

Sitzung vom 22. Januar 2014

68. Anfrage (Spurabbau im Milchbucktunnel – Verkehrliche Auswirkungen und Involvierung des Regierungsrats)

Die Kantonsräte Roland Scheck und Roger Bartholdi, Zürich, haben am 28. Oktober 2013 folgende Anfrage eingereicht:

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat entschieden, den Milchbucktunnel testweise nur noch zweispurig zu betreiben. Dazu soll einer der beiden stadtauswärts führenden Fahrstreifen abgebaut werden.

Diese Massnahme steht u. a. im Widerspruch zur stetig wachsenden Verkehrsnachfrage in der Stadt Zürich. In den letzten 10 Jahren sind in der Stadt Zürich so viele Menschen hinzugekommen, wie in ganz Uster leben. Auch in den nächsten 12 Jahren wird gemäss Statistik Zürich von einer Zunahme von 428 000 bis 449 600 Personen gerechnet. Die Nachfrage nach Mobilität wird weiter steigen und die Kapazitäten müssen entsprechend erhöht werden.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wann, wie und durch wen wurde der Regierungsrat über den besagten Spurabbau im Milchbucktunnel informiert?
2. In welcher Form konnte der Regierungsrat zum Spurabbau Stellung nehmen? Welches war der genaue Inhalt der Stellungnahme?
3. Gemäss Art. 2 Abs. 3^{bis} SVG verfügt das ASTRA die Massnahmen der örtlichen Verkehrsregelungen auf Nationalstrassen. Eine entsprechende Anordnung hätte gemäss Art. 104 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 111 Abs. 3 SSV im Bundesblatt unter Hinweis auf die Beschwerdemöglichkeit an das Bundesverwaltungsgericht veröffentlicht werden müssen. Erfolgte eine entsprechende Ausschreibung und erhielt der Regierungsrat innerhalb der Beschwerdefrist davon Kenntnis?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die verkehrlichen Auswirkungen des Spurabbaus in der Umgebung des Bahnhofs beziehungsweise am Neumühlequai und auf der Kornhausbrücke?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen des Spurabbaus auf den stadtauswärts fahrenden Verkehr? Kann der Verkehr noch störungsfrei aus der Stadt abfliessen?

6. Mit welcher Zunahme der Bevölkerung der Stadt Zürich und des Kanton Zürich rechnet der Regierungsrat in den nächsten 12 Jahren? Wie hoch schätzt der Regierungsrat die Zunahme des Individualverkehrs, insbesondere der Stadt Zürich?
7. Welche Auswirkungen hat der Spurabbau auf die Staatsstrassen in der Stadt Zürich?
8. Auf welchen Hauptverkehrsachsen bzw. Staatsstrassen in der Stadt Zürich plant der Regierungsrat eine Erhöhung der Kapazitäten?
9. Wird der Regierungsrat beim ASTRA bezüglich des Spurabbaus intervenieren? Falls ja, in welcher Form? Falls nein, weshalb nicht?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Roland Scheck und Roger Bartholdi, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der Milchbucktunnel ist Teil des Nationalstrassennetzes, weshalb das dafür zuständige Bundesamt für Strassen (ASTRA) zum Mitbericht eingeladen wurde. Ferner wurde auch der Stadtrat von Zürich eingeladen, zur Anfrage Stellung zu nehmen. Er hatte innert desselben Zeitraums eine gleichlautende Anfrage des Gemeinderates zu beantworten.

2011 bis 2013 erstellte das ASTRA einen Sicherheitsstollen zum Milchbucktunnel. Vor dem Bau des Sicherheitsstollens gab es einen Fahrstreifen stadteinwärts und zwei Fahrstreifen stadtauswärts. Ursprünglich diente die stadtauswärts führende Überholspur dazu, dass die damals weniger leistungsfähigen LKW in der leichten Steigung überholt werden konnten. Während des Baus des Sicherheitsstollens war eine der stadtauswärts führenden Spuren gesperrt. In dieser Zeit ergab sich kein zusätzlicher Kapazitätsengpass.

Bei der nun vorgenommenen und auf ein Jahr befristeten Versuchsanordnung dient die mittlere Spur als Rettungsspur und Pannestreifen. Mit dieser neuen Verkehrsführung wird das Restrisiko möglicher Frontalkollisionen vermindert. Zudem kann damit das beidseitige Fehlen von Ausstellbuchten kompensiert werden. Gemäss dem ASTRA hat sich die Anzahl der Unfälle stadtauswärts seit der Änderung der Verkehrsführung 2001 um 27% vermindert. Das ASTRA sieht den Grund darin, dass es weniger Fahrstreifen hat.

Zu Fragen 1 und 2:

Die Massnahmen erfolgten unter Einbezug der zuständigen kantonalen Fachstellen. Insbesondere konnte die Kantonspolizei ihre Sicherheitsanliegen gegenüber dem ASTRA einbringen. Der Regierungsrat selber wurde vorgängig nicht informiert. Er hat somit dazu nicht Stellung genommen.

Zu Frage 3:

Die Information der Öffentlichkeit erfolgte durch eine Medienmitteilung des ASTRA vom 20. September 2013. Am 11. November 2013 verfügte das ASTRA zudem die Verkehrsanordnung auf der Nationalstrasse N01/40, Stadt Zürich, Anpassung Verkehrsführung Milchbucktunnel, als befristeten Versuch. Die Publikation im Bundesblatt erfolgte in der Ausgabe Nr. 45 vom 19. November 2013 (BBl 2013, 8685).

Zu Fragen 4, 5 und 7:

Seit der Eröffnung des Milchbucktunnels 1985 besteht an beiden Portalbereichen eine einstreifige Verkehrsführung im Zufahrtsbereich zum Tunnel. Diese Zufahrt wird durch die Lichtsignalanlage gesteuert, die damit für den Tunnel leistungsbestimmend ist. Mit der einstreifigen Verkehrsführung während des Baustellenbetriebs und der laufenden Testphase konnte bzw. kann der Verkehr stadtauswärts grundsätzlich bewältigt werden. Es ist nicht davon auszugehen, dass der nun erfolgte Spurabbau zu grundsätzlich anderen Auswirkungen führen wird. Der durch die neue Verkehrsführung stadtauswärts aufgehobene Fahrstreifen hat demgemäss nach einer ersten Einschätzung der Kantonspolizei keine Leistungsminderung zur Folge, sondern führt zu einem gleichmässigeren Verkehrsfluss. Der Stadtrat von Zürich geht demgegenüber davon aus, dass die Massnahme zu einer Kapazitätsminderung der grösstmöglichen Verkehrsleistung führt, weshalb bei hoher Belastung eine Dosierung notwendig werden könne. Weiter geht der Stadtrat zurzeit davon aus, dass der Spurabbau zur Abendspitzenstunde negative Auswirkungen auf die angrenzenden Achsen hat. Für gesicherte Aussagen sei es aber noch zu früh.

Eine abschliessende Beurteilung der Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich. Dazu wird das Verkehrsgeschehen während der Versuchsphase vom Kanton und der Stadt zu beobachten sein (siehe Beantwortung der Frage 9).

Zu Frage 6:

Gemäss Prognoseverlauf des kantonalen Statistischen Amtes für den Zeitraum von 2012 bis 2025 wird ein Anstieg der Wohnbevölkerung im Kanton Zürich um rund 151 400 Personen erwartet. Dies ergibt eine Bevölkerung von 1,557 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern im Jahr

2025. Für die Stadt Zürich wird ein Zuwachs von 34800 Personen auf 414800 Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2025 erwartet. Der Stadtrat von Zürich geht in seiner Stellungnahme gar von einer Bevölkerung von 430000 bis 450000 im Jahr 2025 aus.

Zu Frage 8:

Die Planung und Projektierung der Strassen mit überkommunaler Bedeutung in den Städten Zürich und Winterthur liegen in der Verantwortung der jeweiligen städtischen Behörden. Der Kanton legt das übergeordnete Strassennetz im kantonalen Richtplan fest und nimmt zu den einzelnen Projekten der Städte Stellung bzw. genehmigt diese. Das Ziel des Kantons ist der Erhalt der Kapazität auf übergeordneten Strassen. Die städtischen Hauptverkehrsstrassen bilden aber Teil des gesamten kantonalen Verkehrsnetzes, weshalb der Regierungsrat auf der Sicherstellung einer ausreichenden Kapazität für alle Verkehrsteilnehmenden besteht.

Zu Frage 9:

Der Kanton hat kein Rechtsmittel ergriffen gegen die Versuchsanordnung und auch auf keine andere Weise dagegen eingegriffen. Die während des Baus des Sicherheitsstollens gemachten Erfahrungen gaben keinen Anlass dazu. Zudem begrüsst der Regierungsrat die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Schaffung einer Rettungsspur bzw. eines Pannestreifens im Tunnel. Der Kanton wird zusammen mit der Stadt Zürich den Verkehrsablauf während der Versuchsphase beobachten. Für die Koordination des Verkehrsgeschehens auf den Nationalstrassen mit dem untergeordneten Strassennetz hat der Kanton mit den Städten Zürich und Winterthur die regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich geschaffen. Diese betreibt im Auftrag des ASTRA das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen. Damit bestehen bestmögliche organisatorische Voraussetzungen für eine umfassende, gemeinsame Beobachtung der Versuchsanordnung mit allen betroffenen kantonalen und städtischen Stellen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi