

4527

KR-Nr. 124/2006

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates an den Kantonsrat
zum Postulat KR-Nr. 124/2006 betreffend
Busbeschleunigung Maur–Fällanden–S-Bahnhof
Stettbach (Linie 743)**

(vom 2. Juli 2008)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 21. August 2006 folgendes von den Kantonsräten Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, sowie Heinz Jauch und Peter Anderegg, Dübendorf, am 24. April 2006 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen, das Projekt mit Busspur und Lichtsignalgesteuerter Pfortneranlage vor dem Siedlungsgebiet Fällanden (Neuhaus) weiterzubearbeiten und baldmöglichst zu realisieren.

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Der Kreisverkehr im Zentrum von Fällanden ist in den Spitzenzeiten regelmässig überlastet. Der Zufluss auf allen Achsen ist höher als die Kapazität des Kreisverkehrs und zudem behindern sich die Ströme im Kreisverkehr mit zunehmendem Verkehrsaufkommen gegenseitig. Diese Behinderung («Einstauen» der Kreuzung) führt dazu, dass bei hohem Verkehrsaufkommen eine deutlich geringere Nachfrage bewältigt werden kann, als technisch möglich wäre. Diese Überlastung führt auch zu langen Rückstaus und zu Verlustzeiten der Buskurse. Die Buslinie 743 von Maur in Richtung Bahnhof Stettbach ist daher seit einiger Zeit als Problemlinie erkannt. Die Behebung der Verspätungen wird dringlich angestrebt.

Häufig eingesetzte Instrumente zur Sicherung verlustfreier Reisezeiten im öffentlichen Verkehr (ÖV) sind eine Trennung der Verkehrsarten und Bevorzugungsmassnahmen an Knoten. In Fällanden konnte dies bereits aus den Richtungen Dübendorf und Schwerzenbach mittels neuer Busspuren und Lichtsignalanlagen jeweils vor den Ortsein-

fahrten erreicht werden. Auch für die Buslinie aus Richtung Maur wird nun eine derartige Lösung geplant. Im Innerortsbereich kann die Strasse wegen Platzmangels allerdings nicht um eine Busspur erweitert werden. Zudem ist eine Stausituation im Innerortsbereich unerwünscht. Die Busspur ist deshalb ausserorts zwischen dem Parkplatz bei der Jugendherberge und dem Ortseingang Fällanden vorgesehen. Eine Lichtsignalanlage soll in Spitzenzeiten dafür sorgen, dass der Bus vor dem zurückgestauten Verkehr nach Fällanden einfahren kann. Für diese Massnahmen liegt eine erste Kostenschätzung von etwa 2 Mio. Franken vor. Bei der weiteren Projektierung wird zu prüfen sein, wie den Bestimmungen der Schutzverordnung Greifensee, in deren Auswirkungsbereich die Strasse liegt, Rechnung getragen werden kann. Es ist vorgesehen, dass die Busspur in zwei bis drei Jahren in Betrieb genommen werden kann. Falls eine solche Lösung infolge der Schutzvorschriften nicht umgesetzt werden kann, kann eine Zuflussdosierung mit Busbevorzugung über eine sogenannte «elektronische Busspur» auf der Maurstrasse vor Fällanden in Richtung Ortszentrum vertieft geprüft werden. Bei einer elektronischen Busspur wird bei Ankunft eines Busses am Stauende der Verkehr aus der Gegenrichtung mit einer Lichtsignalanlage kurz angehalten; der Bus kann in dieser Zeit am Rückstau auf der freien und gesicherten Gegenfahrbahn vorbeifahren bzw. ihn überholen.

Im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2009/2010 sind kurzfristig Massnahmen zur Erhöhung der Betriebsstabilität dieser Buslinie vorgesehen. So sollen einzelne, kostenintensive Zusatzkurse in den Hauptverkehrszeiten geführt werden, damit die Anschlusssicherheit wieder gewährleistet werden kann. Ausserdem sind weitere Entlastungskurse zwischen Fällanden und Stettbach vorgesehen, welche die notwendigen Kapazitäten für die stetig steigende Nachfrage auf diesem Korridor bereitstellen sollen. Diese Angebotsausbauten sind aber längerfristig nur dann sinnvoll, wenn die Busse behinderungsfrei verkehren können und ein stabiler Betrieb sichergestellt ist. Neben der anzustrebenden Verminderung bzw. Beseitigung der negativen Auswirkungen von Verkehrsüberlastungen für den ÖV (Verlustzeiten, fehlende Anschlusssicherung, zusätzliche Kurse) ist in Abstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept aber auch den Problemen des motorisierten Individualverkehrs (MIV), d.h. längeren und unzuverlässigen Reisezeiten, und den negativen Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet (Stausituation) die nötige Beachtung zu schenken. Eine Busspur kann für die Problemlage in Fällanden deshalb nur eine Teillösung darstellen, weil sie den beschriebenen Problemen des MIV und der Siedlung nicht Rechnung trägt. Mittelfristig bis langfristig ist deshalb eine nachhaltige Entlastung des Knotens Fällanden anzustreben. Dazu prüft die Volkswirtschaftsdirektion im Rahmen der Zweckmässig-

keitsbeurteilung Umfahrung Fällanden-Schwerzenbach die Teilumfahrung von Fällanden (Anschlüsse Binz/Zürichstrasse–Dübendorferstrasse–Schwerzenbachstrasse). Mit dieser Massnahme könnte das Ortszentrum und damit der Kreisverkehr vom Durchgangsverkehr entlastet werden. So entstünden auch keine Verlustzeiten mehr für den ÖV in Fällanden. Für diese Umfahrung ist von einem Zeithorizont für die Verwirklichung von 7 bis 15 Jahren auszugehen. Die Maurstrasse würde durch die Umfahrung nicht unmittelbar entlastet. Auch vor diesem Hintergrund rechtfertigt sich der Bau der Busspur.

Insgesamt sind alle diese Massnahmen in einem Gesamtzusammenhang zu sehen. Ein hochbelastetes und engmaschiges Strassennetz wie dasjenige im Glattal reagiert sehr sensibel auf einzelne Eingriffe wie die geplante Busspur. Zudem kommt auch eine Umfahrung nicht ohne flankierende verkehrstechnische Massnahmen aus. Daraus ergibt sich zuletzt ein Gesamtsystem, in dem die Einzelmassnahmen der Verkehrssteuerung miteinander vernetzt sind und unerwünschte und unkontrollierte Verlagerungen vermieden werden können. Eine entsprechende Planung liegt in Form des Konzepts «Regionale Verkehrssteuerung» (RVS) Glattal vor. Die Umsetzung dieser Planung wird derzeit vorbereitet.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 124/2006 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Notter	Husi