

Sitzung vom 17. Februar 2010

**232. Anfrage (Eindämmung Schleichverkehr Am Wasser /
Breitensteinstrasse in Zürich)**

Kantonsrat Benedikt Gschwind, Zürich, sowie die Kantonsrätinnen Monika Spring und Erika Ziltener, Zürich, haben am 7. Dezember 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Seit den Bauarbeiten an der Hardbrücke und im Raum Escher-Wyss-Platz / Pfingstweidstrasse für das Tram Zürich-West und den damit verbundenen Spurenreduktionen sowie der gleichzeitigen Baustelle an der Ottenbergstrasse hat der Schleichverkehr durch die Achse Breitensteinstrasse und Am Wasser erheblich zugenommen. Dies ergaben Verkehrszählungen der Dienstabteilung Verkehr der Zürcher Stadtpolizei. Dieses Gebiet ist stark bewohnt und hat auch ein Primarschulhaus. Für die Anwohnerinnen und Anwohner ist die heutige Situation, die nach Einschätzung der städtischen Behörden wegen verschiedenen Bauvorhaben noch mehrere Jahre andauern wird, nicht mehr zumutbar.

Da die Achse Am Wasser / Breitensteinstrasse eine Verkehrsverbindung von regionaler Bedeutung ist, kann die Stadt Zürich nicht alle Verkehrsanordnungen selbständig treffen und benötigt die Zustimmung des Kantons.

Wir ersuchen den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Verkehrssituation entlang der Achse Am Wasser / Breitensteinstrasse sowie auch in den parallelen Achsen im Zürcher Stadtkreis 10, die wegen verschiedenen Bauvorhaben in den nächsten Jahren stark belastet werden? Beweist die prekäre Situation nicht, dass flankierende Massnahmen bei der Eröffnung der Westumfahrung auch für das Gebiet nördlich der Limmat sinnvoll gewesen wären?
2. Kann sich der Regierungsrat zur Vermeidung von Schleichverkehr die Anordnung von Tempo 30 entlang der Achse Breitensteinstrasse / Am Wasser vorstellen, nachdem dies bereits beim Primarschulhaus so signalisiert ist? Wäre die Einführung von Tempo 30 zumindest als temporäre Massnahme während der zu erwartenden Bauarbeiten in der Umgebung denkbar?
3. Nebst dem Schleichverkehr wegen den Baustellen ist die Achse Winterstrasse / Am Wasser / Breitenstrasse auch eine Verkehrsverbindung für die Gemeinden des Limmattals nördlich der Limmat (ins-

besondere Ober- und Unterengstringen und Weiningen) in die Stadt Zürich. Wäre hier nicht eine Verbesserung im Angebot des öffentlichen Verkehrs mit direkten Buslinien ins Stadtzentrum möglich? Denkbar wäre zum Beispiel eine Verlängerung der bestehenden Buslinien 304 und 308 vom Frankental ins Stadtzentrum.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Benedikt Gschwind, Monika Spring und Erika Ziltener, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die angesprochene Verkehrssituation auf der Strassenachse Am Wasser–Breitensteinstrasse ist im Zusammenhang mit der ausserordentlichen Verkehrssituation in Zürich West zu beurteilen. Die vielen Grossbaustellen in Zürich West (Sanierung Hardbrücke, Umbau des Escher-Wyss-Platzes, Bau SN 1.4.1 [Pfungstweidstrasse], Tram Zürich West, flankierende Massnahmen Zürich West sowie temporäre Spur-reduktion zur Busbevorzugung auf der Rosengartenstrasse) führen täglich zu grossen Verkehrsbehinderungen. Die Situation hat sich in den letzten Monaten wegen der bis rund Anfang Mai 2010 dauernden Sperrung der Hardturm-Rampe (Sanierung Hardbrücke) noch verschärft. Wegen dieser Stausituationen kommt es trotz signalisierten Umleitungsrouten zu grossräumigem Ausweichverkehr. Auch aus diesem Grund stellte die Stadt Zürich das seit Langem geplante Sanierungs- und Umgestaltungprojekt Am Wasser zurück; Baubeginn ist erst nach Abschluss der Bauarbeiten in Zürich West.

Mit der Fertigstellung der Pfingstweidstrasse voraussichtlich im Dezember 2011 wird wieder eine leistungsfähige Hauptachse zur Verfügung stehen, welche die Verkehrsnachfrage in diesem Korridor aufzunehmen vermag. Die Gesamtkapazität dieser wichtigen Einfallsachse wird nach dem Umbau wieder uneingeschränkt zur Verfügung stehen, was im Konzept für die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung berücksichtigt wurde. Es ist deshalb davon auszugehen, dass mit dem Wegfall der baustellenbedingten Kapazitätseinschränkungen der Verkehr wieder auf die Pfingstweidstrasse kanalisiert werden kann. Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung im Stadtgebiet nördlich der Limmat sind daher nicht erforderlich.

Zu Frage 2:

Die Zuständigkeit für Verkehrsanordnungen auf den Gebieten der Städte Zürich und Winterthur ist an die Behörden dieser Städte delegiert (§ 27 Kantonale Signalisationsverordnung vom 21. November 2001 [LS 741.2]). Diese Delegation umfasst alle Arten von Verkehrsanordnungen wie Markierungen, Signalisationen, Lichtsignale und Verkehrsbeschränkungen sowohl auf Gemeindestrassen wie auch auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung regionaler und kantonaler Klassierung. Die Zustimmung der Sicherheitsdirektion ist erforderlich, wenn die Verkehrsanordnungen den Verkehr auf den vom Bund bezeichneten Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können. Ferner bedarf es der Genehmigung nach § 45 Abs. 3 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1), wenn die Verkehrsanordnung mit baulichen Massnahmen verbunden ist. Das übergeordnete Strassennetz soll den Verkehr aufnehmen und diesen ausserhalb der sensiblen Wohnquartiere auf den dafür vorgesehenen und entsprechend ausgebauten Strassen kanalisieren. Diese Aufgabe fällt in den Städten Zürich und Winterthur den Strassen mit überkommunaler Bedeutung zu und setzt eine Leistungsfähigkeit voraus, die in der Regel gegen die Anordnung von Tempo 30 auf diesen Achsen spricht. Dies gilt grundsätzlich auch für die regional klassierte Achse Am Wasser–Breitensteinstrasse, die ihre Funktion gerade auch dann wahrnehmen können soll, wenn andere Achsen dies nicht oder nur eingeschränkt können. Auch bestehen nach unseren Kenntnissen keine ausserordentlichen Umstände (Unfallschwerpunkte usw.), die eine solche Massnahme erforderten.

Zu Frage 3:

Die Buslinien im Limmattal erfüllen verschiedene Funktionen. Zum einen bieten sie Verbindungen innerhalb und zwischen den Gemeinden im Limmattal. Zum zweiten erfüllen sie die Funktion als Zubringer zu den S-Bahn-Linien im Limmattal. Zu diesem Zweck sind ihre Fahrpläne auf die Abfahrtszeiten der S-Bahn an den Bahnhöfen Dietikon und Schlieren abgestimmt. Zum dritten stellen die Buslinien an den Umsteigepunkten Frankental, Schlieren Zentrum und Farbhof den Anschluss an das städtische Tram- und Busnetz sicher.

Die Buslinien 304 und 308 haben in erster Linie die Funktion, die Gemeinden des rechten Limmattals an die S-Bahnen in Dietikon und Schlieren anzubinden und erst danach die Verbindung Richtung Stadt zu gewährleisten. Die Verlängerung der Buslinien 304 und 308 würde ein umsteigefreies Reisen für jene Fahrgäste aus dem Limmattal ermöglichen, deren Reiseziel zwischen der Haltestelle Frankental und dem

Gebiet um den Zürich Hauptbahnhof liegt. Ein Vergleich der Reisezeiten zeigt, dass Fahrgäste aus den Gemeinden Weiningen und Unterengstringen das Gebiet um den Zürich Hauptbahnhof schneller mit Umsteigen auf die S-Bahn in Schlieren als mit einer verlängerten, direkten Buslinie erreichen. Für Fahrgäste aus dem Raum Oberengstringen wäre eine direkte Buslinie zum HB rund zwei Minuten schneller als die heutige Verbindung mit der S-Bahn. Ab Frankental stellt die Tramlinie 13 eine schnelle und zuverlässige Verbindung zur Innenstadt sicher. Buslinien, die mit dem motorisierten Individualverkehr mitfahren, haben eine längere Fahrzeit als die Tramlinie, sind störungsanfälliger und somit für die Kundschaft unattraktiv. Die Linie 13 hat mit dem 7,5-Minuten-Takt ein sehr attraktives städtisches Angebotsniveau. Bei einer Verlängerung der Buslinien 304 und 308 könnte die bestehende Tramlinie 13 weder aufgehoben noch ihr Angebot verkleinert werden, da sie zahlreiche weitere Aufgaben im städtischen Netz erfüllt. Die verlängerten Buslinien würden im Abschnitt Frankental–Zürich HB somit parallel zu den bereits bestehenden Linien geführt, was beträchtliche Mehrkosten auslösen würde. Eine Verlängerung würde zudem die Liniennlänge und damit die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Linien in Mitleidenschaft ziehen und damit ihre Funktionsfähigkeit der Gewährung der S-Bahn-Anschlüsse gefährden.

Der Zürcher Verkehrsverbund ist nach § 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (LS 740.14) gehalten, das Kantonsgebiet durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erschliessen. Den Mehrkosten für die Verlängerung der Buslinien steht somit ein verhältnismässig kleiner Nutzen gegenüber, da die Verbindung heute – mit Umsteigen – bereits besteht und zudem nur die Fahrgäste mit Fahrziel zwischen Frankental und Zürich HB von der umsteigefreien Verbindung profitieren. Aus diesen Gründen ist eine Verlängerung der Buslinien abzulehnen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi