

5. Objektkredit für den Ausbau der 383 Zürichstrasse in der Stadt Adliswil

Antrag des Regierungsrates vom 4. Juli 2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau Vorlage 5474

Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission Planung und Bau (KPB): Die Bevölkerungszahl von Adliswil wächst kontinuierlich; alleine das Entwicklungsgebiet Dietlimoos im Norden von Adliswil hat ein Potenzial von knapp 100'000 Quadratmeter Nutzfläche. In unmittelbarer Nähe der Stadt Zürich entsteht in den nächsten Jahren ein neues Stadtquartier. Das Areal grenzt östlich an die Autobahn A3 und westlich an die Zürichstrasse. Im Zusammenhang mit der kommunalen Siedlungsentwicklung der Gebiete Dietlimoos und Sunnau in Adliswil soll die Zürichstrasse zu einer städtischen Verkehrsader mit entsprechend höheren funktionalen und gestalterischen Anforderungen umgebaut werden.

Die Westumfahrung Zürich, N4, bezweckt, den Verkehr zu kanalisieren und gezielt in die Stadt Zürich zu lenken. Im Sihltal soll der Verkehr primär über die Sihltalstrasse nach Zürich geführt werden. Um allfällige Ausweichrouten nach Zürich einzudämmen, sind an der Zürichstrasse Dosierungsmassnahmen geplant. Zwischen dem Feuerwehrdepot der Stadt Adliswil in der Tüfi und dem Autobahnanschluss A3 sollen drei Lichtsignalanlagen eingebaut werden. In der Strassenmitte entsteht eine rund 400 Meter lange Busspur. Die Buslinie 184 zwischen dem Bahnhof Adliswil und dem Bahnhof Wollishofen soll gegenüber dem motorisierten Individualverkehr mit einer Lichtsignalanlage bevorzugt werden. Zudem sollen im Projektperimeter alle sieben Bushaltestellen hindernisfrei ausgebaut und alle Fussgängerquerungen mit Mittelinseln gesichert werden. Der Veloverkehr wird mittels Radstreifen oder über kombinierte Rad- und Gehwege durch den Abschnitt geführt. Schliesslich soll im ganzen Abschnitt das Entwässerungssystem saniert und verschiedene Werkleitungen sowie die Strassenbeleuchtung ersetzt werden.

Zwei Punkte gaben in der Kommission Anlass zur Diskussion:

Erstens, die Dauer der Sanierung von über zwei Jahren wurde von einigen Mitgliedern der Kommission als äusserst lange beurteilt. Seitens der Baudirektion wurde die Bauzeit damit begründet, dass die Zürichstrasse während der gesamten Bauzeit nicht gesperrt wird und gleichzeitig zahlreiche Werkleitungen erneuert werden müssen.

Zweitens, von einigen Kommissionsmitgliedern wurde die Befürchtung geäussert, dass die Kapazität der Strasse beeinträchtigt wird. Zwar soll die Zürichstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet werden, jedoch soll diese andererseits den Mehrverkehr des neu entstandenen Quartiers aufnehmen. Die Problematik wurde insbesondere auch angesichts des neuen Verfassungsartikels, der bei Kapazitätsminderung einen Ausgleich im umliegenden Strassennetz fordert, genauer angesehen.

Die Kosten für das Vorhaben belaufen sich auf insgesamt auf 14'260'000 Franken. Davon übernimmt der Kanton 8'640'000 Franken und die Stadt Adliswil einen Anteil von 5'800'000 Franken. Da der Beitrag der Stadt Adliswil prozentual von der gesamten Bausumme abhängt und somit variieren kann, bewilligt der Kantonsrat eine Bruttoausgabe. Von den Gesamtkosten entfallen gebundene Ausgabe von 1'800'000 Franken für die Instandsetzung der bestehenden Strasse.

Im Namen der einstimmigen Kommission für Planung und Bau beantrage ich Ihnen, dem unveränderten Antrag der Regierung zuzustimmen.

Christian Mettler (SVP, Zürich): Nach den Ausführungen des Kommissionspräsidenten kann ich mich kurzfassen: Die reduzierte Debatte dieses Geschäftes widerspiegelt die Einigkeit der Kommissionmeinung, ebenso der Beschluss des Stadtrates von Adliswil. KPB-Kostenfragen und punktuelle Fragen zu baulichen Details wurden unter Bezug eines Referenzprojektes beim Bahnhof Horgen als Erfahrungswert beantwortet.

Das Geschäft ist unsererseits trotz Dosierungsmassnahmen in Kombination mit Busbevorzugungsanlagen unbestritten. Die SVP begrüsst den Ausbau, welcher auch Instandstellungsarbeiten beinhaltet, der Zürichstrasse in der Stadt Adliswil mit dem Ziel, dass der Verkehr von und nach Langnau am Albis auf der Sihltalstrasse bleibt, und nicht die Route über die Zürichstrasse nach Wollishofen in die Stadt nimmt, ein Umstand, den ich als Arbeitsweg zum Besuch, von der Stadt Zürich nach Langnau am Albis zu verwalteten Liegenschaften, zur Genüge kenne. Die SVP steht hinter diesem Geschäft und stimmt somit dem Objektkredit zu.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Wir haben es gehört: Mit dem Bau der Westumfahrung und der damit verbundenen Entlastung des Sihltals wird der Verkehr nach Zürich primär über die Sihltalstrasse geführt. Und, um den Ausweichverkehr nach Zürich einzudämmen, hat der Kanton im Abschnitt bis zur Grenze der Stadt Zürich verschiedene Dosierungsmassnahmen in Kombination mit Busbevorzugungsanlagen geplant. Damit soll selbstverständlich erreicht werden, dass der Verkehr von und nach Langnau auf der Sihlstrasse verbleibt, und nicht die Ausweichroute nach Wollishofen in die Stadt wählt.

Das Projekt ist sinnvoll; die Stadt Adliswil war in die Planung involviert und ist mit dem Projekt einverstanden. Verbesserungen für den Langsamverkehr und ÖV sind zudem wichtige Bestandteile des Projektes.

Es ist erfreulich, dass der Kanton Zürich je länger je mehr bei Strassensanierungen diese im Sinne aller Verkehrsteilnehmenden beurteilt und die Projekte nicht nur reine MIV-Projekte bleiben. Denn gerade angesichts der weiteren Zunahme des Verkehrs braucht es eine Politik, die den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr konsequent stärkt. Besten Dank.

Fabian Müller (FDP, Rüschlikon): Auch die Fraktion der FDP hat diese Vorlage ausführlich beraten, und wir sind zum Schluss gekommen, dass wir diesen Objektkredit bewilligen wollen.

Der Ausbau der Zürichstrasse in Adliswil erscheint als gerechtfertigt, gerade vor dem Hintergrund der raschen Gebietsentwicklung, die im Umkreis dieser Strasse stattfindet und auch künftig stattfinden wird. Es macht somit durchaus Sinn, dass die Zürichstrasse dahingehend neugestaltet wird, dass sie primär den lokalen Mehrverkehr bewältigen kann, und nicht weiter als Durchfahrtstrasse genutzt wird. Dafür ist nämlich die nahe Sihltalstrasse vorgesehen.

In diesem Projekt ziehen Kanton und Gemeinde am selben Strick. Die Standortgemeinde stützt das Vorhaben und zahlt auch kräftig mit. Auch der Mix von öffentlichem und privatem Verkehr scheint ausgewogen zu sein; es gibt für niemanden einen Kapazitätsabbau, wohl aber eine Mittelspur für den Bus, die – je nach Pendlerstrom – in die eine oder andere Richtung befahren werden kann. Das ist durchaus ein sinnvoller Ansatz, der wert wäre, vermehrt im Kanton Zürich geprüft zu werden.

Es gibt Velospuren, Velowege, die Umstellung auf LED bei der öffentlichen Beleuchtung, die Weiterführung des sogenannten Trennsystems, das sauberes Meteorwasser vom Schmutzwasser trennt. Es sind dies alles kleine, handfeste, unspektakuläre, in der Summe aber nicht ganz unbedeutende Schritte in die richtige, nachhaltige Richtung, ganz ohne grossartige Symbole, dafür umso zielführender und effizienter und in der Sache ungleich nützlicher als so manche epische Debatte.

Die FDP empfiehlt die Vorlage zur Annahme.

Edith Häusler (Grüne, Kilchberg): Wer Strassen sät, der erntet Verkehr. Mit dem Bau der Westumfahrung hat auch die Stadt Adliswil mittlerweile mit einigem Mehrverkehr zu kämpfen. Alle Autobahnausfahrten Richtung Stadt Zürich sind Nadelöhre. Hier stehen die Fahrzeuge täglich im Stau. Man kann es wohl niemandem übelnehmen, wenn Schleichwege benützt werden. Davon kann die Gemeinde Kilchberg übrigens auch ein Liedchen singen.

Die Zürichstrasse ist einer dieser Schleichwege und soll nun für rund 12 Millionen Franken saniert werden. Um den Ausweichverkehr durch die Stadt Adliswil einzudämmen, sind im Bereich Tiefackerstrasse bis zur Stadtgrenze von Zürich verschiedene Dosierungsmassnahmen in Kombination mit Busbevorzugungsanlagen geplant. Die Grünen und die CSP begrünnen diese Massnahmen, vor allem die separate Buslinie und verbesserte Fussgängersicherheit.

Im Vorfeld gaben aber die drei Lichtsignalanlagen zu reden. Das Dosierungssystem passt nicht allen, weil damit die Ausweichroute durch die Stadt Adliswil erschwert wird. Gut so. Was wir wiederum bemängeln, ist die Planung für das Velonetz. Auch hier wird nur ein Velostreifen statt eines sicheren Velowegs geplant. Wenn mit dem Verkehrsdosierungssystem dem Schleichverkehr ein Riegel geschoben werden soll, wird die Zürichstrasse auch in Zukunft trotzdem noch viel Verkehr bewältigen müssen, zumal auf dieser Strecke auch neue Stadtteile und Gewerbezone entstehen und somit wieder mehr Verkehr anziehen. Danke.

Farid Zeroual (CVP, Adliswil): Einleitend möchte ich meine Interessenbindung bekannt geben: Als Stadtpräsident von Adliswil stehe ich der Gemeinde vor, welche unmittelbar vom in Beratung stehenden Projekt betroffen sein wird. Als Stadtrat war ich am 8. Mai 2018 an der Beratung und Beschlussfassung im Adliswiler Stadtrat beteiligt.

Ich danke dem Präsidenten der KPB, Andrew Katumba, für die anschauliche Präsentation des Bauvorhabens und den Fraktionssprecherinnen und Fraktionssprechern danke ich für die wohlwollenden Rückmeldungen.

Vor gut einem Jahr hat die Adliswiler Exekutive den Verpflichtungskredit von rund 5,8 Millionen Franken bewilligt und freigegeben. Das Projekt «Sanierung Zürichstrasse Nord» ist aus Überzeugung befürwortet worden. Dies aus mehreren Gründen, denn die Zürichstrasse führt in Adliswil durch ein Entwicklungsgebiet, in welchem in den kommenden Jahren mehrere Hundert Wohnungen neu entstehen, dies im Einklang mit dem regionalen Richtplan zur baulichen Entwicklung und zur Ermöglichung des im Kanton Zürich angestrebten Wachstums.

Adliswil hat sich auf die Entwicklung im neuen Quartier vorbereitet. Der Spatenstich für das neue öffentliche Schulhaus ist im Sommer 2018 erfolgt; die Aufrichtung wurde am Donnerstag vergangener Woche gefeiert. Umso wichtiger ist es, dass nun auch die Verkehrsinfrastruktur der heute schon – vor allem an den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden – gut ausgelasteten Zürichstrasse modernisiert wird. Diese Modernisierung soll zu einer Aufwertung für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner führen.

In mehreren Durchgängen wurde das Projekt – wir haben es gehört, es hat eine lange Planungsdauer – entwickelt, und es wurden Lösungen für eine normengerechte und preiswerte Realisierung gefunden. Dies war nicht immer einfach, denn die räumlichen Verhältnisse und die Anforderungen aus dem Verkehrsmix waren eine beachtliche Herausforderung. Es ist erfreulich, dass ein ausgewogenes Projekt entstanden ist, welches einen erheblichen Nutzen bringen wird.

Im Regierungsratsbeschluss sind die wesentlichen Elemente wie folgt aufgelistet: Die Zürichstrasse wird mit Lichtsignalanlagen die Verkehrssteuerung in und aus den erwähnten Entwicklungsgebieten ermöglichen; das Projekt beinhaltet eine zentrale Busspur, welche mit den Lichtsignalanlagen eine Busbevorzugung in beide Richtungen ermöglicht. Die entsprechenden Haltestellen sind dann endlich behindertengerecht ausgebaut und für Velofahrer und Fussgänger ist eine durchgängig gesicherte Verkehrsführung vorgesehen, auch werden die Strassenbeleuchtungen durch neue energieeffiziente LED-Leuchtmittel ersetzt. Im Weiteren wird die Stadt Adliswil auch die Werkleitungen in der Zürichstrasse sanieren und ein Trennwassersystem einführen; es werden sogar Vorgaben aus dem Adliswiler Landschaftsentwicklungskonzept inklusive einer Kleintierdurchführung realisiert.

Sie hören es: Ich bin vom Projekt zum Ausbau der Zürichstrasse in Adliswil überzeugt und stimme gemeinsam mit der CVP dem vorliegenden Antrag des Regierungsrates zu.

Regierungsrat Martin Neukom: Es handelt sich bei diesem Projekt um eine flankierende Massnahme zur Westumfahrung Zürich, N4. Das Ziel ist es, den Ausweichverkehr nach Zürich, also von Adliswil nach Zürich, über die Zürichstrasse einzudämmen. Deshalb sind dort Dosierungsmassnahmen vorgesehen. Das Ziel ist, dass der Verkehr auf der Sihltalstrasse bleibt. Das Projekt wurde schon mehrfach vorgestellt. Deshalb nur kurz: Es beinhaltet eine separate Busspur, es beinhaltet Schutzinseln für Fussgänger, es beinhaltet behindertengerechte Bushaltestelle sowie eine zusätzliche Veloführung.

Der Regierungsrat beantragt Ihnen, den Objektkredit von 12,6 Millionen Franken zu genehmigen. Danke.

Ratspräsident Dieter Kläy: Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Sie haben Eintreten beschlossen.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Dieter Kläy: Nun stellen wir noch fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern, deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 162 : 0 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5474 zuzustimmen und den Objektkredit zu bewilligen. Das erforderliche Quorum von 91 Stimmen ist erreicht worden.

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.