

**4343 a**

*KR-Nr. 150/2002*

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

(vom 16. Juli 2008)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 23. August 2004 ein von den Kantonsräten Willy Haderer, Unterengstringen, Reto Cavegn, Oberengstringen, und Hans-Peter Züblin, Weiningen, am 13. Mai 2002 eingereichtes Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen. Der Regierungsrat wird darin aufgefordert, zeitgerecht flankierende Massnahmen und nötige Kapazitätsanpassungen nach der Eröffnung der dritten Baregtunnelröhre zur Verhinderung eines totalen Verkehrskollapses auf dem Weinger Kreuz sowie gegen den Ausweichverkehr auf das übrige kantonale und kommunale Strassennetz des Limmattales zu planen und der Realisierung zuzuführen.

Der Regierungsrat hat dem Kantonsrat am 16. August 2006 Bericht erstattet und den Antrag gestellt, das Postulat KR-Nr. 150/2002 als erledigt abzuschreiben (Vorlage 4343).

Der Kantonsrat hat den Regierungsrat am 25. Februar 2008 zur Ausarbeitung eines Ergänzungsberichts bis 25. August 2008 eingeladen.

Gestützt auf das Protokoll der Kantonsratsdebatte werden in diesem Bericht folgende Themen und Fragen behandelt:

1. Welche Massnahmen zum Schutz der Limmattaler Bevölkerung ist der Regierungsrat bereit, ergänzend zu den bereits in Angriff genommenen und vollzogenen, für den Zeitraum bis zur Eröffnung des ausgebauten Gubristtunnels zusätzlich zu ergreifen?
2. Lässt sich die Bauzeit des Ausbaus der Nordumfahrung mit geeigneten Mitteln verkürzen?
3. Wie liesse sich der Zeitraum zwischen Anschluss der A3, Üetlibergtunnel, ans Limmattaler Kreuz bis zur geplanten Gubrist-Ausbau-Eröffnung, geplant auf 2012, verkürzen?
4. Wie liesse sich der Zeitraum zwischen dem Anschluss der A4 aus der Innerschweiz ans Limmattaler Kreuz bis zur geplanten Gubrist-Ausbau-Eröffnung verkürzen?
5. Wie kann die Situation bei den Einfahrten auf die Autobahnen im Limmattal so gestaltet werden, dass es für die im Limmattal Wohnenden möglich ist, ungehindert auf die Autobahn einzufahren?

6. Wie lässt sich mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs die Situation für die Bevölkerung entschärfen?
7. Haben die Staus auf den Autobahzubringern spürbar zugenommen?
8. Gibt es immer mehr Schleichverkehr, z. B. über den «Weininger» ins Furttal, durchs Furttal usw.?
9. Mit welchen Massnahmen lässt sich der Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Limmattalbahn und S20 als Tangentiallinie) beschleunigen?
10. Hat der Kanton genaue Kenntnisse über Ausweichrouten?
11. Ist die erneute Installation des Tropfenzählers in Dietikon zweckmässig?



Der Regierungsrat erstattet daher folgenden Ergänzungsbericht:

Zu Frage 1:

Der Nationalstrassen-Abschnitt der A1 von der Stadtgrenze Zürich bis zur Kantonsgrenze Zürich/Aargau ist in den vergangenen Jahren bau- und lärmtechnisch saniert worden, wobei die Lärmsanierung nach den gesetzlichen Vorgaben durch den Bau von umfangreichen Lärmschutzwänden durchgeführt worden ist. Die gesetzlichen Anforderungen an den Lärmschutz sind weitgehend erreicht worden. Lärmmessungen nach Fertigstellung der Wände bestätigen dies. Dort, wo vereinzelt in den obersten Stockwerken von Gebäuden die Lärmgrenzwerte trotz Lärmschutzwänden weiterhin überschritten sind, werden in den kommenden Jahren im Rahmen eines Sanierungsprogramms die betroffenen Fenster durch Schallschutzfenster ersetzt. Mit der Umsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) ist dafür neu der Bund als Eigentümer der Nationalstrassen zuständig. Die Lärmsanierung an den Staatsstrassen im Limmattal ist in Schlieren und in Dietikon bereits eingeleitet worden. Die Vorstudien über die Machbarkeit von Lärmschutzwänden innerorts sollen noch dieses Jahr vorgestellt werden. In der Folge werden die akustischen Sanierungsprojekte an die Hand genommen. Mit einer Projektfestsetzung ist frühestens 2009 zu rechnen.

Neben den lärmtechnischen und den im Bericht zum Postulat erwähnten verkehrlichen Massnahmen (Anpassung der Rampenbewirtschaftung sowie die Regionale Verkehrssteuerung [RVS] im Rahmen des Integrierten Verkehrsmanagements) wurde zusammen mit dem Kanton Aargau eine Untersuchung der Verkehrssituation im Raum Mutschellen–Urdorf–Dietikon–Spreitenbach in Angriff genommen. In vier Arbeitspaketen werden die einzelnen verkehrlichen Problemschwerpunkte analysiert und Massnahmen gesucht, die zu Verbesserungen führen. Die Verkehrsprobleme des Limmattals sind bekannt. Wegen der hohen Dichte und Vernetzung der einzelnen Verkehrsanlagen lassen sich jedoch keine einfachen, rasch umsetzbaren Massnahmen definieren. Es ist eine sorgfältige Planung erforderlich, um aufeinander abgestimmte Massnahmen zu finden, die zur Problemlösung beitragen und umsetzbar sind. Neben gezielten Anpassungen der Strasseninfrastruktur wird dabei auch die Verkehrssteuerung einbezogen.

Zu Fragen 2 bis 4:

Für die Projektierung, die Projektfestsetzung und die Verwirklichung des Ausbaus der Nordumfahrung einschliesslich der dritten Röhre des Gubristtunnels ist seit dem Inkrafttreten der NFA allein der Bund zuständig. Beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist man sich der Dringlichkeit des Vorhabens bewusst, und es wird entsprechend intensiv an diesem Projekt gearbeitet.

Für die reine Bauzeit – im Sinne des Zeitbedarfs für die Bauausführung – sind heute in den Programmen des ASTRA rund fünfeneinhalb Jahre vorgesehen. Die Bauzeit wird nach erfolgter Ausschreibung durch die konkreten Unternehmerangebote präzisiert und verkürzt sich erfahrungsgemäss leicht, wobei bei diesem Grossprojekt höchstens mit einer Verkürzung um wenige Wochen oder Monate gerechnet werden darf.

Zunächst jedoch wird das Projekt Ausbau Nordumfahrung Zürich im Herbst 2008 in die öffentliche Auflage (Plangenehmigungsverfahren) gehen. Das Einspracheverfahren wird mindestens eineinhalb Jahre beanspruchen. Wird der Rechtsweg beschritten – womit heutzutage zu rechnen ist –, verlängert sich die Dauer des Plangenehmigungsverfahrens gemäss Erfahrungswerten auf zweieinhalb bis vier Jahre. Nach Abschluss des Auflage- und Plangenehmigungsverfahrens durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) werden die entsprechenden Arbeiten ausgeschrieben und vergeben werden können. Auch hier können sich noch Verzögerungen ergeben, insbesondere wenn gegen die Vergabeentscheide Submissionsbeschwerden geführt werden.

Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur in Zürich Nord hängt demnach vor allem von der Dauer des Plangenehmigungs- und des Vergabeverfahrens und von den ergriffenen Rechtsmitteln ab. Zudem ist zu beachten, dass der grösste Teil des Projekts aus dem Infrastrukturfonds und dort aus dem Teilbudget «Engpassbeseitigung» zu finanzieren sein wird. Diese Mittel müssen von den eidgenössischen Räten noch freigegeben werden; das ASTRA rechnet frühestens 2011 mit einem entsprechenden Beschluss.

Aus kantonaler Sicht darf eine Verkürzung der Bau- bzw. Projektierungszeit nicht dazu führen, dass die im kantonalen Richtplan festgelegten Überdeckungen bei beiden Gubrist-Portalen, bei Äbnet (Zürich-Affoltern/Regensdorf), bei Chöschenrüti sowie zwischen dem Anschluss Zürich-Seebach und Stelzen (Opfikon) bei der weiteren Projektierung des Ausbaus der Nordumfahrung Zürich ausgeklammert werden. Diese Überdeckungen sollen einen wesentlichen Beitrag zur Aufwertung von bestehenden Wohngebieten und damit zur Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen leisten und müssen im Rahmen der Projektbearbeitung vertieft geprüft werden.

Zu Fragen 5 und 11:

Heute wird der Verkehr auf den Anschlüssen dosiert. Der Zweck der Rampenbewirtschaftung – auch derjenigen von Dietikon – besteht darin, einfahrende Fahrzeugkolonnen aufzulockern, um so möglichst zu verhindern, dass Fahrzeuge auf der Autobahn einen Fahrstreifenwechsel vornehmen und dadurch den sogenannten «Handorgeleffekt» mit der Gefahr von Auffahrkollisionen und Staus auslösen. Das System wird aktiv, sobald auf der Autobahn im Bereich der Einfahrt ein vorgegebener Schwellenwert von Geschwindigkeit und Frequenzen unter- bzw. überschritten wird. Entsprechende Verkehrsbeobachtungen zeigen, dass sich die Auflockerung der einfahrenden Fahrzeugpakete positiv auswirkt, indem Staus verhindert oder zumindest vermindert und die Stauzeiten tatsächlich verkürzt werden können. Die Dosierung von Autobahnanschlüssen hat sich im In- und Ausland auf stark belasteten Achsen sehr bewährt. Auch die betroffene Region profitiert von der Dosierung. Ohne diese käme der Verkehr auf der Hauptverkehrsachse in Spitzenstunden zum Erliegen. Dies würde bewirken, dass die Verkehrsteilnehmenden nach rund 10–15 Minuten Staudauer auf das untergeordnete Strassennetz ausweichen würden.

Erste Erkenntnisse aus dem Betrieb der Anschlussbewirtschaftung im Limmattal gaben Anlass zu Verbesserungsmassnahmen, die vor Kurzem verwirklicht wurden. Damit liessen sich die Wartezeiten in den Einfahrten erheblich verkürzen, was wiederum die Einfahrten entlastet und den Ausweichverkehr vermindert.

Das Rampensignal in Urdorf wurde entfernt. Nach der Instandsetzung des dortigen Autobahnabschnitts konnte die Fahrstreifenführung so markiert werden, dass diese Bewirtschaftung nicht mehr erforderlich ist. In Weiningen wurde versucht, den Algorithmus der Steuerung so weit zu optimieren, dass die für den Abfluss des Verkehrs in Richtung Gubristunnel weitherum anerkannte positive Wirkung der Anlage beibehalten wird, negative Wirkungen auf das Hauptstrassennetz jedoch weiter vermindert werden. In Dietikon wurde das Rampensignal zurückversetzt. Damit verlängert sich der Verflechtungsbereich vor dem Limmattaler Kreuz, womit den in Dietikon Einfahrenden der Fahrstreifenwechsel erleichtert wird. Es hatte sich gezeigt, dass der ursprünglich vorgesehene lange Stauraum schlecht genutzt wurde (kein dichtes Auffahren der einfahrenden Fahrzeuge). Zudem wurde die Umlaufzeit des Signals minimiert, sodass Rückstau- bzw. Wartezeiten möglichst gering gehalten werden können. Das Signal wird nur noch in Betrieb genommen, wenn beim Anschluss selbst sehr hohe Verkehrsvolumen festgestellt werden, sodass es erforderlich ist, durch «tropfenweises» Einfahren die lokale Störung des Verkehrsflusses zu verringern. Im Rahmen der optimierten Rampenbewirtschaftung der Einfahrten Weiningen und Dietikon werden alle Fahrzeuglenkerinnen und -lenker gleich behandelt. Massgebend für das Ansprechen der Anlage sind das Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der Autobahn.

Das ASTRA wird in Kürze die Richtlinie «Verkehrstechnische Vorgaben» in Kraft setzen. Diese Richtlinie regelt unter anderem den Grad der verkehrstechnischen Ausrüstung eines Nationalstrassenabschnitts. Der fragliche Abschnitt bei Dietikon fällt aufgrund seiner hohen Auslastung in die Kategorie «Hoher Ausrüstungsgrad». Die Dosierung von Ein- und Ausfahrten gehört in solchen Abschnitten zur Standardausrüstung einer Nationalstrasse. Die Weiterführung der Dosierung bei Dietikon ist daher aus Sicht des Bundes erforderlich. Zuständig für die Dosierungsanlagen auf Nationalstrassenanschlüssen ist gestützt auf die NFA seit Anfang 2008 der Bund.

Zu Fragen 6 und 9:

Im Limmattal verkehren heute die S-Bahn-Linien S3 (Aarau–Dietikon–Altstetten–Zürich Hauptbahnhof–Wetzikon) und S12 (Brugg–Dietikon–Altstetten–Zürich Hauptbahnhof–Winterthur–Seuzach bzw. Seen). Beide Linien fahren weitgehend im Halbstundentakt, sodass für verschiedene wichtige Stationen ein Viertelstundentakt entsteht. Darüber hinaus werden in den Spitzenzeiten Zusatzzüge geführt, und verschiedene Bahnhöfe werden zusätzlich während der ganzen Betriebszeit durch Interregiozüge bedient. Bahnseitig besteht somit bereits ein attraktives Angebot, das auch den Zulaufverkehr aus dem Kanton Aar-

gau bereits vor dem Limmattal aufnehmen kann. Das Bahnangebot wird durch ein dichtes, auf die S-Bahnen abgestimmtes Busnetz ergänzt.

Gemäss dem vom Regierungsrat am 13. September 2006 verabschiedeten Gesamtverkehrskonzept soll der öffentliche Verkehr vom Verkehrszuwachs, der nicht dem Fuss- und Veloverkehr zuzurechnen ist, mindestens die Hälfte übernehmen. Diese Zielsetzung gilt auch für den erwarteten Verkehrszuwachs im Limmattal. Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Limmattal trägt dazu bei, dass die durch den Mehrverkehr entstehende Belastung im Limmattal entschärft werden kann.

Damit die angestrebte Verschiebung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs erreicht werden kann, sind verschiedene Massnahmen notwendig. Bei der S-Bahn bildet die neue Durchmesserlinie Altstetten/Wiedikon–Zürich Hauptbahnhof–Oerlikon mit dem unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse das zentrale Element für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Wirtschafts- und Lebensraum Zürich. Hinzu kommen Ausbauten im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich. Damit sind direkte und schnelle Verbindungen zwischen dem Limmattal und Zürich Nord möglich. Im Rahmen der 4. Teilergänzungen ist zusätzlich zu den bestehenden S-Bahnen eine neue S19 vorgesehen. Sie soll als beschleunigte S-Bahn geführt werden und die Stationen Dietikon und Altstetten über die Durchmesserlinie via Zürich Hauptbahnhof umsteigefrei mit Oerlikon und Effretikon verbinden. Die S19 entspricht in den Grundzügen der in der S-Bahn-Vision aus dem Jahr 2000 vorgesehenen S20. Damit erfährt das S-Bahn-Angebot eine deutliche Verbesserung.

Die Leistungsfähigkeit und die Qualität des öffentlichen Verkehrs sollen auf der Strecke Killwangen-Spreitenbach, Dietikon, Schlieren und Zürich Altstetten auch durch das Projekt Limmattalbahn erhöht werden. Unter dem Projekt Limmattalbahn wird laut Richtplan ein Stadtbahnssystem oder ein hochwertiges Bussystem auf weitgehendem Eigentrasseee verstanden. Die Limmattalbahn ist ein gemeinsames Projekt der Kantone Aargau und Zürich und soll etappenweise umgesetzt werden. Gemäss Agglomerationsprogramm «Siedlung und Verkehr Kanton Zürich» vom 14. November 2007 ist die Verwirklichung der ersten Etappe bis Schlieren für den Zeitraum 2015 bis 2025 vorgesehen. Der Regierungsrat hat in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 362/2007 ausführlich zu diesem Projekt Stellung genommen.

Gemäss Beschluss des Kantonsrates betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vom 26. Februar 2007 (Vorlage 4335 a)

wird das Busangebot auf die Angebotsanpassungen der S-Bahn abgestimmt. Wo es die Nachfrage erfordert, wird es im engeren Agglomerationsgürtel der Stadt Zürich schrittweise einem städtischen Niveau angepasst. Zudem wird die Aufwertung nachfragestarker Buskorridore in Städten und Agglomerationsräumen konsequent vorangetrieben (behinderungsfreie Fahrt, Eigentrassierung, dichter Takt). Diese Grundsätze gelten auch für den Ausbau des Busangebots im Limmattal und sollen – abgestimmt auf die Entwicklungen bei der S-Bahn, die Nachfrage und die verkehrliche Situation – schrittweise umgesetzt werden. Somit ist auch im Bereich der Feinverteilung von einer entsprechenden Leistungssteigerung auszugehen.

Verbesserungen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr werden laufend gesucht. Ziel dieser Massnahmen ist es, vor allem die Zuverlässigkeit des Busbetriebs zu erhöhen und damit die Anschlüsse an die S-Bahn zu sichern. Zurzeit werden in Schlieren auf der Achse Badener- bzw. Zürcherstrasse Busspuren eingerichtet, die diesem Ziel dienen und zudem den Verkehr aus der Ortsdurchfahrt verstärkt auf die Bernstrasse verlagern sollen.

Zu Fragen 7, 8 und 10:

Der Kanton erhebt keine Daten über Staus auf Staatsstrassen. Fundierte Aussagen über Staus und deutliche Zunahmen sind deshalb nicht möglich. Die Zählstellen auf Autobahnen und Staatsstrassen geben lediglich Auskunft über die Verkehrszahlen und die Entwicklung der Frequenzen. Deutliche Zunahmen der Staus sind jedoch nicht bekannt. Sie liegen im Rahmen dessen, was als Folge der Zunahme der Verkehrsnachfrage zu erwarten ist. Ebenso sind keine neuen Erkenntnisse über Schleichverkehr vorhanden. Da Ausweichverkehr, verglichen mit den bereits vorhandenen Verkehrsbelastungen, meist ein geringes Volumen aufweist, sind solche Erhebungen sehr aufwendig und mit Unsicherheiten behaftet. Im Rahmen der Wirkungskontrolle der Verkehrslenkung (Tropfenzähler) wurden jedoch entsprechende umfangreiche Erhebungen durchgeführt. Neben den Beobachtungen des Ablaufs an den bewirtschafteten Rampen selbst trugen diese Erhebungen ebenfalls dazu bei, die Rampensignale anzupassen. Das Ziel ist es, die Betriebsqualität der Autobahnen möglichst aufrechtzuerhalten und damit die Leistungsfähigkeit dieser Strassen soweit als möglich auszuschöpfen. Dies verhindert die Tendenz von Ausweichfahrten durch Siedlungsgebiete. Infolge der sehr hohen Auslastung aller Strassen besteht ein sehr labiler Zustand. Mit den Steuerungsmassnahmen wird versucht, die Leistungsfähigkeit des gesamten Strassennetzes soweit möglich aufrechtzuerhalten.

Fahrzeuglenkende können jedoch ihre Route unter Beachtung der Verkehrsanordnungen grundsätzlich nach freiem Ermessen und spon-

tan wählen. Zur Untersuchung der Frage, ob und inwieweit ein Verkehrsstau in Kauf genommen oder durch Wahl einer Alternativroute umfahren wird, bedürfte es einer umfassenden, systematischen und individuellen Befragung der Fahrzeuglenkenden; blossе Schätzungen zum Verkehrsaufkommen genügen nicht. Über Ausweichrouten liegen deshalb keine gesicherten Erkenntnisse vor.

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

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Notter	Husi