

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 373/2007

Sitzung vom 13. Februar 2008

200. Anfrage (Tropfenzählersystem im Limmattal)

Kantonsrat Josef Wiederkehr, Dietikon, und Kantonsrätin Barbara Angelsberger, Urdorf, haben am 3. Dezember 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Vor Kurzem konnte den Medien entnommen werden, dass der Regierungsrat darauf verzichten wird, den Tropfenzähler in Urdorf Nord nach Vollendung der Bauarbeiten wieder zu installieren. Im Gegensatz dazu war zu lesen, dass der Tropfenzähler in Dietikon nach Beendigung der Bauarbeiten wieder installiert werden soll.

Wir fragen daher den Regierungsrat an:

1. Mit welchen Kosten ist die erneute Installation des Tropfenzählersystems in Dietikon verbunden?
2. Was veranlasste den Regierungsrat zu dieser Entscheidung?
3. Wurde der Dietiker Stadtrat vorstellig betreffend die Aufhebung des Tropfenzählersystems? Wenn ja, was resultierte aus den entsprechenden Gesprächen?
4. Welche Ausweichrouten werden von Verkehrsteilnehmern gewählt, weil sie die langen Wartezeiten nicht in Kauf nehmen wollen, um auf die Autobahn zu gelangen?
5. Mit welchem Mehrverkehr ist auf diesen Umfahrungsrouten zu rechnen? Liegen entsprechende Zahlen vor? Wenn ja, woher stammen sie?
6. Wie beurteilt der Regierungsrat die Situation an den weiteren Standorten, an welchen ein Tropfenzähler eingerichtet ist?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Josef Wiederkehr, Dietikon, und Barbara Angelsberger, Urdorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Kosten für Abbau und Wiederinstandstellung der Rampenbewirtschaftung Dietikon werden auf rund Fr. 40 000 geschätzt. Auf Grund der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) hat der Bund die Kosten ab dem 1. Januar 2008 zu 100% zu übernehmen.

Zu Frage 2:

Mit dem Tropfenzählersystem im Limmattal hat die Verkehrspolizei im täglichen Betrieb grundsätzlich gute Erfahrungen gemacht. Es trägt dazu bei, den Verkehrsablauf auf der Nordumfahrung Zürich auf hohem Niveau zu halten. Gestützt auf entsprechende Verkehrsbeobachtungen kann gesagt werden, dass sich die Auflockerung der zufahrenden Fahrzeugpakete positiv auswirkt.

Aus dem Ergebnis der nach Inbetriebnahme der Anlagen durchgeführten Wirkungskontrolle ergibt sich jedoch, dass noch betriebliches Optimierungspotenzial besteht. Im Gegensatz zur positiven Wirkung für den Verkehrsfluss auf der Autobahn waren ihre Wirkungen ungünstig für die Leistungsfähigkeit der Rampe und für das nachgeordnete Strassennetz. Aus diesem Grund wurde beschlossen, das Rampensignal um rund 600 m zurückzusetzen, d. h. den Stauraum zu verkleinern, und gleichzeitig die Fahrzeuge mit höherer Kadenz einfahren zu lassen. Die Rampe selbst wird in Zukunft auch weniger oft bewirtschaftet werden, da die Signalinbetriebnahme neu vom Verkehrsaufkommen bei der Einfahrt und nicht mehr vom Stau vor dem Gubristtunnel abhängen wird.

Zu Frage 3:

Der Stadtrat Dietikon wurde bezüglich der Aufhebung des Tropfenzählersystems beim Regierungsrat oder bei der kantonalen Verwaltung nicht vorstellig.

Zu Frage 4:

Genauere Kenntnisse über die Ausweichrouten liegen nicht vor, da es sich – ausser im Nahbereich des Anschlusses – um geringe Verkehrsmengen handelt, die sich zudem auf verschiedene Strassenzüge verteilen und dort wegen der natürlichen täglichen Schwankungen des Verkehrsaufkommens keine spürbaren Veränderungen erkennen lassen.

Zu Frage 5:

Während der Spitzenzeiten konnte beobachtet werden, dass die Benutzung der Einfahrt Dietikon um rund 180 Motorfahrzeuge pro Stunde (Mfz./Std.) abnahm. Dagegen hat der Verkehr auf der Mutschellenstrasse um rund 120 Mfz./Std. zugenommen. Es ist anzunehmen, dass die am Anschlussknoten nicht erfassten 60 Mfz./Std. weiträumiger andere Routen gewählt haben. Diese Daten stammen aus einer umfangreichen Wirkungskontrolle, die das Verkehrsaufkommen der betroffenen Region in folgenden Zeitpunkten erfasst hat:

- Vor Eröffnung des ausgebauten Baregg隧NELS (Juni 2004);
- nach dessen Eröffnung, aber noch ohne Rampenbewirtschaftung (August 2004);
- kurz nach Inbetriebnahme der Rampenbewirtschaftung (Oktober/November 2004);
- rund sechs Monate nach Inbetriebnahme der Rampenbewirtschaftung (April/Mai 2005).

Zu Frage 6:

Eine allgemeine Beurteilung der Situation kann nicht abgegeben werden. Jede Rampe ist auf Grund der örtlichen Situation und der Verkehrsverhältnisse einzeln zu beurteilen. Die Erfahrungen mit den Rampenbewirtschaftungen im Limmattal und nördlich des Gubristunnels (Affoltern und Seebach) haben jedoch deutlich gemacht, was diese Form des Verkehrsmanagements zu leisten vermag und was nicht. So hat sich z. B. die Bewirtschaftung in Weiningen, direkt beim Engpass Gubristportal, sehr positiv auf den Verkehrsablauf auf der Autobahn an dieser Stelle ausgewirkt. Die Rampenbewirtschaftung hat die von der Einfahrt herrührende Störung im Verkehrsfluss vermindert. Der Zusammenbruch der Leistungsfähigkeit der Autobahn war dadurch weniger häufig und weniger einschneidend. Die Bewirtschaftung kann also zur Optimierung und Verstetigung des Verkehrsflusses bei der Rampe beitragen. Hingegen ist klar geworden, dass mit solchen Massnahmen keine weiter entfernten Engpässe im Nationalstrassennetz durch Zurückhalten des Verkehrs entschärft werden können. Weitere Einsatzgrenzen sind aus der Verkehrsmenge selbst abzuleiten. Hoch belastete Rampen können, je nach den örtlich gegebenen Möglichkeiten der Ausgestaltung (Stauraum, Nähe zu angrenzenden Knoten usw.), unter Umständen nicht bewirtschaftet werden.

Abschliessend muss auch darauf hingewiesen werden, dass mit der Umsetzung der neuen Aufgabenzuordnung gemäss NFA per 1. Januar 2008 der Bund die alleinige Hoheit über die Nationalstrassen übernommen hat und das Verkehrsmanagement einschliesslich Anschlussknoten in die alleinige Kompetenz des Bundes fällt.

Der Kanton Zürich ist zusammen mit den Städten Zürich und Winterthur sehr daran interessiert, das Verkehrsmanagement im Rahmen einer regionalen Leitzentrale (RL) weiterführen zu können. Die diesbezüglichen Verhandlungen mit dem Bundesamt für Strassen laufen. Der Kanton sieht diese RL als wichtigen Schritt zur Wahrung seiner Interessen im Bereich Verkehrsmanagement im Bereich der Nationalstrassen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi