

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates an den Kantonsrat  
zum Postulat KR-Nr. 150/2002 betreffend Massnahme  
gegen die Verkehrsüberlastung des Limmattals**

(vom 16. August 2006)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 23. August 2004 folgendes von den Kantonsräten Willy Haderer, Unterengstringen, Reto Cavagn, Oberengstringen, und Hans-Peter Züblin, Weiningen, am 13. Mai 2002 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, zeitgerecht flankierende Massnahmen und nötige Kapazitätsanpassungen nach der Eröffnung der dritten Bareggtunnelröhre zur Verhinderung eines totalen Verkehrskollapses auf dem Weininger Kreuz sowie gegen den Ausweichverkehr auf das übrige kantonale und kommunale Strassennetz des Limmattales zu planen und der Realisierung zuzuführen.

---

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

### **1. Sofortmassnahmen Verkehrlenkung**

Im Hinblick auf die Inbetriebnahme aller drei Tunnelröhren am Baregg im August 2004 wurde ein Konzept für Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen auf der A1 zwischen den Anschlüssen Wettingen und Seebach erarbeitet. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat dieses Konzept genehmigt, die Weiterbearbeitung jedoch aus finanziellen Gründen gestoppt.

In der Folge wurden deshalb unverzüglich die Sofortmassnahmen Verkehrlenkung Limmattal projektiert und auch ausgeführt. Sie konnten am 21. September 2004 in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig wurde auch die Verkehrsüberwachung intensiviert. Die Öffentlichkeit wird über das Internet ([www.nordumfahrung.ch](http://www.nordumfahrung.ch)) orien-

tiert. Auf diesen Seiten sind auch die Kamerabilder einsehbar, und es können die aktuellen Verkehrsmeldungen von Viasuisse abgerufen werden.

Dank diesen Sofortmassnahmen behindert der Rückstau vor dem Gubristtunnel am Limmattaler Kreuz keine anderen Fahrbeziehungen. Dazu wurde auf dem Standstreifen zwischen Dietikon und dem Limmattaler Kreuz ein zusätzlicher Fahrstreifen markiert. Mittels Wechselverkehrszeichen ab dem Anschluss Neuenhof werden kurzfristige Spitzen geglättet, was die Stauwahrscheinlichkeit vermindert. Zudem wird damit dem Anliegen der Verkehrssicherheit Rechnung getragen.

Kernstück dieser Sofortmassnahmen ist im Limmattal die Bewirtschaftung der Zufahrten Dietikon, Weiningen und Urdorf Nord in Richtung Gubrist. Dort kann während der Morgen- und Abendspitze nur noch dosiert eingefahren werden. Die notwendigen Stauräume auf den Rampen, unter Einbezug der Standstreifen, werden überwacht. Ein Rückstau auf die Hauptstrassen bei den Anschlüssen wird vermieden. Allerdings konnten, da es sich um Sofortmassnahmen handelt, nicht sämtliche wünschbaren Detektoren zur Verkehrserfassung verwirklicht werden. Die Möglichkeiten zur Optimierung der derzeitigen Anlage sind daher beschränkt.

## **2. Wirkungskontrolle der Sofortmassnahmen Verkehrslenkung**

Die Auswirkungen der Sofortmassnahmen wurden in einer umfassenden Wirkungskontrolle beobachtet. Es fanden vier Erhebungen statt:

- vor Inbetriebnahme der dritten Röhre des Baregg隧NELS (Vorher-Erhebung),
- zwischen Inbetriebnahme des Baregg und der Inbetriebnahme der Sofortmassnahmen (Zwischenerhebung),
- kurz nach Inbetriebnahme der Sofortmassnahmen (Nachher-Erhebung),
- rund ein halbes Jahr nach Inbetriebnahme der Sofortmassnahmen (Langzeiteffekte).

Die Feststellungen dieser Wirkungskontrolle lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Nachdem die Kapazitätsbeschränkung des Baregg隧NELS durch den Ausbau entfallen ist, hat während der Spitzenstunden eine grossräumige Rückverlagerung von Ausweichverkehr auf die A1 stattgefunden. In der Morgenspitzenstunde überquerten auf der A1 im Ver-

gleich zu vorher rund 800 Fahrzeuge zusätzlich die Kantonsgrenze Richtung Limmattaler Kreuz. Davon hatten gegen 400 ihr Fahrziel jenseits (d. h. östlich) des Gubristtunnels. Die Staulängen und die Staudauer vor dem Gubristtunnel konnten spürbar verkürzt werden. Allerdings musste bei der Erhebung der Langzeiteffekte festgestellt werden, dass die Staulänge, nicht jedoch die Staudauer, wieder angewachsen ist. Die Staulänge erreicht allerdings nicht mehr das gleiche Ausmass wie vor der Eröffnung der dritten Baregg-Tunnelröhre. Auch waren die staubedingten Zeitverluste geringer, und die Geschwindigkeit in den Verkehrsstockungen war höher.

Diese für den Autobahnbetrieb positive Wirkung ist vor allem auf die Bewirtschaftung der Zufahrt Weiningen zurückzuführen. Es ist gelungen, die vom Gubristtunnel angebotene Kapazität besser zu nutzen. Die von der Zufahrt Weiningen verursachte Störung des Verkehrsflusses wurde massgeblich verkleinert, sodass insgesamt bei sehr hoher Verkehrsdichte – und demzufolge auf rund 50–60 km/h gesenkter Geschwindigkeit – mehr Fahrzeuge in den Tunnel einfahren können.

Leider hat die Bewirtschaftung der Anschlüsse Dietikon und Urdorf Nord zu Ausweichverkehr auf das Hauptstrassennetz geführt. Ein Teil der vom Baregg erzielten Rückverlagerung auf die A1 ist so wieder aufgehoben worden. Die Zeitverluste im gesamten System (Autobahn und Zufahrten) konnten deutlich gesenkt werden, allerdings erfolgte gleichzeitig eine Umverteilung auf Kosten der Zufahrten. Dort müssen zum Teil längere Wartezeiten in Kauf genommen werden.

### **3. Optimierung Limmattaler Kreuz 2006**

Die Wartezeiten an den Zufahrten zur A1 im Limmattal sind längerfristig nicht zumutbar. Da die Gesamtsituation des Limmattaler Kreuzes im Hinblick auf die Eröffnung der Westumfahrung wegen des Leistungsengpasses Gubristtunnel ohnehin zu überprüfen war, wurden Korrekturmassnahmen nicht sofort in die Wege geleitet, sondern in den Zusammenhang mit diesen Überprüfungen gestellt. Diese Arbeiten sind inzwischen abgeschlossen.

Ergebnis dieser Überprüfungen sind Verbesserungsmassnahmen, die in einem kurz- und mittelfristigen Massnahmenbündel zusammengefasst werden. Die kurzfristigen Massnahmen werden derzeit in die Wege geleitet. Angestrebt wird deren rasche Verwirklichung, sodass sie noch 2006, spätestens aber anfangs 2007 in Betrieb genommen werden können. Für das Limmattal entscheidend sind:

- Optimierung der Steuerung in Weiningen: Vorgesehen sind Anpassungen an der Verkehrserfassung, sodass die an sich bereits positive Wirkung dieser Rampenbewirtschaftung noch besser zum Tragen gebracht werden kann.
- Anpassungen der Rampenbewirtschaftung Urdorf Nord und Dietikon: Derzeit wird die Rampenbewirtschaftung durch Staulagen vor dem Gubrist ausgelöst. Geplant ist, dies durch eine Stauüberwachung im Limmattaler Kreuz selbst abzulösen. Dadurch werden sich Betriebszeiten und Dosierungsstärke bei diesen Zufahrten spürbar vermindern. Vorgesehen ist auch ein Rückbau der langen Stauräume auf den Rampen, was insbesondere in Dietikon die Verflechtung in die verschiedenen Fahrstreifen vor dem Limmattaler Kreuz erleichtern wird.

#### **4. Massnahmen im Hauptstrassennetz**

Die Arbeit am Projekt Regionale Verkehrssteuerung Limmattal – einem Kernprodukt des Integrierten Verkehrsmanagements (IVM) – ist inzwischen aufgenommen worden. Die Verkehrsregelungsanlagen des Limmattals werden auf die Verkehrssteuerung der A1 abgestimmt. Gemäss den Handlungsgrundsätzen des IVM wird damit auch die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs sichergestellt.

#### **5. Ausbau Nordumfahrung**

Das Ausführungsprojekt zum Ausbau der Nordumfahrung wurde in Angriff genommen. Mit der Inbetriebnahme der ausgebauten Nordumfahrung einschliesslich der verkehrlichen flankierenden Massnahmen wird es gelingen, die Verkehrsqualität auf der Hochleistungsstrasse wieder auf ein Niveau zu heben, das eine Entlastung der angrenzenden Siedlungsgebiete von verdrängtem Verkehr erlaubt.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 150/2002 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:     Der Staatschreiber:  
Diener                     Husi