

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 204/2005

Sitzung vom 21. September 2005

**1319. Anfrage (Verkehrsströme Weststrasse und
Üetlibergtunnel/Westumfahrung)**

Kantonsrat Dr. Christoph Holenstein, Zürich, hat am 4. Juli 2005 folgende Anfrage eingereicht:

Die Bauarbeiten am Üetlibergtunnel/Westumfahrung sind bereits soweit fortgeschritten, dass die Inbetriebnahme der neuen Autobahnen nicht mehr weit entfernt ist. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme der neuen Autobahnen wurde der Bevölkerung entlang der stark belasteten Transitachse in der Stadt Zürich eine wirksame Entlastung vom Durchgangsverkehr versprochen.

Letzte Woche hat nun die Baudirektion mitgeteilt, dass das kantonale Tiefbauamt Daten erhebt, um die verkehrlichen Auswirkungen der neuen Autobahnen N 4/N 20 (Üetlibergtunnel mit Westumfahrung) aufzeigen zu können. Mit der Wirkungskontrolle sollen die Veränderungen der Durchgangsverkehrsströme in der Stadt Zürich, Raum Weststrasse, vor und nach der Autobahneröffnung dargestellt werden.

Die Verkehrsströme darzustellen ist das eine. Viel wichtiger ist aber, mit Massnahmen dafür zu sorgen, dass der Durchgangsverkehr an Stelle der Stadt Zürich die Westumfahrung auch wirklich benutzt und dass mit der Eröffnung der neuen Autobahnen kein neuer Zielverkehr in die Stadt Zürich generiert wird.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um folgende Auskünfte:

1. Welche flankierenden und sonstigen Massnahmen im Zusammenhang mit dem Üetlibergtunnel/Westumfahrung werden zum Schutz der Stadt Zürich vor dem Durchgangsverkehr und dem zusätzlichen Zielverkehr ergriffen?
2. Wann wird der Üetlibergtunnel/Westumfahrung und wann werden die entsprechenden flankierenden und sonstigen Massnahmen in Betrieb genommen?
3. Da die Westumfahrung länger ist als die Durchquerung der Stadt Zürich, kostet sie den Schwerverkehr mehr LSV-Abgaben, da sich die LSV nach den gefahrenen Kilometern bemisst. Was unternimmt die Regierung, damit der Schwerverkehr mit der Inbetriebnahme des Üetlibergtunnels/Westumfahrung trotzdem nicht mehr die Stadt Zürich durchquert?

4. Wird gleichzeitig mit der Eröffnung des Üetlibergtunnels/Westumfahrung auch der öffentliche Verkehr aus dem Raum Knonauer Amt, Aargauer Freiamt und Innerschweiz Richtung Stadt Zürich verbessert?
5. Welche Auswirkungen hat die Inbetriebnahme des Üetlibergtunnels/Westumfahrung auf die bestehenden Linien des öffentlichen Verkehrs (z. B. Postautolinien aus dem Knonauer Amt)?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Dr. Christoph Holenstein, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Westumfahrung beruhen auf einem umfassenden Konzept. Als dieses erarbeitet wurde, waren die verkehrlichen Auswirkungen nicht nur bezogen auf die Stadt Zürich, sondern für das gesamte Einflussgebiet der Westumfahrung, insbesondere die Gemeinden Urdorf, Schlieren, Dietikon, Uitikon und Birmensdorf, zu untersuchen. Die umfangreichsten flankierenden Massnahmen betreffen jedoch die Stadt Zürich: Die Achse Bullinger-, Sihlfeld-, Weststrasse wird keine Verbindungsfunktion mehr haben, sondern nur noch der Quartierschliessung dienen. Seebahn- und Schimmelstrasse werden für den Gegenrichtungsverkehr eingerichtet. Sie werden in Zukunft nur noch jene Kapazitäten anbieten, die nach der Entlastung durch die Westumfahrung noch notwendig sind.

Weiter wird die Birmensdorferstrasse ab Uitikon-Waldegg bis Triemli entlastet. Diese Entlastung wird vor allem durch die Verkehrssteuerung sichergestellt. Dies erlaubt auch eine neue Einteilung des Strassenraums, vor allem zu Gunsten des öV. Busspuren werden so angelegt, dass der öV auch im Falle von Störungen im Üetlibergtunnel – die zu Mehrverkehr über die Waldegg führen werden – nicht behindert wird.

Der zu erwartende Verkehrsdruck im Raum Brunau lässt Ausweichverkehr in Richtung Wollishofen befürchten. Dem wird begegnet, indem die Verkehrsmengen mit Zufahrtsdosierungen auf dem heutigen Niveau stabilisiert werden. Zudem soll eine verbesserte Wendemöglichkeit in der Brunau («U-Turn») den direkten Zugang zum Entwicklungsgebiet Manegg gewährleisten.

Auf dem Autobahnring von Zürich wird mittels einer neuen Signalisation und Wegweisung der Verkehr aus der Stadt verlagert; der Verkehrsfluss soll mit Beeinflussungsanlagen verbessert werden.

Zu Frage 2:

Die Inbetriebnahme des Üetlibergtunnels ist im Herbst 2008 vorgesehen. Ab Inbetriebnahme kann mit dem Bau der flankierenden Massnahmen begonnen werden. Die Baustellen mit Spersperrungen und Lichtsignalregelungen werden dafür sorgen, dass die Kapazität der Westtangente unmittelbar nach Inbetriebnahme auf die neuen Verhältnisse abgestimmt sein wird. Zusätzlich sind temporäre Sofortmassnahmen vorgesehen.

Zu Frage 3:

Bereits bei der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 46/2003 betreffend Lastwagen-Transitverbot mit der Eröffnung der Westumfahrung hat der Regierungsrat zur Frage möglicher Beschränkungen für den Schwerverkehr auf der Westtangente Stellung genommen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass es sich bei den betroffenen Strassen um Durchgangsstrassen des Bundes (Hauptstrassen Nr. 1 und 4) handelt und damit die Kompetenz, Einschränkungen für alle oder einzelne Arten von Motorfahrzeugen zu erlassen, beim Bund liegt. Ob er zum Erlass z. B. eines Lastwagen-Transitverbots bereit wäre, ist äusserst fraglich. Zu bedenken ist, dass die Durchsetzung mit sehr hohem Aufwand verbunden wäre. Bei einem grossen Teil des Schwerverkehrs auf der Westtangente handelt es sich um Ziel-Quellverkehr der Stadt Zürich. Anlagen, die auch nach der Inbetriebnahme der Westumfahrung in der Stadt Zürich Schwerverkehr erzeugen, sind z. B. die grossen Verteilzentren von Coop und Migros sowie die Gemüsezentrale. Vorläufig erzeugen auch der Güterbahnhof Zürich mit dem auf dem Areal gelegenen Container-Terminal, einer Aushub-Sammelstelle und einem Freiverlad ein namhaftes Schwerverkehrsaufkommen. Auf Grund der grossen Bauentwicklung in Zürich West muss zudem inskünftig in diesem Gebiet noch vermehrt mit Schwerverkehr gerechnet werden. Eine wirksame Überwachung und Kontrolle eines Verbotes für den verhältnismässig geringen Transitanteil des Schwerverkehrs auf dem innerstädtischen Streckenabschnitt zwischen der Autobahnverzweigung Zürich Ost (Heizkraftwerk) und der Autobahnverzweigung Zürich Süd (Brunau) wäre auch mit grossem personellem und technischem Aufwand kaum möglich. Das Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag würde wegen der spezifischen Verkehrszusammensetzung sowie der schwierigen Strassenverhältnisse äusserst ungünstig ausfallen. Unter diesen Umständen besteht derzeit kein Anlass, zusätzliche Massnahmen im Sinne der Anfrage ins Auge zu fassen. Vielmehr kann zur Bewältigung des Transitverkehrs auf die bereits angeordneten und/oder – zusammen mit den städtischen Behörden – geplanten Massnahmen im Zusammenhang mit der Eröffnung der Westumfahrung verwiesen werden. Im Hinblick auf

die Eröffnung der Westumfahrung und des Üetlibergtunnels sowie nach deren Inbetriebnahme sind zur Erfassung ihrer Wirkung umfangreiche Verkehrserhebungen im Gang bzw. vorgesehen. Die sehr aufwendige und detaillierte Erfassung zur Erhebung des Schwerverkehrs ist demnach noch nicht abgeschlossen. Sollten die definitiven Ergebnisse bedeutend von den bereits heute bekannten Verkehrszahlen und Prognosen abweichen, wären weitere Massnahmen, allenfalls auch solche im Sinne der Anfrage, zu prüfen.

Zu Frage 4:

Im Rahmen der 3. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich beschloss der Kantonsrat im Herbst 2003 auch einen Ausbau der Bahnstrecke im Knonaueramt. Damit kann der bestehende Halbstundentakt der S-Bahn (Linie S9) durch die neue Linie S15 zum Viertelstundentakt verdichtet werden. Dies erlaubt neben der dringend notwendigen Behebung der Kapazitätsengpässe zu Spitzenzeiten auch eine deutliche Erhöhung der Angebotsqualität während des ganzen Tages. Der Angebotsausbau erfolgt im Dezember 2006 für die Strecke Zürich HB–Birmensdorf und im Dezember 2007 für die Strecke Birmensdorf–Affoltern am Albis. Parallel dazu wird das Busnetz im Knonaueramt sowie in den angrenzenden Gemeinden des Aargauer Freiamtes im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten auf das neue Angebot angepasst, sodass attraktive, viertelstündliche Transportketten Bus – S-Bahn entstehen. Die Angebotsausbauten von S-Bahn und Bus werden im Fahrplanverfahren des Zürcher Verkehrsverbunds behandelt und im Sommer 2006 dem Verkehrsrat zur Genehmigung vorgelegt.

Die Nutzung des Üetlibergtunnels für schnelle Busverbindungen aus dem Raum Bonstetten und Wettswil sowie Bremgarten (AG) nach Zürich Süd (Enge / Wiedikon) befindet sich bei der Baudirektion in Prüfung. Entsprechend einer Machbarkeitsstudie sind dazu zusätzliche bauliche Massnahmen zur Einhaltung der Fahrplanstabilität der Busse notwendig.

Die Bahnverbindungen zwischen der Innerschweiz und Zürich wurden im Dezember 2004 spürbar ausgebaut. So bestehen zu Spitzenzeiten fünf direkte Züge (Luzern–)Zug–Thalwil–Zürich HB pro Stunde und Richtung. Eine weitere Fahrplanverdichtung ist wegen der vom Bund zurückgestellten Realisierung des Zimmerbergbasistunnels nicht mehr möglich.

Zu Frage 5:

Die umfangreichen flankierenden Massnahmen, die für die Eröffnung des Üetlibergtunnels und der Westumfahrung getroffen werden, berücksichtigen auch die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich und im Knonaueramt. So wird infolge der Verkehrsverlagerung

auf die Nationalstrasse mehrheitlich eine Entlastung des Staatsstrassennetzes erwartet. Das kommt auch den Buslinien zugute, welche durch die behinderungsfreiere Fahrt zuverlässiger verkehren können. Insbesondere wird eine qualitative Verbesserung der Anschlüsse S-Bahn – Bus für die wichtigen Umsteigebahnhöfe Birmensdorf und Affoltern am Albis erwartet.

Nach Inbetriebnahme des Üetlibergtunnels bzw. der Westumfahrung werden allerdings auch verschiedene Verkehrsbeziehungen des motorisierten Individualverkehrs eine Reisezeitverkürzung erfahren. Dadurch entsteht ein Konkurrenzvorteil gegenüber dem öffentlichen Verkehr, was kurzfristig einen Umsteigeeffekt und damit gewisse Passagierverluste im öffentlichen Verkehr zur Folge haben dürfte. Diese Auswirkungen dürften aber bereits kurz nach der Eröffnung auf Grund der seit einiger Zeit feststellbaren starken Zunahme der Passagierzahlen im öffentlichen Verkehr wieder kompensiert werden.

Die bisherigen Untersuchungen erfolgten nicht in einer Feinheit, die Aussagen zu Veränderungen auf einzelnen Linien zulassen würden. Sie richten das Augenmerk vorab auf Veränderungen auf dem Strassennetz mit dem Zweck, die flankierenden Massnahmen sachgerecht konzipieren zu können. Grobe Betrachtungen mit dem Verkehrsmodell liessen eine Verschiebung des Modal Split zwischen der Region Knonaueramt und Zürich um einen Prozentpunkt zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs erwarten. Darin waren jedoch die nun geplanten Verbesserungen des öV-Angebots noch nicht berücksichtigt. Die geringer als vielleicht erwartet ausfallende Beeinflussung des Modal Split bestätigt eine bereits bei anderen Verkehrsuntersuchungen in verschiedenen Zusammenhängen erkannte schwache gegenseitige Abhängigkeit zwischen öV und motorisiertem Individualverkehr. Offenbar spielt die Reisezeit bei der Verkehrsmittelwahl gegenüber früher im Vergleich zu anderen Bestimmungsfaktoren nicht mehr dieselbe bestimmende Rolle.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi