

Sitzung vom 30. August 2006

**1255. Anfrage (Umsetzung Konzept «Flankierende Massnahmen»  
der RZU in Dänikon)**

Kantonsrätin Barbara Steinemann, Regensdorf, hat am 12. Juni 2006 folgende Anfrage eingereicht:

Im Rahmen der Belagssanierung der Hauptstrasse S-1 in der Gemeinde Dänikon erfolgt die Erstellung von zwei Mittelschutzinseln sowie einem Eingangstor beim östlichen Dorfeingang. Die Beteiligung der Gemeinde Dänikon an diesen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung wurde an Gemeindeversammlungen im 2005 genehmigt. Im Weiteren werden parallel zu diesen Arbeiten Sanierungen an der Bachdurchführung und der Wasserleitung vorgenommen.

Zusätzlich zu diesen bekannten und unbestrittenen Massnahmen sieht das Projekt des kantonalen Tiefbauamtes, Abteilung Staatsstrassen (TBA-S), die Aufhebung der Bushaltebucht Richtung Dällikon beim Gemeindehaus und deren Umgestaltung als Haltestelle vor. Die Fahrbahnhaltestelle wird in westlicher Richtung verlegt und kommt zwischen der neuen Fussgängerinsel und dem Trottoir zu liegen.

Das TBA-S beruft sich für diese Massnahme auf das von der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) mit der Zürcher Planungsgruppe Furttal (ZPF) ausgearbeitete Konzept «Flankierende Massnahmen» vom September 2002. Letzteres ging damals von einer hypothetischen und als «worst case»-Szenario geschätzten Verkehrszunahme von rund 20% nach der Eröffnung der dritten Bareggröhre aus. Trotz Eröffnung der dritten Röhre im Jahr 2004 ist allerdings die Verkehrsbelastung der Däniker Hauptstrasse nicht merklich gestiegen.

Die Aufhebung der Busbuchten auf der gesamten südlichen Furttalachse von Würenlos AG bis Regensdorf soll die Attraktivität der Strecke als Ausweichroute zur überlasteten Nordumfahrung senken. Der im Halbstundentakt verkehrende Bus sorgt somit, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, mit einer durchschnittlichen Wartezeit von zwei Minuten für ein beträchtliches Stauaufkommen. Dies bringt der Gemeinde Dänikon und deren Bevölkerung zahlreiche Nachteile:

- Ausweichverkehr über Quartierstrassen
- Überholmanöver um die Fussgängerschutzinsel
- Erhöhte Schadstoff- und Lärmbelastung durch Staubbildung in der Ortsmitte
- Bestehendes Wartehaus der Bushaltestelle kann aus Platzgründen nicht an den neuen Standort verschoben werden
- Provokation von riskanten Überholmanövern auf der als «Raserstrecke» bekannten S-1 zwischen Dänikon und Dällikon

Ich ersuche den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Auf welche Rechtsgrundlage stützt das kantonale Tiefbauamt die Realisierung der flankierenden Massnahmen aus dem Konzept der RZU?
2. Das Konzept von 2002 ging von einer geschätzten Verkehrszunahme von rund 20% aus. Wie hat sich die Verkehrsbelastung tatsächlich entwickelt und bestehen aktuelle Verkehrszählungen?
3. Ist der Regierungsrat der Ansicht, das Konzept der RZU behalte nach wie vor seine Gültigkeit oder ist eine Überprüfung der Massnahmen vor dem Hintergrund der tatsächlichen Verkehrssituation vorgesehen?
4. Welchem Gemeinwesen werden im Fall der Umsetzung dieser Massnahmen in Dänikon die betreffenden Kosten auferlegt? Besteht ein Kostenschlüssel? Falls die Gemeinde finanzielle Aufwendungen zu tragen hat: Gestützt auf welche gesetzliche Grundlage wird die Kommune belangt?
5. Beabsichtigt der Regierungsrat, sämtliche im genannten Konzept aufgeführten flankierenden Massnahmen, insbesondere die Umwandlung der Bushaltestellen auf der südlichen Furttalachse zwischen Würenlos AG und Regensdorf in Fahrbahnhaltestellen, konsequent umzusetzen?  
(Hierbei ist auch insbesondere Auskunft über die noch nicht sanierten Busbuchten auf dem Gebiet der Gemeinde Regensdorf erwünscht.)
6. Wie werden/wurden Ausnahmen wie beispielsweise die erst kürzlich sanierten vier Busbuchten in Dällikon begründet? Welche Anforderungen werden an eine Ausnahme gestellt?
7. Welchen Sinn ergibt eine Aufhebung der Bushalte-Buchung? Ich bitte diesbezüglich um eine qualifizierte Begründung der Frage, welche Vorteile die vom Kanton beabsichtigten Änderungen für die Däniker Bevölkerung und den Verkehrsfluss durch die Ortschaft und das Furttal angestrebt werden.
8. Wie wird dem durch die Fahrbahnhaltestelle verursachten Ausweichverkehr in die Quartierstrassen begegnet?

9. Erachtet der Regierungsrat ein durch den öffentlichen Verkehr verursachten Stau als geeignetes Mittel, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung beizutragen?
10. Erachtet es der Regierungsrat als sinnvoll, eine solche Massnahme entgegen den Einwänden der betroffenen Gemeinde und der Bürger durchzusetzen?

Eigentümerin der (dadurch obsolet werdenden) Bushaltestelle ist die Gemeinde Dänikon, während die Hauptstrasse samt Bushalte-Einbuchtung im Eigentum des Kantons steht. Die Kommune kann ihre Bushaltestelle nur durch unverhältnismässig hohen Aufwand verschieben. Bei planmässiger Umsetzung würde das Bushäuschen 30 Meter vom Bushalteort stehen.

11. Welchen Sinn ergibt die Vorverlegung des Bushalteorts um 30 Meter (wie im kantonalen Konzept vorgesehen), während Dänikon sein Wartehäuschen stehen lassen muss?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Barbara Steinemann, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Die Nordachse des Furttals (Strasse Otelfingen–Buchs–Regensdorf) ist als Hauptverkehrsträger im kantonalen Richtplan, Teil Verkehr, festgesetzt. Die Südachse (Strasse Hüttikon–Dänikon–Dällikon–Regensdorf) hat nur regionale Bedeutung. Die Zürcher Planungsgruppe Furttal (ZPF) beantragt Massnahmen zur Umlenkung des Längsverkehrs im Furttal auf die Nordachse mit Lenkungsmassnahmen in allen Dörfern wie verträgliche Strassenraumgestaltungen.

Diese Verkehrsverlagerungsabsicht wurde auch in den Begehren für verkehrliche flankierende Massnahmen zur Nordumfahrung N1/N20 gefordert und so ins generelle Projekt der Nordumfahrung aufgenommen. Insbesondere sind auch verkehrsberuhigende Massnahmen in Dänikon aufgelistet.

Anlässlich der Eröffnung des Baregg隧nels wurden seitens der Bevölkerung und der Planungsgruppe Forderungen für eine Einschränkung des unerwünschten Durchgangsverkehrs im Furttal gestellt. Die Baudirektion hat deshalb 2004/2005 das Betriebskonzept Furttal aufgestellt mit dem gleichen Ziel, den Verkehr auf der Südachse zu verringern bzw. ortsverträglich abzuwickeln. Das Konzept sieht vor, mit Widerständen (Dosierung des Verkehrs mit Lichtsignalanlagen, baulichen Anpassungen, Schutzinseln und Bushaltestellen) die Durchfahrts-

zeiten im Furttal bei Stausituationen im Limmattal zu erhöhen und gleichzeitig die Zuverlässigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (Anschlussicherung ans S-Bahn-Netz) zu verbessern.

Vom Verkehrsaufkommen auf der Staatsstrasse her sowie auf Grund der örtlichen Verhältnisse und der planerischen Vorgaben fällt die Wahl auf die Variante Fahrbahnhaltestelle. Diese wird im Zusammenhang mit dem Umbau der Einmündung Gemeindestrasse und dem Bau einer Fussgängerschutzinsel erstellt. Die für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erwartenden Haltezeiten hinter dem Bus liegen im üblichen Rahmen; im Durchschnitt beträgt die Haltezeit rund 15 Sekunden.

Zu Frage 1:

Rechtliche Grundlagen sind § 14 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG; LS 722.1) über die Projektierungsgrundsätze zusammen mit der Norm SNV Nr. 640 880 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) und den kantonalen Richtlinien betreffend Bushaltestellen, die Praxis zum Nationalstrassenrecht zu verkehrlich flankierenden Massnahmen, das Betriebskonzept Furttal der Baudirektion vom Januar 2004 im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme Ausbau Baregg 2004, das dem Bund eingereichte generelle Projekt für die N1/N20, Ausbau Nordumfahrung Zürich, sowie der regionale und der kantonale Richtplan.

Zu Frage 2:

Grundsätzlich ist von einem allgemeinen Verkehrszuwachs im Agglomerationsbereich Zürich in der Grösse von 1–2% pro Jahr zu rechnen. Im Furttal wurde als Folge der Bareggeröffnung und der Einführung der Rampenbewirtschaftung der N1 während der Spitzenzeiten ein Zuwachs und im Tagesdurchschnitt eine geringe Abnahme des Verkehrsaufkommens gemessen. Als erträglicher Planungsrichtwert wird von einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) auf der Südachse im Bereich von Dänikon von rund 7000 Fahrzeugen ausgegangen. Umfangreiche Zählungswerte und -auswertungen sind vorhanden (Rampenbewirtschaftung N1/Betriebskonzept Furttal/Nordumfahrung N1/N20).

Zu Frage 3:

Die Ausrichtung des Verkehrs auf das Nationalstrassen- und das Hauptverkehrsstrassennetz im Furttal gemäss dem genannten Betriebskonzept ist nach wie vor zweckmässig und entspricht der planerischen Grundhaltung der ZPF, der RZU und der Volkswirtschaftsdirektion. Eine weitere Verkehrszunahme auf dieser Strassenachse würde die Störungsanfälligkeit erhöhen. Insbesondere könnte sich eine Verschlechterung der verkehrlichen Situation auf dem Nordring (Gubristunnel) infolge Ausweichverkehrs negativ auf das Furttal auswirken.

Im öffentlichen Verkehr stehen in diesem Zusammenhang die Anschlusssicherheit und damit die Pünktlichkeit der strassengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel im Vordergrund. Die Busse müssen an den Bahnhöfen die Anschlüsse an die S-Bahn gewährleisten können. Würden diese verpasst, müssten die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs in Regensdorf Wartezeiten bis zu 30 Minuten in Kauf nehmen. Die Anschlusssicherheit ist mit angemessenen Mitteln zu gewährleisten. Die vorgesehenen flankierenden Massnahmen auf der Achse Würenlos–Dänikon–Regensdorf sollen deshalb umgesetzt werden.

Zu Frage 4:

Bau, Betrieb und Unterhalt von Bushaltestellen aller Art auf dem kantonalen Strassengebiet (Grund und Rechte sowie Strassenaufbau einschliesslich Busbucht) sind Sache des Kantons und werden auch dem Strassenfonds belastet. Standardmässige Einrichtungen und Mobilien wie Haltestellentafeln sind Sache der Transportunternehmung (§ 3 des Gesetzes über den Personenverkehr, PVG, LS 740.1), Publikumsanlagen mit Komfortcharakter wie Unterstand und Sitzgelegenheit sind Sache der Gemeinden (§ 6 Abs. 1 PVG). Für die Gemeinde entstehen im vorliegenden Fall nicht zwangsläufig Verlegungskosten.

Zu Frage 5:

Bei der Sanierung von bestehenden Busbuchten wird die Zweckmässigkeit eines Umbaus geprüft. In Regensdorf werden die Busbuchten bei der Einmündung Hohlenbachstrasse anlässlich der Fahrbahnsanierung ab Herbst 2006 zu Fahrbahnhaltestellen umgebaut.

Zu Frage 6:

Der Grundsatzentscheid über die 2004 sanierten vier Busbuchten in Dällikon wurde noch nach alter Praxis im Jahr 2003 beschlossen. Im Rahmen der Durchführung der flankierenden Massnahmen in Dällikon wird der Umbau einer dieser Buchten geprüft.

Zu Frage 7:

Die Fahrbahnhaltestelle in Dänikon leistet einen Beitrag an einen verträglichen Verkehrsfluss im Innerortsbereich und dient somit vorwiegend der Bevölkerung von Dänikon. Mit den kurzen Wartezeiten (Busfahrplankontakt: 30 Minuten) belastet sie den individuellen und vorwiegend ortsfremden Durchgangsverkehr kurzzeitig mit einer geringen Wartezeit von etwa 15 Sekunden pro Bus.

Die Umwandlung von Busbuchten in Fahrbahnhaltestellen steht in Zusammenhang mit der erwähnten Anschlusssicherung und der Pünktlichkeit. Bei einer Busbucht wird der Bus vom MIV überholt. Er muss sich anschliessend wieder hinter den überholenden Fahrzeugen in den Verkehr eingliedern. Bei einer Fahrbahnhaltestelle kann der Bus dagegen

behinderungsfrei weiterfahren. Dadurch kann er auch den nächsten Knotenpunkt behinderungsfrei passieren. Das führt zu einer Verbesserung der Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit, Anschlussicherheit) des öffentlichen Verkehrs. Für die auf der südlichen Furttalachse verkehrende Buslinie 491 sind diese Massnahmen notwendig, um zu gewährleisten, dass die Busse auch künftig pünktlich verkehren und die knappen Anschlüsse auf die S6 in Regensdorf sichergestellt werden können. Die durchschnittliche Haltezeit auf der Linie 491 beträgt rund 15 Sekunden. Bei einem 30-Minuten-Takt, wie er auf der Linie 491 gefahren wird, beanspruchen die Busse die Fahrbahn pro Stunde in der Regel nur etwa während 30 Sekunden als Haltestelle. Einer kurzen Wartezeit des MIV stehen bei einem verpassten Anschluss der S-Bahn wie gezeigt Wartezeiten von bis zu 30 Minuten gegenüber. Dank den Fahrbahnhaltestellen kann die Däniker Bevölkerung auch in Zukunft von einem zuverlässigen öffentlichen Verkehr mit sicheren Anschlüssen in Regensdorf profitieren.

Zu Frage 8:

Erfahrungsgemäss verursachen Umwegfahrten über Quartierstrassen längere Fahrzeiten als die Verzögerung durch haltende Busse. Dies gilt umso mehr für die Furttalachse, weil die Beeinträchtigungen durch den Busverkehr sehr gering sind. Ein massgeblicher Ausweichverkehr des nur kurzzeitig behinderten MIV wird deshalb nicht erwartet. Zudem wird mit baulichen Massnahmen dafür gesorgt, dass Umfahrungsstrecken über Gemeindestrassen nicht attraktiv sind. Eine Tempo-30-Zone auf dieser Strecke wurde von den Stimmberechtigten der Gemeinde Dänikon vor kurzer Zeit abgelehnt.

Zu Frage 9:

Die hier fragliche Fahrbahnhaltestelle ist ein geeignetes und auch kostengünstiges Element der Verkehrsberuhigung und der Verkehrssicherheit. Mit der gewählten Anordnung der Bushaltestelle hinter dem Fussgängerstreifen wird erreicht, dass aussteigende Fahrgäste im Schutz des Fussgängerstreifens die Strasse überqueren können. Mit der Fahrbahnhaltestelle kann auch vermieden werden, dass Fahrzeuge den stehenden Bus überholen und dabei Fussgänger gefährden.

Zu Frage 10:

Zuständig und verantwortlich für die Anordnung von Bushaltestellen an kantonalen Strassen ist die Volkswirtschaftsdirektion, welche die Eigentümerinteressen an Staatsstrassen wahrzunehmen hat. Die Projektierung und Durchsetzung erfolgt nach Strassengesetz, möglichst im Einvernehmen mit den interessierten und betroffenen Ämtern und Behörden (vgl. § 12 StrG); diese Verfahren wurden in diesem Fall auch durch-

geführt. Die Anliegen der Gemeinden und der betroffenen Bevölkerung fliessen in die Interessenabwägung ein. Bei der Beurteilung der Sachlage kann jedoch nicht in jedem Fall eine Übereinstimmung mit der Gemeinde erzielt werden.

Zu Frage 11:

Der neue Haltestellenstandort ist durch die Randbedingungen der Strassenprojektierung, insbesondere auch die Fussgängerschutzinsel, begründet. Aus der Sicht des Kantons kann das Wartehaus der Gemeinde an seinem bisherigen Standort bleiben. Der Weg vom Wartehaus zur Buseinsteigetür (rund 25 m) stellt zwar eine Komforteinbusse dar, erscheint aber als zumutbar.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**