

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 298/2003

Sitzung vom 21. Januar 2004

87. Postulat (Plafonierung der Durchfahrten auf der A 1.4.4 in Zürich-Schwamendingen)

Kantonsrat Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Mitunterzeichnende haben am 29. September 2003 folgendes Postulat eingereicht:

Die Anzahl der Fahrzeugbewegungen auf der A 1.4.4 ist so lange auf maximal 80000 zu senken, bis die «Einhausung» der Autobahn in Zürich-Schwamendingen oder eine adäquate Alternative erstellt ist. Dabei sind die überschüssigen Bewegungen einerseits auf den öV umzulagern und andererseits so zu managen, dass im übrigen Strassennetz keine neuen Einfallachsen entstehen. Der Regierungsrat wird beauftragt, hierzu die Grundlagen zu schaffen beziehungsweise beim Bund die entsprechende Genehmigung zu verlangen. Die notwendigen polizeilichen, verkehrstechnischen und flankierenden Massnahmen sind in Zusammenarbeit mit der Stadt Zürich zu ergreifen.

Begründung:

Zurzeit wird die A 1.4.4 täglich von rund 120000 Motorfahrzeugen frequentiert. Dieses Autobahnstück liegt mitten im Wohnquartier Zürich-Schwamendingen. Von der vom Kantonsrat einstimmig geforderten «Einhausung» dieses Autobahnstücks liegt nach wie vor kein Projekt vor. Die Finanzierung ist zudem äusserst ungewiss, da der Strassenfonds leer ist und das Sanierungsprogramm 04 ansteht.

Die Realisierung der «Einhausung» beziehungsweise dessen Alternativprojekt dürfte sich also in die Länge ziehen. Dies ist der Schwamendinger Bevölkerung nicht zumutbar. Deshalb muss schnellstmöglich eine Beruhigung der Wohnquartiere auf dem Weg einer Plafonierung der Fahrzeugbewegungen auf der A 1.4.4 herbeigeführt werden.

Um zu verhindern, dass der überschüssige Verkehr sich auf das übrige Strassennetz ergiesst, bieten sich kluge flankierende Massnahmen an, wie sie bereits erfolgreich eingesetzt wurden, als der Schöneichtunnel saniert wurde. Damals kam es weder zu Staus noch zu starken Belastungen des übrigen Strassennetzes.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Mitunterzeichnende wird wie folgt Stellung genommen:

Das Postulat fordert, die heute von rund 120 000 Fahrzeugen pro Tag benutzte Autobahn zwischen dem Dreieck Zürich Ost und dem Schöneichtunnel auf eine Verkehrsmenge von 80 000 Fahrzeugen zu beschränken, ohne dass die «überschüssigen» Fahrzeuge auf andere Routen ausweichen können. Die ferngehaltenen Verkehrsteilnehmer sollen den öffentlichen Verkehr benützen. Das bedeutet, dass die den rund 40 000 Fahrzeugfahrten entsprechenden 45 000 bis 50 000 Personenfahrten zusätzlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln, hauptsächlich S-Bahn und Fernverkehr, abzuwickeln wären.

Vom grössten Teil der zu verlagernden Personenfahrten dürfte entweder das Ziel oder der Ausgangspunkt in Zürich liegen. In anderem Zusammenhang durchgeführte Untersuchungen des Tiefbauamtes deuten darauf hin, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs auf dem besagten Autobahnteilstück gering ist. Das andere Ende dieser Fahrten verteilt sich auf die Regionen Unterland, Glattal, Winterthur, Oberland und die östlichen Nachbarkantone. Da viele Züge aus den erwähnten Gebieten vorab zu den Spitzenzeiten bereits sehr gut ausgelastet sind, müssten die erforderlichen zusätzlichen Kapazitäten auf den entsprechenden Linien entweder mittels zusätzlicher Züge bereitgestellt werden oder durch einen erhöhten Stehplatzanteil aufgefangen werden. Das Schienennetz ist jedoch vor allem auf der Strecke Winterthur–Zürich derzeit ebenfalls so hoch ausgelastet, dass ein Zusatzangebot nur vereinzelt bereitgestellt werden könnte.

In den S-Bahnen ist das Potenzial der mit dem ÖV abwickelbaren Verkehrsbewegungen bereits stark gebündelt. Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Modal Split deuten darauf hin, dass die Verkehrsmärkte «motorisierter Individualverkehr» (MIV) und «öffentlicher Verkehr» (ÖV) bereits zu einem recht grossen Teil getrennt sind. Der Anteil des ÖV ist in den Hauptverkehrszeiten im Pendlerverkehr mit der Stadt Zürich bereits hoch, und gegenseitige Wechselwirkungen zwischen MIV und ÖV sind eher schwach. Daraus ergibt sich die Vermutung, dass ein erheblicher Teil der MIV-Fahrten nur schwer verlagerbar ist. Mit zunehmendem Anteil des ÖV am Gesamtverkehr steigt der Aufwand, MIV-Fahrten zu verlagern. Wo heute der ÖV eine Alternative anbietet, wird er bereits zu einem grossen Teil benutzt. Die ÖV-Erschliessung der Fläche in den Herkunftsgebieten müsste daher ebenfalls ver-

bessert werden, damit neue ÖV-Benutzer und -Benutzerinnen gewonnen werden könnten. Allein mit zusätzlichen S-Bahnen wäre der erwünschte Umsteigeeffekt nicht nachhaltig zu erzielen.

Selbst wenn dies gelänge, wäre die geforderte Beschränkung der Verkehrsmenge auf der Autobahn mit der zusätzlichen Randbedingung, keinen Ausweichverkehr auf anderen Achsen zu erzeugen, technisch kaum erfüllbar. Eine Dosieranlage hätte über das heutige Ausmass weit hinaus gehende Stauerscheinungen mit der erfahrungsgemäss damit einhergehenden Häufung von Unfällen zur Folge. In der Zufahrt zur Stadt Zürich wäre das Dreieck Zürich Ost sehr stark betroffen. Der durchgehende Verkehr der A1 könnte nicht mehr ordnungsgemäss abgewickelt werden. Dies widerspräche einem der zentralen Handlungsgrundsätze des Integrierten Verkehrsmanagements (IVM), wonach der Verkehrsfluss auf den Hochleistungsstrassen aufrechterhalten werden muss. Die erwünschte Entlastungswirkung dieser Hauptachse des übergeordneten Verkehrs fiel dahin. Die gerade mit diesem Grundsatz verbundene Erwartung, auf dem nachgeordneten Strassennetz Verhältnisse zu erhalten, die auch eine bevorzugte Abwicklung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs erlauben, wäre nicht mehr erfüllbar. In der Gegenrichtung müsste der Verkehr bereits bei der Einfahrt in den Milchbucktunnel sowie auf der Westtangente im Bereich Bucheggplatz–Irchel sehr stark dosiert werden. Die damit einhergehenden zusätzlichen Staus würden den Verkehrsablauf auf dem städtischen Strassennetz der umliegenden Gebiete sehr stark behindern und voraussichtlich auch die Bevorzugung des strassengebundenen ÖV verunmöglichen. Zwangsläufig würden in solchen Situationen Ausweichrouten gesucht. Um dies zu verhindern, wäre eine grossflächige Plafonierung und Dosierung des Verkehrs erforderlich.

Neben den rein betrieblichen Nachteilen, die sich aus den Forderungen des Postulats ergeben können, ist auch zu bedenken, dass damit die Erreichbarkeit der Stadt Zürich stark beeinträchtigt würde. Erfahrungsgemäss und mit mehreren Untersuchungen belegt reagieren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf eine eingeschränkte Verfügbarkeit des Strassennetzes am häufigsten mit zeitlicher Verlagerung der Fahrt, dann mit einer geänderten Routenwahl und erst zuletzt mit geänderter Zielwahl und/oder mit dem Wechsel des Verkehrsmittels. Das heisst, dass der wirtschaftliche Nutzen zumindest eines Teils der mit den unterdrückten MIV-Fahrten verbundenen Aktivitäten nicht mehr in der Stadt Zürich anfallen würde. Auch diese Auswirkungen wären vor der Einführung solcher Massnahmen zu bedenken.

Eine Rechtsgrundlage für allfällige Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner wäre mit Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) zwar grundsätzlich vorhanden. Für Anordnungen auf Nationalstrassen gestützt auf diese Bestimmung ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zuständig. Da die im Postulat geforderten Massnahmen jedoch unverhältnismässig bzw. technisch praktisch undurchführbar sind, ist der Regierungsrat nicht in der Lage, sinnvolle Massnahmen für eine Verkehrsplafonierung auf der A 1.4.4 beim Bund zu beantragen. Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 298/2003 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi