

Sitzung vom 18. September 2013

1015. Anfrage (Künstliche Staubildung auf der Birmensdorferstrasse)

Die Kantonsräte Roland Scheck, Zürich, und Jakob Schneebeil, Affoltern a. A., haben am 3. Juni 2013 folgende Anfrage eingereicht:

Mit der Eröffnung der Westumfahrung wurde die Birmensdorferstrasse zwischen Uitikon Waldegg und Zürich Schmiede Wiedikon markant entlastet. Insbesondere floss der Verkehr auch während den Spitzenzeiten annähernd störungsfrei. Dieser auch für die Anwohner vorteilhafte Zustand hielt jedoch nur bis zur Realisierung der ersten Etappen der Flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung an der Birmensdorferstrasse an. Diese beinhalten im Wesentlichen eine Spurreduktion für den Motorisierten Individualverkehr, was schon nach den ersten Etappen zu einer massiven Einschränkung der Verkehrskapazität führte. Ausserdem wurden innerhalb des Triemli-Kreisels (trotz funktionierenden Fussgänger-Unterführungen) gefährliche Fussgängerstreifen angebracht, welche dem Knoten zusätzlich Kapazität entziehen.

Die ersten realisierten Etappen der Flankierenden Massnahmen haben nun dazu geführt, dass der Rückstau auf der Birmensdorferstrasse – trotz wesentlich geringerer Verkehrsmenge – ein grösseres Ausmass angenommen hat, als dies noch vor der Eröffnung der Westumfahrung der Fall war. Jeden Morgen stauen sich die Fahrzeuge zwischen Triemli und Waldegg, oft gar bis Birmensdorf.

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

1. Wie beurteilt der Regierungsrat den täglichen kilometerlangen Rückstau auf der Birmensdorferstrasse?
2. War dem Regierungsrat bei der Genehmigung der Flankierenden Massnahmen bewusst, dass die noch verbleibende Kapazität der Birmensdorferstrasse weit unter der zu erwartenden Verkehrsmenge nach der Eröffnung der Westumfahrung liegt?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat die Tatsache, dass innerhalb des Triemli-Kreisels mittels Fussgängerstreifen – und damit mit Menschen – der Verkehrsfluss künstlich behindert wird? Wie schätzt der Regierungsrat diese Massnahme in Bezug auf die Verkehrssicherheit ein? Kann sich der Regierungsrat vorstellen, eine unabhängige Verkehrssicherheitsprüfung (z. B. durch die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung [bfu]) des Triemli-Knotenregimes durchzuführen?

4. War dem Regierungsrat bei der Genehmigung der Flankierenden Massnahmen Birmensdorferstrasse bewusst, dass die Stadt beim Knoten Triemli einen systembeschränkenden Verkehrspfropfen projektierte und damit u. a. den vorgesehenen Pfortner auf der Waldegg obsolet machte?
5. Wie viele monatliche Stautunden werden durchschnittlich seit der Realisierung des Strassenbauprojekts Birmensdorferstrasse Abschnitt Triemli–Waldegg auf der Birmensdorferstrasse produziert? Wie hoch schätzt der Regierungsrat den durch den künstlich erzeugten Stau verursachten volkswirtschaftlichen Schaden?
6. Wie schätzt der Regierungsrat die Belastung der betroffenen Anwohner in Zürich und Uitikon Waldegg durch die künstlich hervorgerufene Staubildung ein?
7. Wie stellt sich der Regierungsrat grundsätzlich zu Kapazitätsreduktionsmassnahmen der Stadt Zürich auf Ein- und Ausfallsachsen, welche täglichen Rückstau bis weit in das Kantonsgebiet verursachen?
8. Welche Schritte und Massnahmen plant der Regierungsrat zur Wiederherstellung der erforderlichen Verkehrskapazität auf der Birmensdorferstrasse und zur Entschärfung der durch die Fussgängerstreifen hervorgerufenen Sicherheitsprobleme beim Triemli? Plant der Regierungsrat ausserdem eine kurzfristige Massnahme zur Entschärfung der temporären Situation bis Ende Oktober im Zusammenhang mit der Strassensanierung Albisrieden (z. B. Öffnung einer einspurigen Verkehrsführung anstatt der momentanen Vollsperrung)?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Roland Scheck, Zürich, und Jakob Schneebeil, Affoltern a. A., wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der festgestellte Rückstau auf der Birmensdorferstrasse ist hauptsächlich auf die seit April 2013 andauernde sanierungsbedingte Sperrung der Albisriederstrasse zurückzuführen. Ein weiterer Grund für den Mehrverkehr auf der Birmensdorferstrasse ist die Verkehrssituation auf dem West- und dem Nordring. Die Überlastung der Autobahn und die fehlende dritte Röhre am Gubrist führen zu Ausweichverkehr durch die umliegenden Ortschaften und die Stadt Zürich.

Zu Frage 2:

Die Verkehrsmenge auf der Birmensdorferstrasse beträgt auf der Waldegg rund 13000 Fahrzeuge pro Tag und steigt in Richtung Stadtzentrum im Abschnitt zwischen Triemli und Schmiede Wiedikon auf rund 20000 Fahrzeuge pro Tag an. Die Birmensdorferstrasse führt zudem mehrere Tram-, Bus- und Postautolinien. Auch nach der Inbetriebnahme der Westumfahrung Zürich und der Umsetzung der flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung bleibt die Birmensdorferstrasse eine wichtige Verkehrsachse. Deshalb ist sie im kantonalen Verkehrsrichtplan als Hauptverkehrsstrasse festgelegt. Das von Kanton und Stadt entwickelte Konzept für flankierende Massnahmen zur Westumfahrung enthält als eine der Hauptmassnahmen die «durchgehend zweistreifige Birmensdorferstrasse mit separater Busspur in jeder Richtung sowie separatem Radstreifen». Die heutige Birmensdorferstrasse entspricht in Bezug auf Gestaltung und Betrieb diesem Konzept. Die nach der Eröffnung der Westumfahrung eingetretene Verkehrsabnahme übertraf zu Beginn sogar die Prognose und hat sich nun bei rund 20% eingestellt. Die Kapazität ist abgestimmt auf die Verkehrsmenge, welche die Innenstadt aufnehmen kann.

Zu Fragen 3 und 4:

Der Triemli-Kreisel ist ein leistungsfähiges Kreiselsystem ohne Lichtsignalanlagen und somit kein leistungsbestimmender Knoten. Da die Fussgängerinnen und Fussgänger oberirdische Verbindungen gegenüber den bestehenden Unterführungen bevorzugen, wurde die Leistungsfähigkeit für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr in der Vergangenheit durch die unkontrollierten Fussgängerströme stark eingeschränkt. Dies führte zudem zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Die in der Folge unter Einbezug der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei erstellten Fussgängerübergänge mit Schutzinseln, guter Beleuchtung und einem geschützten Warteraum gewähren bestmöglichen Schutz der zu Fuss Gehenden. Von einer künstlichen Behinderung des Strassenverkehrs durch diese Fussgängerübergänge kann nicht gesprochen werden. Der Triemli-Kreisel ist so angelegt, dass die massgebende Verkehrsmenge bewältigt werden kann. Die geforderte Überprüfung ist daher nicht geboten.

Zu Frage 5:

Dem Regierungsrat sind keine entsprechenden Erhebungen bekannt.

Zu Frage 6:

Die Birmensdorferstrasse war vor der Umsetzung der flankierenden Massnahmen ebenfalls staubelastet. Infolge der Verkehrsabnahme hat sich eine gewisse Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner ergeben.

Zu Frage 7:

Die Hauptverkehrsstrassen im ganzen Kanton dienen der Bündelung des Verkehrs. Dies gilt auch für die Strassen von überkommunaler Bedeutung in den Städten Zürich und Winterthur. Sie bilden das Hauptnetz für die Strassenerschliessung der Städte und ihrer Umgebung. Die Leistungsfähigkeit dieser Strassen beizubehalten ist unabdingbar. Dem stehen unter Umständen die Anstrengungen der Stadt Zürich zum Schutz ihrer Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs entgegen. Die zuständigen kantonalen Stellen stehen mit den Behörden der Stadt Zürich in Kontakt, um projektbezogen einen angemessenen Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessen sicherzustellen. Im Fall der Birmensdorferstrasse entsprechen die umgesetzten Massnahmen indessen dem gemeinsam erarbeiteten Konzept. Gemäss § 28 der Kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV, LS 741.2) holen die städtischen Behörden die Zustimmung der Sicherheitsdirektion ein, bevor Verkehrsanordnungen verfügt werden, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können.

Zu Frage 8:

Aufgrund dieser Ausführungen erübrigen sich Massnahmen zur Änderung der heutigen Situation.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates, den Stadtrat von Zürich, 8022 Zürich, sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi