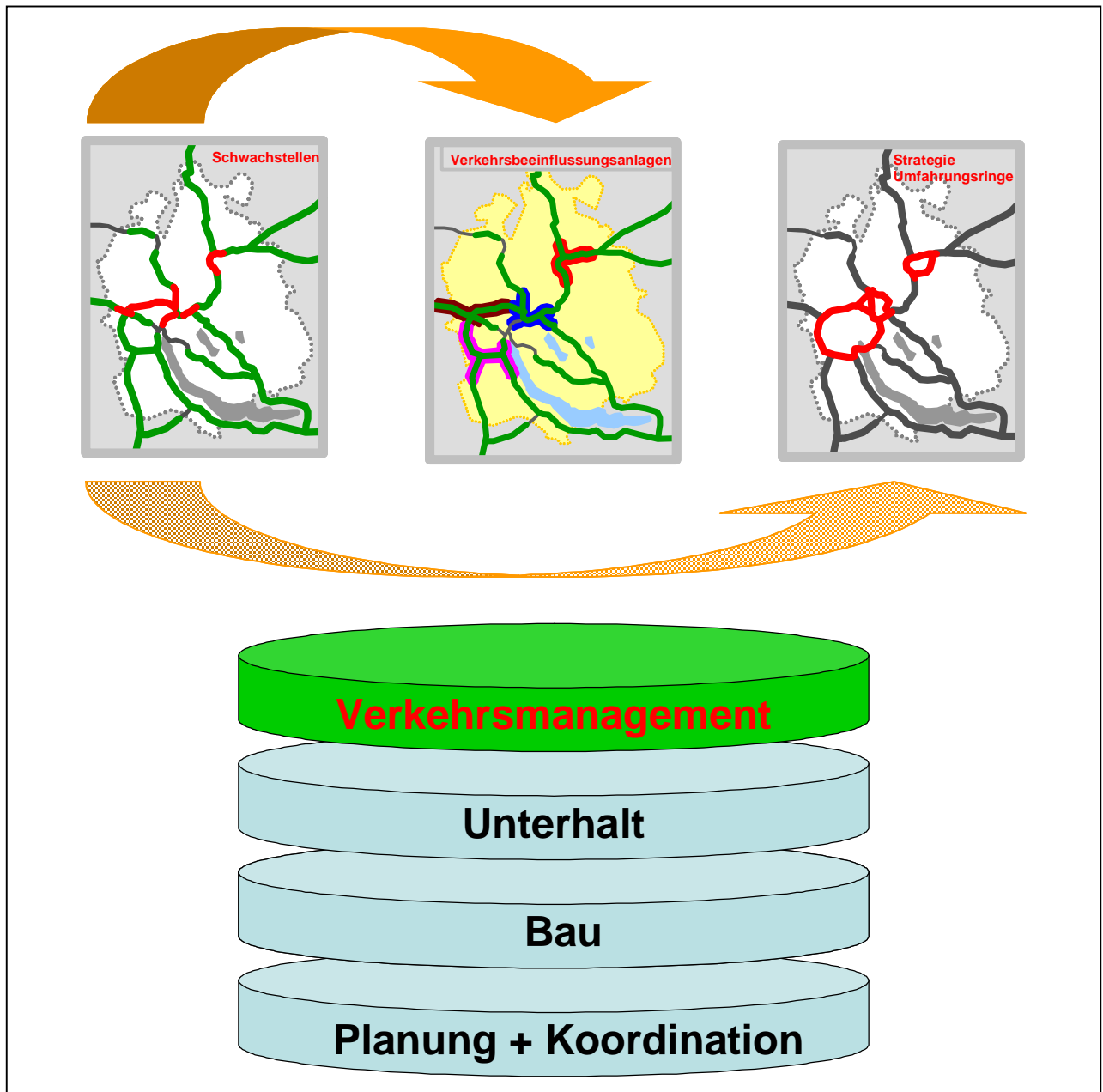




Verkehrslösungen für den Kanton Zürich

Thomas Kieliger, Kantonsingenieur

Vortrag zur Mitgliederversammlung des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS,
Bern, 14. Juni 2005



Ausgangslage

Das heutige Strassennetz in der Schweiz ist hohen Belastungen ausgesetzt. Besonders stark betroffen sind die National- bzw. Hochleistungsstrassen HLS. Dies zeigen die aktuellen Auswertungen der Dauerzählstellen des Bundesamtes für Strassen Astra. Und die Belastungen der HLS im Raum Zürich stellen mit bis zu 150'000 Fahrzeugen pro Tag den Spitzenreiter dar. Und diese Messungen verzeichnen ebenfalls ein stetiges zum Teil dramatisches Wachstum von jährlich 2% und mehr. Die Folge ist ein HLS-Netz im Raum Zürich, das täglich bis an die Kapazitätsgrenze belastet wird und darüber hinaus. Woher kommt der Verkehr? Untersuchungen ergeben, dass Binnen- und Quell-/Zielverkehr im Kanton Zürich einen Anteil vom etwa 95% am Gesamtverkehr besitzen. Durch Anteil des Durchgangsverkehrs ist entsprechend marginal. Und die Hauptlast tragen dabei die HLS. Obwohl ihr Anteil am gesamten Strassennetz weniger als 10% beträgt, wird auf ihnen etwa 40% des Verkehrs abgewickelt. Aus diesen Fakten wird deutlich: Die HLS bilden das Rückrad des Zürcher Agglomerationsverkehrs. Ihre Funktionsfähigkeit ist entscheidend für ein intaktes Verkehrssystem. Kommt es hier zu Überlastungen, nehmen Verkehrssicherheit, Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit empfindlich ab. Dies bedeutet einen hohen volkswirtschaftlichen Schaden. Die Schlussfolgerung: Die heutigen und künftigen Verkehrsprobleme sind Probleme des Agglomerationsverkehrs. Eine Lösung muss hier ansetzen.

Integraler Lösungsansatz

Wie kann eine strassenseitige Lösung aussehen? Der traditionelle nachfrageorientierte Ausbau des Strassennetzes stösst in den dicht besiedelten Räumen an seine Grenzen. Er ist nur mit erheblichem finanziellem Aufwand möglich. Das Tätigkeitsfeld der Strassenbauverwaltung verschiebt sich dementsprechend vom Bau neuer Strassen hin zum Betrieb des vorhandenen Strassennetzes. Die intelligente Organisation des Betriebes ist dabei die Grundvoraussetzung für ein qualitativ hochwertiges Verkehrssystem. Hier sind zwei Stossrichtungen zu unterscheiden: Einerseits muss eine fortschrittliche Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Sie ist das Fundament für maximale Verkehrssicherheit, Funktionalität und Wirtschaftlichkeit. Und andererseits bedeutet Verkehrsqualität einen störungsfreien und effizienten Verkehrsablauf. Ein modernes Verkehrsmanagement ermöglicht sichere Reisezeiten und ein hohes Mass an Erreichbarkeit. Der Einsatz intelligenter Verkehrstechnik ist ebenso ein bedeutender Faktor für mehr Verkehrssicherheit. Beide Stossrichtungen sind eng miteinander verbunden und der beschriebene Nutzen kann nur dann generiert werden, wenn beide Stossrichtungen auch gemeinsam geplant, koordiniert und betrieben werden. Sie müssen aus einer Hand geführt werden! Das Tiefbauamt des Kantons Zürich verfolgt genau diese Strategie.

Verkehrliche Lösungen für Zürich

Wie sehen nun verkehrliche Lösungen für Zürich aus? Wie beschrieben ist ein Aus- und Neubau des Strassennetzes aufgrund der räumlichen und finanziellen Restriktionen nur noch dort möglich, wo es für die Erhaltung einer hohen Verkehrsqualität unumgänglich ist. Deshalb liegt der Fokus in Zürich auf dem Verkehrsmanagement. Eine Schwachstellenanalyse für die HLS im Kanton Zürich weist die wesentlichen Probleme aus: Die Zufahrtsachsen von und nach Zürich, die Nordumfahrung

Zürich, die A1 im Glattal und die Umfahrung Winterthur. Diese Abschnitte werden sukzessive mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) ausgestattet. Im Limmattal wurde 2004 die Rampenbewirtschaftung erfolgreich in Betrieb genommen. Mit dieser Technologie hat der Kanton Zürich eine Vorreiterrolle übernommen. Für die Bereiche Zürich-Nord und Winterthur laufen die Vorplanungen für VBA genauso wie für die im Bau befindliche Westumfahrung Zürich, die bis zu Ihrer Eröffnung 2008 entsprechend ausgestattet sein wird.

Für effizientes Verkehrsmanagement ist allerdings ein leistungsfähiges Netz notwendig. Hier setzt die Strategie der Umfahrungsringe an: Für die Bereiche Zürich, Glattal und Winterthur ist jeweils ein HLS-Ring geplant. So erreicht man eine gute Verteilung der Ströme in den Agglomerationen und kann bei Störungen schnell und flexibel mittels variabler Verkehrslenkung im Netz reagieren. Die Umsetzung der HLS-Strategie rechnet mit Kosten von 7 Mia. Franken.

Im untergeordneten Netz ist die Strategie entsprechend. Auf Basis detaillierter Schwachstellenanalysen werden einerseits regionale Verkehrssteuerungskonzepte für die Räume Limmattal, Glattal und Winterthur entwickelt. Diese sind immer auf die Ströme des HLS-Netzes abgestimmt. Mit Managementplänen wird das Ziel verfolgt, integrativ die Verlustzeiten des strassenseitigen ÖV zu minimieren und gleichzeitig die Reisezeiten des MIV zu optimieren. Die Schwachstellenanalysen weisen aber auch Situationen aus, in denen organisatorische Massnahmen allein nicht greifen: Ist die Verkehrsbelastung in einer Siedlung zu hoch, muss zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität ein massvoller Ausbau des Netzes betrieben werden. Dies betrifft in erster Linie Ortsdurchfahrten. Dieser Ausbau findet in der Gesamtverkehrskonzeption des Kantons Berücksichtigung.

Organisatorische Lösungen für Zürich

Die beschriebenen Fakten, Überlegungen und Strategien zeigen, dass nur die ganzheitliche Betrachtung und Organisation des Verkehrssystems die gesteckten Ziele für eine hohe Verkehrsqualität mit ihren positiven volkswirtschaftlichen Effekten ermöglichen. Das beinhaltet die Planung und Koordination von Bau, Unterhalt und Verkehrsmanagement über alle Verkehrsarten (MIV, ÖV und LV) auf allen Netzen (HLS-, HVS- und dem untergeordneten Netz). Mit dem neuen Finanzausgleich NFA verfolgt der Bund nun die Stossrichtung, das HLS-Netz aus diesem Wirkungsgeflecht herauszulösen und es zentral zu betreiben. Dies führt zwangsläufig zu einer Verschlechterung der Verkehrsqualität. Die Koordination eines ausgewogenen und optimierten Gesamtverkehrssystems ist dann aufgrund der unterschiedlichen Interessenslagen nicht mehr möglich.

Eine pragmatische Lösung stellt das Modell der Verkehrsregion dar. Hier würden innerhalb einer räumlich logischen Einheit die Einzelkompetenzen von Bund und betroffenen Kantonen zusammengefasst. Die übergeordnete strategische Planung würde durch den Bund erfolgen. Die operative Steuerung von Planung, Bau und Betrieb in der Region würde mittels Leistungsvereinbarung von der Verkehrsregion durchgeführt. Kantone und Gemeinden würden ebenfalls kooperativ durch die Verkehrsregion integriert. Die wichtige Einheit von Planung, Bau und Betrieb innerhalb der Verkehrsregion aus einer Hand wäre damit sichergestellt. Das Ergebnis wären optimale Voraussetzungen für ein leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem mit hohem volkswirtschaftlichem Nutzen.