

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 7. Dezember 2016

**984.**

### **Dringliche Schriftliche Anfrage von Anjushka Früh, Linda Bär und 29 Mitunterzeichnenden betreffend Abtransport des Ausbruchmaterials für den Bau der dritten Röhre am Gubrist, Auswirkungen auf die Schliesszeiten des Bahnübergangs beim Bahnhof Affoltern sowie Massnahmen zur Vermeidung zusätzlicher Verkehrsbehinderungen**

Am 2. November 2016 reichten Gemeinderätinnen Anjushka Früh und Linda Bär (beide SP) sowie 29 Mitunterzeichnende folgende Dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2016/382, ein:

Am 21. November 2016 beginnen die Vorarbeiten zum Bau der dritten Röhre für den Gubristtunnel. Für den Abtransport des Ausbruchmaterials wird ein provisorischer Verladebahnhof erstellt, der an die Strecke Regensdorf - Zürich Affoltern angeschlossen wird. Dies ist zu befürworten. Es ist jedoch anzunehmen, dass durch diese zusätzlichen Züge die Barriere am Bahnübergang beim Bahnhof Affoltern öfter geschlossen sein wird. Dies wird als Folge längere, tägliche Rückstaus in beide Fahrtrichtungen haben, von denen sowohl der motorisierte Individualverkehr, und insbesondere auch der öffentliche Verkehr betroffen sein werden. Diese Situation wird nicht nur für eine kürzere Zeit, sondern langandauernd sein, weshalb Massnahmen zur Verkehrsberuhigung unabdingbar sind.

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

1. Wie viele Minuten pro Stunde wird die Barriere am Bahnübergang beim Bahnhof Affoltern zusätzlich geschlossen sein? Wir bitten um eine Aufschlüsselung nach Wochentagen und Tageszeiten.
2. Welche Auswirkungen werden diese zusätzlichen Schliessungen nach Ansicht des Stadtrates auf die Verkehrssituation im Bereich Bahnhof Affoltern / Zehntenhausplatz / Wehntalerstrasse haben? Wie kommt der Stadtrat zu dieser Einschätzung?
3. Welche Massnahmen hat der Stadtrat in diesem Zusammenhang ausgearbeitet, um ein tägliches Verkehrschaos im genannten Bereich und insbesondere die daraus folgenden zu erwartenden grossen Verspätungen der Busverbindungen der Linien 32 und 61/62 zu verhindern? Wie sehen diese Massnahmen im Detail aus? Wann werden diese umgesetzt?
4. Wie schnell können zusätzliche entsprechende Massnahmen bei einer sich verschlechternden oder falsch eingeschätzten Verkehrssituation umgesetzt werden?
5. Mit welchen Massnahmen wird konkret sichergestellt, dass für sämtliche Busverbindungen der Linie 61/62 der Anschluss an die S-Bahnen am Bahnhof Affoltern fahrplangemäss garantiert ist?
6. Welche Auswirkungen werden die weiteren Bauarbeiten im Zusammenhang mit dem Ausbau der Nordumfahrung auf die Verkehrssituation im genannten Bereich haben?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Abtransport von Aushubmaterial erfolgt – wie von den Anfragenden ausgeführt – mit dem Zug ab dem provisorischen Verladebahnhof in Affoltern. Die Züge werden gemäss Aussage der SBB in Richtung Zürich-Seebach verkehren und daher den betreffenden Bahnübergang in Zürich-Affoltern befahren. Bei den SBB sind bis heute keine konkreten Trasse-Bestellungen eingegangen. Somit kann zum jetzigen Zeitpunkt keine genaue Angabe gemacht werden, welche Auswirkungen die zusätzlichen Züge haben werden. Bei den Vorabklärungen wurden 3–9 Zugpaare (1 Zugpaar = 2 Durchfahrten: leer hin / voll zurück) pro Tag angekündigt, diese Züge können aufgrund des freien Netzzugangs während 24 Stunden auf dem Netz der SBB verkehren. Der Betrieb des Verladebahnhofs wurde bisher allein zwischen dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und den SBB ausgehandelt. Es wurden keine städtischen Ämter beigezogen. Die Dienstabteilung Verkehr erhält aber wöchentlich vom ASTRA Verkehrszahlen aus dem ganzen Baustellenbereich.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1** («Wie viele Minuten pro Stunde wird die Barriere am Bahnübergang beim Bahnhof Affoltern zusätzlich geschlossen sein? Wir bitten um eine Aufschlüsselung nach Wochentagen und Tageszeiten.»):

Eine Aufschlüsselung nach Wochentagen und Tageszeiten ist – wie in der Einleitung beschrieben – nicht möglich. Gemäss Aussagen der SBB ist die Barriere an der Zehntenhausstrasse heute bei einer Güterzugdurchfahrt 123 Sekunden (Durchfahrt Richtung Seebach), bzw. 164 Sekunden (Richtung Affoltern) geschlossen. Mit Inbetriebnahme des provisorischen Verladebahnhofs Gubrist werden neue Blocksignale installiert, so dass die Barrieren jeweils schneller wieder geöffnet werden können. Die Schliesszeiten verringern sich deshalb auf 104 bzw. 100 Sekunden je Zugdurchfahrt. Da sich die Schliesszeiten auch für alle anderen durchfahrenden Züge reduzieren, ist nicht unbedingt davon auszugehen, dass die Barriere über den Tag länger geschlossen sein wird als vor der Inbetriebnahme des Verladebahnhofs. Dies hängt ganz von der Anzahl Güterzüge ab, und dies variiert von Tag zu Tag.

**Zu Frage 2** («Welche Auswirkungen werden diese zusätzlichen Schliessungen nach Ansicht des Stadtrates auf die Verkehrssituation im Bereich Bahnhof Affoltern / Zehntenhausplatz/Wehntalerstrasse haben? Wie kommt der Stadtrat zu dieser Einschätzung?»):

Aufgrund der Anzahl Züge pro Tag von der Baustelle und der reduzierten Barrierenschliesszeiten ist der Stadtrat nicht der Ansicht, dass es zu einer übermässigen zusätzlichen Störung des Verkehrsablaufs im Zentrum von Zürich-Affoltern kommen sollte. Bereits heute, ohne die Züge aus dem provisorischen Verladebahnhof in Affoltern, kann die Barriere aufgrund unterschiedlich grossem Aufkommen an Güterverkehr zu verschiedenen, nicht im Fahrplan vorgegebenen Zeiten geschlossen sein.

**Zu Frage 3** («Welche Massnahmen hat der Stadtrat in diesem Zusammenhang ausgearbeitet, um ein tägliches Verkehrschaos im genannten Bereich und insbesondere die daraus folgenden zu erwartenden grossen Verspätungen der Busverbindungen der Linien 32 und 61/62 zu verhindern? Wie sehen diese Massnahmen im Detail aus? Wann werden diese umgesetzt?»):

Die Stadt Zürich wird bei den SBB vorstellig werden, um die Fahrten der Züge nicht während den Hauptverkehrszeiten zu bewilligen. Diese Zeiten sind nicht nur aufgrund der höheren Verkehrsmenge auf den Strassen, sondern auch aufgrund der zusätzlichen S-Bahnzüge (S21) kritisch. Die Barriere ist zu diesen Zeiten häufiger geschlossen als während den Nebenverkehrszeiten.

Die Verkehrssteuerung im Bereich des Zehntenhausplatzes und entlang der Wehntalerstrasse ist bereits hinsichtlich möglichst geringer Verlustzeiten für den öffentlichen Verkehr optimiert (GR Nr. 2015/340). Eine weitergehende Priorisierung des öffentlichen Verkehrs ist nur mit der Zurverfügungstellung von eigenen Spuren für den öffentlichen Verkehr (öV) möglich. Entlang der Wehntalerstrasse wird die Einrichtung von Busspuren vor den Knotenbereichen bereits geprüft (vgl. dazu die Weisung des Stadtrats betreffend Erstellung einer durchgehenden Busspur in beiden Fahrrichtungen auf der Wehntalerstrasse ab Haltestelle Neu Affoltern bis zur Endstation Holzerhurd, Bericht und Abschreibung [GR Nr. 2015/340]). Im Bereich des Bahnübergangs in Zürich-Affoltern entlang der Zehntenhausstrasse bestehen aufgrund des Strassenquerschnitts und fehlender Lichtsignalanlagen keine Möglichkeiten, den öffentlichen Linienbus zu priorisieren.

**Zu Frage 4** («Wie schnell können zusätzliche entsprechende Massnahmen bei einer sich verschlechternden oder falsch eingeschätzten Verkehrssituation umgesetzt werden?»)

Es wird auf die Antwort zur Frage 3 verwiesen. Die Einrichtung von abschnittswisen Busspuren in der Wehntalerstrasse muss noch im Detail geprüft werden und benötigt danach eine öffentliche Ausschreibung und die Zustimmung des Kantons. Eine Umsetzung im Verlauf des Jahres 2017 wird angestrebt.

**Zu Frage 5 («Mit welchen Massnahmen wird konkret sichergestellt, dass für sämtliche Busverbindungen der Linie 61/62 der Anschluss an die S-Bahnen am Bahnhof Affoltern fahrplangemäss garantiert ist?»)**

Gemäss Auskunft der Verkehrsbetriebe (VBZ) bestehen auch heute keine durchgehenden Anschlüsse der Buslinien 61 und 62 an das S-Bahn-Netz, zumal die Abfahrtszeiten der S6 und der S21 nicht kompatibel sind mit den Taktfrequenzen der Buslinien. Der schnellstmögliche Umstieg für die Buspassagierinnen und -passagiere wird erreicht, indem die zufahrenden Busse ihre Haltestellen auf beiden Seiten jeweils vor der Barriere haben. Zusätzliche Massnahmen wie der Anschluss gesichert werden soll, bestehen keine, da nicht bekannt ist, wann die zusätzlichen Züge durchfahren und die Barrierenschliessungen erfolgen.

**Zu Frage 6 («Welche Auswirkungen werden die weiteren Bauarbeiten im Zusammenhang mit dem Ausbau der Nordumfahrung auf die Verkehrssituation im genannten Bereich haben?»)**

Im Rahmen der Planung zum Ausbau der Nordumfahrung hat die Stadt Zürich in Zusammenarbeit mit Kanton und Bund flankierende Massnahmen («FLAMA Nord») entwickelt, mit dem Ziel, die städtischen Achsen vor zu erwartendem Mehrverkehr zu schützen. Diese Massnahmen sind in das Ausführungsprojekt Ausbau Nordumfahrung des Bundes eingeflossen. Detaillierte Informationen dazu finden sich in der Weisung des Stadtrats zur Motion der SP-, Grüne- und GLP-Fraktion betreffend Ausbau der Nordumfahrung, Realisierung von flankierenden Massnahmen, Bericht und Abschreibung (GR Nr. 2015/339).

Direkte Auswirkungen des Baustellenbetriebs auf das Stadtgebiet können nicht vorausgesagt werden, bzw. treten zeitlich beschränkt auf. Mit kurzen Ausnahmen sollen auf der Autobahn immer zwei Spuren pro Richtung in Betrieb sein, so dass nicht davon auszugehen ist, dass ein zusätzliches, systematisches Ausweichen des Autobahnverkehrs auf das Stadtgebiet erfolgt. Kleinere Behinderungen werden auch durch den Baustellenverkehr zum Verladebahnhof in der Furttalstrasse auftreten. Diese erfolgen aber auf dem Gebiet der Gemeinde Regensdorf.

Vor dem Stadtrat

der stv. Stadtschreiber

**Michael Lamatsch**