

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 15. Juni 2011

675. Schriftliche Anfrage von Michel Urben und Marianne Dubs Früh betreffend verkehrssichernde und verkehrsberuhigende Massnahmen an der Wehntalerstrasse.

Am 16. März 2011 reichten Gemeinderat Michel Urben (SP) und Gemeinderätin Marianne Dubs Früh (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2011/82, ein:

Seit der Eröffnung der Westumfahrung Zürichs haben sich die Verkehrsströme verlagert. Affoltern leidet massiv unter dieser Entwicklung. Die Wehntalerstrasse als Autobahnzubringer hat morgens 28% Mehrverkehr. Im Tageschnitt hat der Verkehr um 7% stadteinwärts und 13% stadtauswärts zugenommen. Deshalb bleiben die auf der Wehntalerstrasse verkehrenden Busse täglich im Stau stehen.

Deshalb bitten wir den Stadtrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Stadtrat gewillt sich per sofort für verkehrssichernde und verkehrsberuhigende Massnahmen an der Wehntalerstrasse einzusetzen, bis die Busspur realisiert ist? Falls nicht, warum?
2. Auf wann gedenkt der Stadtrat eine Busspur in beide Fahrtrichtungen einzurichten? Falls dies zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgesehen ist, warum?
3. Nimmt der Stadtrat, falls eine rasche Realisierung der Busspuren nicht möglich sein sollte, weil es eine Kantonsstrasse ist, mit dem Kanton Zürich diesbezügliche Verhandlungen auf und ist er bereit, falls nötig, die Busspur bis vor Bundesgericht zu erstreiten?
4. Das Linienkonzert der VBZ sieht nach 2025 eine Tramlinie Bucheggplatz-Hönggerberg vor. Wie konkurrenziert diese mit der Tramlinie nach Affoltern / Regensdorf? Wann beginnt der Stadtrat mit der Projektierung der Tramlinie Affoltern?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Mit der Inbetriebnahme der Westumfahrung haben sich die Verkehrsströme deutlich verändert, allerdings nicht nur wegen der Westumfahrung allein. Die immer mehr überlastete Nordumfahrung, temporäre Massnahmen wie das Verkehrskonzept für die Sanierung der Hardbrücke und in diesem Jahr die Sperrung der Regensbergbrücke, aber auch die stark angewachsene Bevölkerung Zürich Affolterns haben Auswirkungen auf die Verkehrsströme. Alle diese Faktoren haben dazu geführt, dass die Wehntalerstrasse heute deutlich stärker belastet ist. Die Dosierung des Richtung Stadt fahrenden Individualverkehrs an der Furttal-/Wehntalerstrasse, wo die Busse der Linie 32 auf einer Busspur am Stau vorbeigeführt werden können, genügt allein nicht mehr, um auch während der Spitzenzeiten einen flüssigen Busverkehr zu gewährleisten. Probleme mit der Einhaltung des Fahrplans haben die Busse aber auch an anderen Orten Zürich Affolterns, zum Beispiel zwischen dem Bahnhof Zürich Affoltern und der Wehntalerstrasse.

Die Wehntalerstrasse verbindet als kantonale Hauptverkehrsstrasse das Furttal und den Autobahnanschluss Zürich Affoltern mit Zürich Oerlikon und der Innenstadt. Eine sinnvolle Alternative zur Wehntalerstrasse gibt es in Zürich Affoltern nicht. An die Wehntalerstrasse werden weitreichende Forderungen gestellt, etwa Aufwertung für Zufussgehende im Bereich Zehntenhausplatz und Zürich Neu-Affoltern oder Verbesserungen für den Veloverkehr. Gemäss regionalem Richtplan ist in der Wehntalerstrasse eine Veloroute gesetzt.

Eine umfassende Betrachtung im Sinne eines Gesamtverkehrskonzepts ist deshalb notwendig. Vorarbeiten dazu laufen. Die Hauptarbeiten sind für 2012 geplant, wenn ersichtlich wird, wie die Verkehrsströme ohne die Bauarbeiten auf der Hardbrücke und die gesperrte Regensbergbrücke verlaufen. Dabei wird dann zu entscheiden sein, wo und ob ein weiterer Ausbau oder eine vermehrte Dosierung des Verkehrs die richtige Antwort auf die Verkehrs-

probleme in Zürich Affoltern ist. Zu klären ist auch, wie ein Tram Zürich Affoltern, wie es im Richtplan vorgesehen ist, realisiert werden könnte.

Zu Frage 1: Nein. Spezielle Sicherheitsprobleme auf der Wehntalerstrasse sind keine bekannt, verkehrssichernde Massnahmen deshalb nicht nötig. Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind auf dieser Hauptverkehrsstrasse nicht das richtige Mittel.

Zu Frage 2: Zuerst muss geklärt werden, ob eine Busspur in beiden Richtungen eine gute Lösung wäre. Ohne weitere Massnahmen würde die Einführung von beidseitigen Busspuren zum Beispiel stadtauswärts zu einer Verlagerung des Staus in die innere Wehntaler- und in die Regensbergstrasse führen. Die Busse könnten ihre neu gewonnene Busspur dann nur nach längerem Warten im Stau erreichen.

Zu Frage 3: Wie erwähnt, müssen die richtigen Massnahmen zuerst ermittelt werden. Danach wird sich die Stadt, so wie es das Strassengesetz vorsieht, mit dem Kanton in Verbindung setzen. Ziel ist es, eine für den Kanton annehmbare Lösung zu finden. Der Gang zum Bundesgericht ist dabei nicht im Sinne der Stadt. Ausserdem ist bei solchen Verfahren mit langer Verfahrensdauer zu rechnen.

Zu Frage 4: Die Liniennetzstudie der VBZ «Lebensqualität auf der ganzen Linie: das VBZ-Netz 2025» stammt aus dem Jahr 2006. Die darin vorgesehenen «Tramnetzoptionen nach 2025» sind zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Konzepts als nicht prioritär erachtet worden, sie dienen vorerst vor allem der Raumsicherung.

In den vergangenen fünf Jahren haben sich die Stadt und Region Zürich, insbesondere auch Zürich Affoltern, sehr dynamisch entwickelt und die Prognosen für die nächsten zehn Jahre zeigen eine beträchtliche Zunahme an Einwohnern und Arbeitsplätzen. Die VBZ aktualisieren deshalb die Netzentwicklungsstudie und richten sie auf die neuen bzw. künftigen Herausforderungen aus. Der Abschluss der Arbeiten ist für das 2. Quartal 2012 geplant. Im Rahmen dieser Studie werden unter anderem mögliche neue Tramstrecken auf ihre Zweckmässigkeit (z. B. Nachfrage, bauliche Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit) überprüft und in Bezug auf die Realisierung priorisiert. Zu diesen Strecken gehören auch das Tram Zürich Affoltern und das Tram auf den Höggerberg. Diese beiden Tramstrecken decken unterschiedliche Nachfragebedürfnisse ab, so dass eine Konkurrenz höchstens bezüglich der verfügbaren finanziellen Mittel bestehen würde. Mit der Projektierung von neuen Tramstrecken kann nach der Genehmigung der neuen Netzentwicklungsstrategie durch die zuständigen städtischen und kantonalen Gremien gestartet werden, d. h. frühestens 2013. Um mögliche Bundesbeiträge zu sichern, ist geplant, das Tram Zürich Affoltern im Agglomerationsprogramm des Bundes für einen Baubeginn zwischen 2019 und 2023 anzumelden.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy