dem untergeordneten Strassennetz zusammenbricht.

Demzufolge hat die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses auf der Autobahn eine hohe Priorität, was im Übrigen auch einem Handlungsgrundsatz des Integrierten Verkehrsmanagements des Kantons Zürich (IVM) entspricht. Wichtigste Vorkehr bis zur Eröffnung der dritten Gubristtunnelröhre (im Zusammenhang mit dem Ausbau der Nordumfahrung) stellen deshalb Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen auf den Autobahnen dar. Ein vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) genehmigtes Konzept für eine umfassende Verkehrsbeeinflussungsanlage auf dem Nationalstrassenabschnitt Limmattal–Gubrist musste im Frühling 2003 aus Kostengründen zurückgestellt werden. Hingegen hat das ASTRA inzwischen das Detailprojekt für Sofortmassnahmen zur Verkehrslenkung auf dem Abschnitt Limmattal–Gubrist genehmigt. Diese Sofortmassnahmen werden bis zum Sommer 2004 umgesetzt. Mit diesen Massnahmen sollen der Verkehrsfluss auf der Autobahn optimiert, Staubildungen verhindert oder verzögert und die Nationalstrasse als Durchgangssachse gestärkt werden.

In enger Abstimmung mit der Verkehrslenkung auf der Nationalstrasse A1 werden derzeit verschiedene Lösungsansätze im Rahmen eines Betriebskonzepts Furtttal untersucht. Dieses beruht auf dem kantonalen Richtplan Verkehr, der die nördliche Furttalachse als Strasse von kantonaler Bedeutung ausweist, weshalb diese auch den entsprechenden Verkehr aufzunehmen hat. Die Lösungsansätze sehen vorwiegend Lichtsignalanlagen vor, um abgestufte Zufahrtsdosierungen in Abhängigkeit von verschiedenen Verkehrssituationen in Betrieb nehmen zu können. Damit kann sichergestellt werden, dass die nördliche Furttalachse nicht zu einer Durchgangssachse wird und eine gute Erreichbarkeit des Furttals sichergestellt ist.

Das Betriebskonzept liegt in der endgültigen Form noch nicht vor. Verschiedene Gespräche mit dem Kanton Aargau und mit der betroffenen Planungsgruppe wurden geführt. Das Betriebskonzept wird im Frühjahr 2004 festgelegt. Die Umsetzung der Massnahmen ist auf den Sommer 2004 vorgesehen.

Bei der Ausfahrt Wettingen in Richtung Furtttal sind keine einschränkende Massnahmen vorgesehen. Mit dem Kanton Aargau ist unter anderem zu regeln, dass keine Verkehrsinformationen in Richtung Ausweichrouten angegeben werden.

Die Autobahnauffahrt Affoltern Richtung Gubristtunnel ist Bestandteil der «Sofortmassnahmen Verkehrslenkung», wobei eine Kapazitätssteigerung nicht vorgesehen ist. Eine Verbesserung der Situation könnte durch einen Ausbau der Wehntalerstrasse und durch eine Anpassung des Knotenbereichs erreicht werden. Im Bauprogramm sind solche Ausbauten und Anpassungen aus finanziellen Gründen allerdings nicht enthalten. Im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des generellen Projekts für die Nordumfahrung von Zürich wird jedoch nach Lösungen für einen Ausbau der Wehntalerstrasse und einen neuen Anschluss gesucht. Ob sich ein solcher Ausbau mit der Verordnung zum Schutz der Katzenseen vereinbaren lässt, muss noch abgeklärt werden. Konkrete Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Hinsichtlich der von den Anfragstellern erwähnten Geschwindigkeitsbeschränkung ist Folgendes festzuhalten: Mit Schreiben des Polizeivorstandes der Gemeinde Buchs vom 29. April 2003 wurde die Kantonspolizei ersucht, zu prüfen, ob die Geschwindigkeit im Ausserortsbereich auf der Furtttalstrasse bei der Einmündung Boppelserstrasse auf 60 km/h beschränkt werden könne.

Die Prüfung des Gesuchs durch die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei ergab, dass sich die Furtttalstrasse in diesem Abschnitt als übersichtliche Ausserortsstrecke präsentiert. In den letzten zwei Jahren ereigneten sich auf dem fraglichen Streckenabschnitt der

Furttalstrasse einschliesslich der Einmündung Boppelserstrasse lediglich zwei Verkehrsunfälle, die jedoch nicht in einem direkten Zusammenhang mit dem Geschwindigkeitsverhalten der Verkehrsunfallbeteiligten stehen. Auf der Furttalstrasse in Richtung Otelfingen besteht keine schwer oder nicht rechtzeitig erkennbare Gefahr, wie sie in der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SR 741.21) als Hauptvoraussetzung verlangt wird, um von der allgemein geltenden Ausserortshöchstgeschwindigkeit von 80 km/h abweichen zu können. Das Ergebnis der dargelegten Überprüfung wurde dem Polizeivorstand der Gemeinde Buchs mit Schreiben der Kantonspolizei vom 2. Oktober 2003 mitgeteilt. Es besteht kein Grund, auf diesen Entscheid zurückzukommen. Hingegen ist vorgesehen, die Verkehrssicherheit auf der Furttalstrasse im Einmündungsbereich der Boppelserstrasse mit baulichen Anpassungen zu erhöhen. Dies soll durch eine Inselverbreiterung erreicht werden, welche die Durchgangsbreite in Richtung Otelfingen vermindern wird. Diese Massnahme soll etwa Ende März 2004 ausgeführt werden.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

i.V.

**Hirschi**