

Sitzung vom 18. Juli 2007

**1123. Interpellation (Umgestaltung von Busbuchten bei
Fahrbahnhaltestellen)**

Kantonsrätin Barbara Steinemann, Regensdorf, hat am 11. Juni 2007 folgende Interpellation eingereicht:

In der Antwort zur Anfrage KR-Nr. 168/2006 vom 30. August 2006 äusserte sich der Regierungsrat im Zusammenhang mit einem konkreten Projekt in der Gemeinde Dänikon in grundsätzlicher Weise zur Aufhebung von Busbuchten und deren Umgestaltung zu Fahrbahnhaltestellen.

Der Regierungsrat stützt sich in seiner Antwort sowie beim Beschluss Nr. 466 vom 4. April 2007 betreffend Festsetzung des Ausführungsprojekts Hauptstrasse S-1 auf diese allgemein gehaltenen Aussagen des Tiefbauamtes (heute VIS).

Für die Beurteilung der Massnahme und ihrer Auswirkungen ist es jedoch unerlässlich, die konkrete lokale Situation, in diesem Falle die Haltestelle Dänikon Richtung Dällikon, vertieft zu analysieren.

Die Ablehnung der Bevölkerung von Dänikon richtet sich ausschliesslich gegen die Aufhebung der bestehenden Busbucht und die Errichtung einer Fahrbahnhaltestelle. Insbesondere unterstützten sowohl die Gemeinde als auch die Bevölkerung den unverzüglichen Beginn der Bauarbeiten für den unstrittigen Teil des Ausführungsprojekts Hauptstrasse S-1, namentlich die Fussgängerschutzinseln.

1. Ich ersuche den Regierungsrat deshalb erneut um die Beantwortung folgender Fragen:

In der Antwort ist ausgeführt, dass die durchschnittliche Haltezeit des Busses lediglich 15 Sekunden betrage und daraus nur eine geringe Behinderung des MIV resultiere.

Diese Aussage kann in der Praxis jedoch keineswegs bestätigt werden. Nicht zuletzt weil auf dieser Busstrecke die Fahrkarten beim Fahrer gelöst werden müssen, sind die Standzeiten wesentlich länger. In den Stosszeiten beträgt die Wartezeit regelmässig zwischen 1 und 2 Minuten. Auch beim Zustieg weniger Personen beträgt die Haltezeit weit über 30 Sekunden. Die Annahme von 15 Sekunden trifft daher in diesem Falle nicht zu. Zudem ist bei den Berechnungen von den Wartezeiten während des Hauptverkehrsaufkommens auszugehen, wo sich die unerwünschten Folgen der Fahrbahnhaltestelle besonders negativ auswirken.

2. Auf welche Basis stützt sich die Aussage des Regierungsrates?

Wie beurteilt er die konkrete Situation zu den Hauptverkehrszeiten bei der Bushaltestelle Dänikon in Richtung Dällikon?

Weiter wird argumentiert, dass die Fahrbahnhaltestelle einen Beitrag an einen verträglichen Verkehrsfluss und eine Verkehrsberuhigung im Innerortsbereich leiste und somit vorwiegend der Bevölkerung von Dänikon diene.

Dass die Bevölkerung den Effekt der Haltestelle offensichtlich anders beurteilt, zeigt zum einen die Tatsache, dass eine Petition innert kürzerer Zeit die Unterstützung von 253 Personen fand, zum anderen, dass auch der Gemeinderat Einsprache erhob. Nach wie vor sind in Dänikon keine Stimmen zu vernehmen, die auf eine Zustimmung deuten würden. Die Befürchtungen der Anwohner basieren auf folgenden Auswirkungen der Fahrbahnhaltestelle:

Während der Zeit des Busstopps ist die Strasse in östlicher Fahrtrichtung komplett blockiert. Die Folgen sind erhebliche Rückstaus. Diese werden sich nicht auf die Hauptstrasse beschränken, sondern auch auf die einmündende Ober- und Unterdorfstrasse ausdehnen, weil der Stau zu einer Blockade der Kreuzung führen wird.

Wegen der Mittelschutzinsel (deren Installation von der Gemeinde und der Bevölkerung ausdrücklich gewünscht wird) entfällt zumindest für den korrekt fahrenden Automobilisten die Möglichkeit, den wartenden Bus zu überholen. Faktisch erweist sich daher die Fahrbahnhaltestelle als Rotlicht mitten im Dorf. Genau dies wollte aber das Konzept ZPF (auf das sich der Regierungsrat stützt) vermeiden. Denn keine Gemeinde wünscht sich Stauraum mitten im Siedlungsgebiet. Die strittige Massnahme wird den Verkehrsfluss bereits bei geringem Verkehrsaufkommen stark behindern, was zudem ökologisch äusserst fragwürdig ist. Erhöhte Schadstoff- und Lärmbelastung durch Staubildung in der Ortmitte wird die Folge sein.

Der durch die Fahrbahnhaltestelle provozierte Stau wird manch einen Autolenker verleiten, eine Ausweichroute zu suchen, was zu einer unerwünschten Mehrbelastung der Quartierstrassen führen wird.

Während der Bauarbeiten an der Wasserleitung im vergangenen November und Dezember war während Wochen eine Ampelanlage auf Höhe der geplanten Fahrbahnhaltestelle installiert. Die Dauer der Rotphase entsprach etwa der Wartezeit des Busses. Die hier erwähnten negativen Auswirkungen des Stauraums auf der Hauptstrasse haben sich dabei eindrücklich bestätigt.

3. Wie begründet der Regierungsrat den positiven Einfluss der Fahrbahnhaltestelle auf den Verkehrsfluss angesichts dieser berechtigten Befürchtungen?

Weiter wird die Fahrbahnhaltestelle als geeignetes Element der Verkehrssicherheit begründet.

Dass mit dem Bau einer Schutzinsel eine Erhöhung der Fussgängersicherheit einhergeht, ist klar. Daher ist diese auch nicht umstritten. Hingegen werden Fussgänger, welche hinter dem Bus die Hauptstrasse überqueren, von Fahrzeugen, welche aus Richtung Dällikon heranzufahren, erst auf der Mittelschutzinsel wahrgenommen. Umgekehrt versperrt der Bus den Passanten die Sicht auf die herannahenden Fahrzeuge. Diese Sichtbehinderung birgt ein Gefährdungspotenzial, zumal der Weg auch von Schülern auf dem Schulweg benutzt wird. Die Kombination der Fahrbahnhaltestelle mit dem Fussgängerstreifen und der Schutzinsel ist aus diesen Gründen der Verkehrssicherheit abträglich.

Die Erfahrungen aus anderen Gemeinden haben zudem gezeigt, dass Schutzinseln in Kombination mit Fahrbahnhaltestellen entnervte Fahrzeuglenker zu riskanten Überholmanövern sowohl um die Schutzinsel wie auch auf der weiteren Strecke hinreissen lassen und dabei Fussgänger und weitere Verkehrsteilnehmer zusätzlich gefährden.

Der durch den Stau verursachte Ausweichverkehr durch die Quartierstrassen führt zu einer zusätzlichen Gefährdung im Innerortsbereich und auf dem Schulweg, namentlich beim Kindergarten an der alten Landstrasse.

Auch bei geringem Verkehrsaufkommen wird sich der Verkehr hinter dem an der Haltestelle wartenden Bus umgehend auf der Höhe Hauptstrasse 32 stauen. Dort befindet sich eine unübersichtliche Kurve, was die Gefahr von Auffahrkollisionen mit sich bringt.

4. Wie begründet der Regierungsrat vor diesem Hintergrund die Eigenschaft der Fahrbahnhaltestelle als Beitrag zur Verkehrssicherheit?

Die Massnahme wird in der regierungsrätlichen Antwort vom 30. August 2006 unter anderem mit der Gewährleistung, der Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit der öffentlichen Verkehrsmittel begründet.

Die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit waren auch mit der bisherigen Lösung jederzeit gegeben, ebenfalls gelingt die Wiedereingliederung des Busses selbst zu den Hauptverkehrszeiten problemlos.

5. Auf welche Grundlagen stützt sich der Regierungsrat bei dieser Begründung?

Die Massnahme wird auf das von der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) mit der Zürcher Planungsgruppe Furtal (ZPF) ausgearbeitete Konzept «Flankierende Massnahmen» vom September 2002

zurückgeführt. Letzteres ging damals von einer hypothetischen und als «worst case»-Szenario geschätzten Verkehrszunahme von rund 20% nach der Eröffnung der dritten Bareggröhre aus. Trotz Eröffnung der dritten Röhre im Jahr 2004 ist allerdings die Verkehrsbelastung der Däniker Hauptstrasse im Tagesdurchschnitt sogar leicht zurückgegangen, wie auch aus der regierungsrätlichen Antwort zu entnehmen ist.

Paradox ist daher, die Däniker Bevölkerung einer Mehrbelastung durch Lärm, Abgase, Staus und Quartierverkehr durch den täglich normal anfallenden Verkehr auszusetzen, ohne dass dadurch die ursprünglich vorgesehene Wirkung auf den Gubrist-Umfahrungsverkehr erzielt würde.

6. Wurde diese veränderte Sachlage bei der Beurteilung der Massnahme berücksichtigt und erachtet der Regierungsrat die Realisierung der Fahrbahnhaltestelle vor dem Hintergrund der spezifischen lokalen Ausgangslage als zwingend?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Barbara Steinemann, Regensdorf, wird wie folgt beantwortet:

Das Strassenprojekt in Dänikon, das der Regierungsrat mit Beschluss vom 4. April 2007 festgesetzt hat, ist wegen der gleichzeitig vorgesehenen Umwandlung einer bestehenden Busbucht in eine Fahrbahnhaltestelle auf teils heftigen Widerstand gestossen. Einerseits wurde die Projektfestsetzung, in der bereits Einsprachen u. a. der Gemeinde gegen die Fahrbahnhaltestelle zu behandeln waren, auf dem Rechtsmittelweg von fünf Beschwerdeführenden beim Verwaltungsgericht angefochten. Andererseits wurde das Projekt auf politischem Weg mit der bereits beantworteten Anfrage KR-Nr. 168/2006 sowie mit der hier zu behandelnden Interpellation in Frage gestellt. Umstritten sind die Umwandlung der heutigen Busbucht in eine Fahrbahnhaltestelle und die sich daraus während des Bushalts ergebende Blockierung der Strasse für den Privatverkehr. Unterschiedliche Ansichten bestehen betreffend die Dauer des Bushaltes. Zudem wird befürchtet, dass dadurch ein Rückstau auf der Hauptstrasse mit negativen Auswirkungen auf die Anstösser sowie die Quartierstrassen (Ausweichverkehr und ebenfalls Rückstau) entstehen wird.

Die Volkswirtschaftsdirektion befasst sich damit, die geltende Praxis bei der Planung von Fahrbahnhaltestellen – insbesondere bei der Umwandlung von bestehenden Busbuchten – grundsätzlich zu überprü-

fen und allenfalls bei Bedarf auch neue Richtlinien zu erlassen. Aus diesem Grund wurde beim Verwaltungsgericht die Sistierung des hängigen Verfahrens beantragt. Die Überprüfung der Praxis wird so rasch als möglich vorgenommen. Da das Vorhaben nur als Ganzes ausgeführt werden kann, hat das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht auch für die unbestrittenen Projektteile eine verzögernde Wirkung.

Auf Grund der grundsätzlichen Überprüfung der Praxis und der Behandlung der Beschwerde beim Verwaltungsgericht kann die Interpellation nur so weit beantwortet werden, als damit diesen Verfahren nicht vorgegriffen wird.

Die Nummerierung der Fragen beginnt mit Ziffer 2, die Beantwortung folgt deshalb dieser Nummerierung.

Zu Frage 2:

Bei der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 175/2007 ging der Regierungsrat von einer durchschnittlichen Haltezeit des Busses von 15 Sekunden aus. Nach einer neuen Stellungnahme des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) zeigen aktuelle Messungen bei der Linie 491, dass die Aufenthaltszeiten an der Haltestelle Dänikon 30 bis 40 Sekunden erreichen. Die Aufenthaltszeiten für den Fahrgastwechsel allein betragen 15 Sekunden. Die Verlängerung entsteht durch den Verkauf von Fahrausweisen durch den Chauffeur.

Zu Frage 3:

Die umstrittene Fahrbahnhaltestelle ist eine von drei vorgesehenen Massnahmen in Dänikon zur Entlastung vom Durchgangsverkehr und zur Umlagerung auf die Nationalstrasse und damit Teil der verkehrlich flankierenden Massnahmen zur N 1/N 20 Nordumfahrung Zürich. Damit sollen eine nachhaltige Entlastungswirkung auf der durchgehenden Hauptstrasse erreicht und die Geschwindigkeiten auf dem Abschnitt mit hohen Nutzungskonflikten vermindert werden. Eine bestimmte Widerstandswirkung gegenüber dem Durchgangsverkehr bzw. eine unattraktive Gestaltung der Südachse im Furttal ist demnach beabsichtigt. Die Wirkung der umstrittenen Massnahme ist aber von verhältnismässig geringer Intensität, da der Bus nur zweimal stündlich die Fahrbahn für verhältnismässig kurze Zeit blockiert. Es trifft zu, dass bei einem Stau die Kreuzung der Hauptstrasse mit Ober- und Unterdorfstrasse blockiert werden kann. Da diese beiden Quartierstrassen jedoch nicht stark befahren sind, dürfte der Rückstau darauf nur gering ausfallen und sich auf Grund der grossen Zeitintervalle der Busse innert kürzester Zeit wieder abbauen. Die erwähnte Baustellenlichtsignalanlage während der Bauarbeiten an der Wasserleitung im November/Dezember 2006 konnte zu den Spitzenzeiten morgens und abends zu Staus

führen. Diese war jedoch in Dauerbetrieb, und ihre Rotzeiten waren deutlich länger als die Haltezeiten des Busses. Deshalb kann deren regelmässige verkehrsunterbrechende Wirkung mit dem nur jede halbe Stunde stattfindenden Bushalt nicht verglichen werden. In diesem Zusammenhang wird auch die Befürchtung der Interpellantin nicht geteilt, dass es zu Umwegfahrten über die Quartierstrassen kommen wird.

Zu Frage 4:

Fahrbahnhaltestellen sind für den die Strasse querenden Fussgängerverkehr am sichersten, weil während des Bushalts der Fahrzeugstrom gestoppt ist. Die Bedenken der Interpellantin bezüglich der Sichtbehinderung durch den haltenden Bus werden nicht geteilt. Mit der geplanten Schutzinsel in der Strassenmitte wird die notwendige Sichtweite sowohl aus dem Blickwinkel des querenden Fussgängerverkehrs als auch aus demjenigen der Fahrzeuglenkenden auf der nicht blockierten Fahrspur genügend gewährleistet. Zudem hatte die bei der Planung beizuziehende Kantonspolizei keine Vorbehalte gegenüber dieser Haltestelle. Grundsätzlich nicht auszuschliessen ist, dass einzelne Fahrzeuglenkende verbotenerweise links an der Mittelinsel vorbeifahren, um den Bus zu überholen. Mögliches verbotenes Verhalten von Verkehrsteilnehmenden kann bei der Planung jedoch nicht den Ausschlag dafür geben, auf eine sonst zweckmässige Einrichtung zu verzichten.

Zu Frage 5:

Von besonderem Nutzen für den öffentlichen Verkehr sind Fahrbahnhaltestellen, wenn damit eine Busbevorzugung erreicht werden kann. Dies ist in der Regel dann der Fall, wenn auf eine Haltestelle eine Lichtsignalanlage folgt, durch deren Rückstau das Einspuren des Busses auf die Fahrbahn erschwert oder verhindert wird.

Die Busse der Linie 491 (Zehntenhausplatz–Regensdorf–Dällikon–Dänikon–Hüttikon) befördern pro Tag gegen 2000 Personen. Diese Transportleistung führt zu einer deutlichen Entlastung des Strassenetzes. Die Busse können ihre Attraktivität für die Fahrgäste aber nur dann behalten, wenn sie pünktlich verkehren und wenn die Anschlüsse am Bahnhof Regensdorf und an die Busse in Zürich Affoltern zuverlässig gewährleistet werden können. Durch die laufende Zunahme des motorisierten Individualverkehrs wird die Pünktlichkeit der Busse zunehmend gefährdet. Gezielte Massnahmen, wie sie die Fahrbahnhaltestelle darstellt, können eine Verlagerungswirkung auf den Transitverkehr auf der südlichen Furttalachse erzielen und damit dazu beitragen, die Qualität des öffentlichen Verkehrs zumindest zu erhalten.

Zu Frage 6:

Bei Überlastung und Stau auf der N1/N20 besteht nach wie vor die Gefahr von Ausweichverkehr auf der Südachse im Furttal. Diese Gefahr wird wohl erst nach Abschluss des Ausbaus der Nordumfahrung etwa 2015 gebannt sein. Verkehrlich flankierende Massnahmen sind deshalb grundsätzlich weiterhin sinnvoll. Gegen den Transitverkehr gerichtete Massnahmen wie die umstrittene Fahrbahnhaltestelle haben aber auch gewisse negative Auswirkungen auf die Anwohnenden. Im Rahmen der erwähnten grundsätzlichen Überprüfung der Fahrbahnhaltestellen ist auch eine Interessenabwägung darüber vorzunehmen, ob eine halbstündlich angefahrene Fahrbahnhaltestelle im Verhältnis zu ihrem Nutzen zu grosse Nachteile für die betroffenen Anwohnenden mit sich bringt.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi