

Sitzung vom 16. Mai 2001

693. Anfrage (Auswirkung der fünften Ausbautetappe des Flughafens auf das strassengebundene Verkehrsaufkommen)

Die Kantonsräte Vilmar Krähenbühl, Zürich, und Willy Haderer, Unterengstringen, haben am 12. März 2001 folgende Anfrage eingereicht:

In einem Schreiben vom 13. Februar 2001 gelangt die Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) mit einer «Analyse der landseitigen Verkehrsauswirkungen des Flughafens Zürich» an die Presse. Dabei rechnet die RZU bis 2010 mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der Strasse von 40%. Das führt automatisch zu Staus auf der Flughafenautobahn mit den entsprechenden Wartezeiten für die Reisenden vom und zum Flughafen. Dies könnte zu einer Verschärfung der Situation auf lokalen Strassen führen, wenn die automobilen Verkehrsteilnehmenden auf diese Strassen ausweichen.

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

1. Ist dem Regierungsrat die oben erwähnte Analyse der RZU bekannt?
2. Teilt der Regierungsrat die gestellten Prognosen (Zunahme auf der Strasse um 40%), beziehungsweise zu welchen Ergebnissen kommt die Regierung auf Grund des kantonalen Verkehrsmodells?
3. Falls die Prognosen auch nur annähernd zutreffen: Welche Massnahmen trifft der Regierungsrat, um die Stausituation auf den Flughafenzubringern in der Griff zu bekommen? (Wir bitten um Angaben bezüglich öffentlichen und privaten Verkehrs.)
4. Welche Grundlagen für die Flughafenautobahn wurden im IVM berücksichtigt?
5. Zu welchen Folgerungen, sofern bereits in Ansätzen vorhanden, sieht das integrierte Verkehrsmodell vor für die Zukunft der Flughafenautobahn und deren umgebende Kantonsstrassen?
6. Welche Massnahmen gedenkt der Regierungsrat für die Autobahn A1 auf Grund des Flughafenausbaus umzusetzen?
7. Welche Anpassungen plant der Regierungsrat für die Nordumfahrung A20?
8. Welches sind die Auswirkungen auf das bereits heute bestehende Nadelöhr Gubristtunnel, und wie stellt sich die Regierung bezüglich Zeitpunkt für den sechsspurigen Ausbau?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Vilmar Krähenbühl, Zürich, und Willy Haderer, Unterengstringen, wird wie folgt beantwortet:

1. Die Studie der Regionalplanung Zürich und Umgebung kann als bekannt vorausgesetzt werden. Wie dem Quellenverzeichnis des Berichts der RZU entnommen werden kann, stützt sich die zitierte Untersuchung mehrheitlich auf bekannte Grundlagen, die teilweise durch die damalige Flughafendirektion bzw. die Volkswirtschaftsdirektion im Zusammenhang mit den Untersuchungen zum Konzessionsprojekt für die fünfte Ausbautetappe des Flughafens in Auftrag gegeben worden sind. Dabei wurden die landseitigen Verkehrsprognosen aus den für das Konzessionsgesuch des Flughafens erarbeiteten Prognosen für den Luftverkehr hergeleitet. Grundlage war auch das Modalsplit-Ziel von 42% öffentlichem Verkehr. Die in der Anfrage erwähnten 40% zusätzliches Verkehrsaufkommen betreffen allein den vom Flughafen ausgehenden Verkehr. Auf den Gesamtverkehr der A51 bezogen, beträgt dieser Zuwachs rund 15%. Da es sich beim Flughafen um eine Sondernutzung handelt, kann dafür – im Gegensatz zur üblichen Flächennutzung – das Verkehrsaufkommen nicht mit Hilfe des Kantonalen Verkehrsmodells ermittelt werden. Das vom Flughafen ermittelte Verkehrsaufkommen wurde in das Modell eingefügt. Grundlage dafür waren auch die vom Flughafen durchgeführten Erhebungen des landseitigen Verkehrs.

Die Belastung auf dem Hauptverkehrs- und Hochleistungsstrassennetz auf verschiedenen Abschnitten erreicht während gewisser Tageszeiten die Kapazitätsgrenzen oder überschreitet diese zum Teil. Auch Untersuchungen des Tiefbauamtes zeigen, dass sich diese Situation teilweise noch verschärfen wird. Die auftretenden Störungen betreffen nicht nur

den Individualverkehr, sondern beeinträchtigen auf dem Hauptstrassennetz auch den öffentlichen Verkehr. Der Handlungsbedarf ist daher gross und wird durch die fünfte Ausbaustufe des Flughafens Zürich Kloten noch verschärft.

2. Der Flughafen hat im Zusammenhang mit der Realisierung der fünften Ausbaustufe die Auflage, den Modalsplit des öffentlichen Verkehrs zum Flughafen von 34% (1994) auf 42% zu erhöhen. Für die Erreichung dieses Ziels wurde ein «Konzept zur Erreichung des Modal-split-Ziels» erarbeitet. Es wird vom Kanton zusammen mit dem Flughafen umgesetzt. Die Umsetzung des in diesem Konzept enthaltenen Massnahmenplans ist zu grossen Teilen bereits erfolgt. Einige Beispiele:

- Einführung einer zweiten S-Bahn-Linie (S16)
- Laufende Optimierung des Busangebots (Frühbusse, Schnellbusse)
- Ausweitung des Check-in am Bahnhof
- Differenzierte Erhöhung der Parkgebühren
- Beschränkung des Parkplatzangebots

Zu den bereits in Umsetzung befindlichen bzw. noch geplanten Massnahmen gehören die Neugestaltung der Flughafen-Vorfahrt einschliesslich neuen Bushofs sowie die Stadtbahn Glattal. Dass dieser Massnahmenplan Erfolg versprechend ist, kann auf Grund der Modalsplit-Messung vom Herbst 1999 nachgewiesen werden, stieg doch der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei allen Fahrten vom und zum Flughafen von 34% (1994) auf rund 39% (1999). Eine ergänzende Messung vom Herbst 2000 bestätigt diese Entwicklung. Die Erreichung des Modalsplit-Ziels ist aus heutiger Sicht möglich. Trotzdem sind – infolge der zu erwartenden Verkehrszunahmen – zusätzliche Massnahmen sowohl beim öffentlichen Verkehr als auch beim motorisierten Individualverkehr nötig.

Mit der Überdeckung Opfikon (Bau 2001–2005) wird zwischen den Anschlüssen Glattbrugg und Opfikon je ein zusätzlicher Fahrstreifen geschaffen. Damit können die dort ein- und ausfahrenden Ströme besser entflochten werden.

Ein Ausbau der Nordumfahrung drängt sich vor allem wegen der insgesamt sehr hohen Verkehrsbelastung auf. Diese beeinträchtigt die Verkehrssicherheit bereits heute. Eine weitere Zunahme der Staus auf dieser Achse ist zu erwarten. Die Ausschreibung für die Erarbeitung der Zweckmässigkeitsbeurteilung ist zurzeit im Gange. Deren Ergebnisse sind auf Ende 2001 zu erwarten, sodass in der ersten Hälfte 2002 mit der Erarbeitung des Generellen Projekts für eine Kapazitätsanpassung der Nordumfahrung begonnen werden kann. Der Ausbau der Nordumfahrung hat eine hohe Dringlichkeit. Mit dem Bau ist jedoch nicht vor 2007 zu rechnen.

Längerfristig werden – im Rahmen der Strategie Hochleistungsstrassen Phase 2 – weitere Kapazitätsanpassungen zwischen Limmattaler und Brüttiseller Kreuz (A1 Wallisellen–Brüttisellen) sowie die K10 Brüttiseller Kreuz–Kloten (Umfahrung Bassersdorf) in Zweckmässigkeitsbeurteilungen geprüft. Ziel all dieser Massnahmen ist es, die kanalisierende Wirkung der Hochleistungsstrassen auch bei zunehmendem Verkehr zu erhalten.

3. Die kürzesten Reaktionszeiten zur Verbesserung des Verkehrssystems sind mit betrieblichen Massnahmen möglich. Grundlage dafür bietet das Konzept «Integriertes Verkehrsmanagement» (IVM). Darin sind folgende wichtigsten Grundsätze festgelegt worden:

- Auf den Hochleistungsstrassen hat die Gewährleistung des Verkehrsflusses die höchste Priorität (hohe zeitliche Verfügbarkeit, stabiles Leistungsniveau, keine Staus bzw. «Stop-and-go», keine Verkehrszusammenbrüche).
- Auf den Hauptverkehrsstrassen soll gebietsweise die intermodale Gesamtleistung optimiert werden, gemessen mit dem Indikator Personen/Std. Wegen seiner hohen spezifischen Leistungsfähigkeit genießt deshalb der öffentliche Verkehr grundsätzlich Priorität; dabei gilt das Prinzip der Verhältnismässigkeit. Die Gewährleistung der Anschlüsse an den öffentlichen Verkehr hat wegen der Sicherstellung der Transportkette höchste Priorität.

In Umsetzung dieser Grundsätze sind im gesamten Autobahnbereich von Zürich Nord (ab Brüttiseller Kreuz und Flughafen) und der Nordumfahrung bis Limmattaler Kreuz im Rahmen des Integrierten Verkehrsmanagements (IVM) Konzepte und Vorprojekte für Verkehrsbeeinflussungssysteme in Erarbeitung. Bei der Planung dieser Massnahmen muss berücksichtigt werden, dass wegen unzureichender Kapazität der Hochleistungsstrassen mit Ausweichverkehr auf den Staatsstrassen in den Siedlungsgebieten zu rechnen ist. Um solchem zu begegnen, wird – ebenfalls im Rahmen des IVM – die regionale Verkehrssteuerung weiterentwickelt und für diese Aufgabe bereitgestellt. Dabei wird wie erwähnt vor allem eine Optimierung der gesamtmodalen Leistungsfähigkeit angestrebt, was bedeutet, dem stras-

sengebundenen öffentlichen Verkehr – unter Wahrung des Prinzips der Verhältnissmässigkeit – den Vorrang einzuräumen. Ein Pilotprojekt für die dynamische Betriebsoptimierung von zwei Buslinien wurde unter Mitwirkung der betroffenen Amtsstellen bei den Verkehrsbetrieben Glattal durchgeführt.

4. Die Anforderungen an das Verkehrssystem der Zukunft können nur erfüllt werden, wenn die Kapazitäten im Rahmen einer angebotsorientierten Verkehrspolitik rechtzeitig bereitgestellt werden. Erweiterungsinvestitionen in die Verkehrsträger müssen nach dem Prinzip des wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes vorgenommen werden. In grossen Verkehrsströmen zwischen und innerhalb dichter Siedlungsgebiete muss der öffentliche Verkehr noch zusätzliche Marktanteile übernehmen. Es ist nicht zuletzt der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs im Wirtschaftsraum Zürich zu verdanken, dass das Verkehrssystem im Vergleich zu anderen Ballungsräumen verhältnissmässig gut funktioniert. Auf dieser Stärke kann und muss aufgebaut werden. Die beiden Schlüsselinfrastrukturvorhaben «Stadtbahn Glattal» und «Durchgangsbahnhof Löwenstrasse» (Vorlage 3817/2000) werden diesen Anforderungen vollumfänglich gerecht.

Die im Sommer 2000 der Öffentlichkeit vorgestellte «Strategie Hochleistungsstrassen» verfolgt das Ziel, ein effizientes, zuverlässiges und sicheres Strassenangebot bereitzustellen, um zuverlässig kalkulierbare Reisezeiten zu gewährleisten. Die bessere Erreichbarkeit des Grossraums Zürich sowie verbesserte Verbindungen innerhalb des Wirtschaftsraums bieten Vorteile in Bezug auf die Standortkonkurrenz. Diese Ziele müssen erreicht werden, ohne dass sich die negativen Auswirkungen auf Gesellschaft und Umwelt erhöhen.

Die Stossrichtung muss daher sein, die Funktionsfähigkeit der leistungsfähigen Kanäle (Hochleistungsstrassen als Schlüsselinfrastruktur) zu erhalten und zu verbessern. Gleichzeitig ist mit gezielten, in einer umfassenden Planung integrierten Begleitmassnahmen im sekundären Netz zu gewährleisten, dass der erzielte Leistungszuwachs auf dem Netz der Hochleistungsstrassen und die damit verbundenen frei werdenden Kapazitäten auf dem untergeordneten Netz der Hauptverkehrsstrassen genutzt werden, um Letztere qualitativ aufzuwerten. Das bedeutet Aufrechterhalten des Verkehrsflusses auf Hochleistungsstrassen, aber optimales Bewirtschaften des Verkehrs auf dem übrigen Strassennetz, letztlich auch mit dem Ziel, die Zuverlässigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs zu erhalten und zu verbessern. Dieser Grundsatz steht in Einklang mit den beschriebenen Handlungsgrundsätzen des Integrierten Verkehrsmanagements. Mit diesem Vorgehen wird erreicht, dass sowohl das Ziel der Mobilitätssicherung als auch die Erhaltung des Lebensraums erreicht werden können.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi