

4161

KR-Nr. 368/2001

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates an den Kantonsrat  
zum Postulat KR-Nr. 368/2001 betreffend  
Massnahmen zur Eindämmung von Mehrverkehr  
in den Kanton und die Stadt Zürich auf Grund  
des Ausbaus des Baregg隧nells**

(vom 30. März 2004)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 15. April 2002 folgendes von den Kantonsräten Lucius Dürr, Ueli Keller und Daniel Vischer, Zürich, am 3. Dezember 2001 eingereichte Postulat zur Prüfung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, diejenigen flankierenden Massnahmen zu ergreifen, welche zur Eindämmung von Mehrverkehr in den Kanton und in die Stadt Zürich auf Grund des Ausbaus des Baregg隧nells führen.

---

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

**Verkehrliche Ausgangslage:**

Das Tiefbauamt hat durch seine Abteilung Planung und Steuerung detaillierte Verkehrsuntersuchungen zu den Auswirkungen der dritten Röhre des Baregg隧nells durchgeführt. In der Morgenspitze verteilt sich der von Westen her einfallende Verkehr zu 60% in Richtung Stadt Zürich, zu 33% in Richtung Nordumfahrung und zu 7% in Richtung Urdorf. Mit der Inbetriebnahme der dritten Röhre des Baregg隧nells (die dortigen Anlagen werden ab Sommer 2004 voll verfügbar sein) ist auf dem staukritischen Abschnitt Gubristtunnel nur ein geringer Mehrverkehr von höchstens 1,5% zu erwarten.

Bereits heute ist die Nordumfahrung während der Spitzenstunden an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Die Verkehrsentwicklung seit 1990 ist durch eine stetige Steigerung gekennzeichnet, im Durchschnitt um rund 3% pro Jahr. Die Verkehrszunahme durch den Baregg隧nellsausbau hat daher einen geringeren Einfluss als die jährliche Zunahme, die eine Folge der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung ist.

**Massnahmen:**

Auch wenn die Verkehrsverlagerungen durch den Ausbau des Baregg隧nells nicht im befürchteten Ausmass stattfinden, kann die sich zusehends verschärfende Verkehrssituation nicht hingenommen werden. Dementsprechend sind verschiedene Massnahmen in Vorbereitung.

*Kurzfristig:*

Das Tiefbauamt wird in Abstimmung mit dem Kanton Aargau rechtzeitig auf die Eröffnung der Anlagen des Baregg隧nells im Sommer 2004 Sofortmassnahmen zur Verkehrslenkung auf der A1 im Limmattal und auf der A3 ab Anschluss Urdorf Nord in Betrieb nehmen. Diese Sofortmassnahmen enthalten die notwendigsten Mittel, um auf die zukünftigen Verkehrsverhältnisse reagieren zu können.

Die Verkehrslenkung auf der Autobahn sorgt dafür, dass der Rückstau vor dem Gubristtunnel am Limmattaler Kreuz keine anderen Fahrbeziehungen behindert. Zu diesem Zweck werden die Fahrstreifen ab dem Anschluss Dietikon den verschiedenen Fahrrichtungen zugewiesen und der Standstreifen für den in Richtung Urdorf abzweigenden Verkehr befahrbar gemacht. Durch Harmonisierung des Verkehrs mittels Wechselverkehrszeichen bereits ab dem Anschluss Neuenhof werden kurzfristige Spitzen geglättet, womit die Stauwahrscheinlichkeit gesenkt werden kann. Zudem trägt diese Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Um einen sich bildenden Rückstau auf der Autobahn in Grenzen halten zu können, werden im Limmattal die Zufahrten Dietikon, Weiningen und Urdorf Nord in Richtung Gubristtunnel dann bewirtschaftet, wenn sich ein Stau abzuzeichnen beginnt. Dies wird vor allem während der Morgenspitze der Fall sein. Die Bewirtschaftung der Anschlüsse bedeutet, dass nur noch dosiert eingefahren werden kann. Zur Schaffung der notwendigen Stauräume werden die Einfahrampen unter Einbezug der Standstreifen vergrössert. Die Rampenbewirtschaftung berücksichtigt den Füllungsgrad dieser Stauräume. Damit wird der Rückstau auf die Hauptstrassen bei den Anschlüssen vermieden.

Ein wesentlicher Nutzen der Verkehrslenkung ist die Herabsetzung von vor allem auch staubedingten Unfällen. Gemäss bisherigen Erfahrungen mit Rampenbewirtschaftungen steigt die Verfügbarkeit der Autobahn deutlich. Störungsbedingte Verkehrsverlagerungen werden dadurch gegenüber einem Betrieb ohne bewirtschaftete Rampen zurückgehen. Im selben Zusammenhang wird die Verkehrsüberwachung mit zusätzlichen Kameras im Limmattal intensiviert. Ausgesuchte Kamerabilder werden im Internet einsehbar sein.

*Mittelfristig:*

Mit der Eröffnung der Westumfahrung im Jahr 2008 wird der Verkehrsdruck auf das Gebiet Zürich West zurückgehen. Es werden Verkehrsabnahmen von gegen 20% erwartet. Diese Entlastungen schaffen Raum für den zu erwartenden Entwicklungsverkehr des Gebietes Zürich West. Am 14. November 2001 hat der Regierungsrat dem umfassenden Konzept flankierender Massnahmen zur Westumfahrung zugestimmt, das die Entlastungswirkungen auf dem Gebiet der Stadt Zürich sichert. Einer der Hauptnutzen dieser Massnahmen ist, dass die Bullingerstrasse, die Sihlfeldstrasse und die Weststrasse dauerhaft entlastet werden und insbesondere die Weststrasse zur reinen Erschliessungsstrasse wird. Dieses Konzept wurde am 17. Dezember 2003 für das Gebiet von Urdorf, Dietikon, Schlieren und Uitikon erweitert. Auch dort werden mit geeigneten Massnahmen die von der Westumfahrung ausgehenden Entlastungen gesichert.

Im Bereich der Grünau liegt ein Vorprojekt für Lärmschutz- und Gestaltungsmassnahmen vor. Das Detailprojekt wird im Laufe 2004 erarbeitet. Entlastend für das Quartier Grünau wird vor allem die Verlagerung eines Teils des Verkehrs der Bernstrasse Nord auf die Bernstrasse Süd sein. Mit der Ausführung ist im Zeitraum 2007/2008 zu rechnen.

Für die Nationalstrasse 3. Klasse (Pfungstweidstrasse, SN 1.4.1) liegt das generelle Projekt beim Bund zur Genehmigung. Das Ausführungsprojekt für den Abschnitt Hardturm–Duttweilerbrücke ist in Arbeit. Dies steht im Zusammenhang mit der neuen Traminie (Nr. 18) zum Stadion Hardturm.

Die Arbeiten zum generellen Projekt des Ausbaus der Nordumfahrung wurden bereits in Angriff genommen. Der frühestmögliche Zeitpunkt der Inbetriebnahme ist 2012. Ab diesem Zeitpunkt wird es möglich, den übermässigen Verkehrsdruck abzubauen und den Verkehr wieder auf der Autobahn zu kanalisieren.

**Auswirkungen auf die Stadt Zürich:**

Da die Leistungsfähigkeit der Nordumfahrung erreicht ist, werden die weiteren Verkehrszunahmen vermehrt zu Stau vor dem Gubristunnel führen. Es besteht die Befürchtung, dass dadurch Verkehr in Richtung Stadt Zürich abgedrängt werden könnte. Mit der eingangs erwähnten Verkehrsuntersuchung wurden solche Auswirkungen erfasst und beurteilt.

*Bezüglich Zürich West:*

Der Ausweichverkehr der Nordumfahrung wird auf der A1 Richtung Hardturm (A1H) kanalisiert. Die Untersuchung der Reisezeiten hat gezeigt, dass bei verschlechterten Verkehrsbedingungen auf der Nordumfahrung diese Route nur für einen geringen Teil der Fahrten attraktiv ist.

*Bezüglich Zürich Nord, Oerlikon:*

Bereits heute findet die Zufahrt von Westen zum Gebiet Zürich Nord und Oerlikon ab der Nordumfahrung zu einem erheblichen Teil über Zürich-Affoltern statt. Der Weg über den Anschluss Seebach ist weniger attraktiv (Umweg via Airgate). Eine weitere Entlastung von Affoltern könnte die im Verkehrsrichtplan enthaltene verlängerte Glattalstrasse (Schaffhauser- bis Thurgauerstrasse) bringen.

*Bezüglich Quartiere Oberstrass/Unterstrass, Grünau, Höngg, Wipkingen:*

Die Eröffnung des Baregtunnels wird in diesen Gebieten kaum spürbar sein.

Da die von den Postulanten geforderten Massnahmen soweit notwendig und möglich bereits eingeleitet sind bzw. sich in Planung befinden, sind die im Postulat aufgeworfenen Anliegen erfüllt. Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 368/2001 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:      Der Staatsschreiber i.V.:  
Huber                      Hirschi