

## Sitzung vom 21. Januar 2020

Beschl. Nr. 2020-6

V2.1.1 Allgemeine und komplexe Akten  
Interpellation von Stefan Neubert (GLP), Harry Baldegger (FW), Anke Würl (CVP), Gabriel Mäder (GLP), Heinz Mellinger (FW), Walter Übersax (CVP)  
betreffend geplante Verkehrsentwicklung; Beantwortung

### Ausgangslage

Am 2. Oktober 2019 haben Stefan Neubert (GLP), Harry Baldegger (FW), Anke Würl (CVP), Gabriel Mäder (GLP), Heinz Mellinger (FW) und Walter Übersax (CVP) folgende Interpellation betreffend geplante Verkehrsentwicklung eingereicht:

„Das Zentrum von Adliswil ist heute schon stark vom Verkehr geprägt. Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich sieht bis ins Jahr 2030 einen weiteren Anstieg der Fahrten von 9.3% vor<sup>1</sup>. Gleichzeitig entwickelt sich Adliswil stark. Neben diversen Gebietsentwicklungen (Zentrum Süd, Sood, Moos, Lätten, Sunnau) sind im Zentrum neue Parkhäuser und Einkaufszentren (Sood 36) geplant, die grossen Einfluss auf Verkehrsaufkommen und -flüsse haben werden.

Damit die Stadt ihre Attraktivität bewahren kann, muss diese Verkehrsentwicklung geplant erfolgen. Es sind zwar verschiedene isolierte Massnahmen zur Steuerung des Verkehrs geplant (u. a. Neugestaltung Zürichstrasse und Sihltalstrasse Sood bis Poststrasse), ein aktuelles Konzept zur kommunalen Verkehrsentwicklung fehlt jedoch.

Momentan gilt immer noch der kommunale Richtplan aus dem Jahr 1999. Dieser enthält ein Kapitel zur Verkehrsplanung, was jedoch aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen überholt ist. Der Stadtrat hat in seinen Legislaturzielen angekündigt, den kommunalen «Verkehrsrichtplan» zu revidieren. Ein solches Dokument existiert jedoch gar nicht. Vermutlich bezieht der Stadtrat sich auf das Kapitel «Verkehrsplan» aus dem Kommunalen Richtplan von 1999. Dieses ist wie angetönt veraltet und hält keine Lösungen für die heutigen Herausforderungen bereit. Insbesondere äussert er sich nicht zur Verkehrssituation im Zentrum und zu den übergeordneten Entwicklungszielen.

Zentral für die Entwicklung der Stadt Adliswil ist die Frage, ob es gelingt, den Durchgangsverkehr auf die Sihltalstrasse zu verlagern und das Zentrum zu entlasten. Die heutige Situation, in der fast genauso viel Verkehr durch die zentrale Albisstrasse wie durch die Hochleistungsstrasse fliesst, ist sehr unbefriedigend. Es gilt darum verkehrsplanerische Massnahmen zu prüfen, um diese Situation zu ändern.

1. Mit welchen Instrumenten plant der Stadtrat die Verkehrsentwicklung der Stadt? Gibt es ausser dem kommunalen Richtplan von 1999 noch aktuellere Planungen?
2. Nach welchen Kriterien hat der Stadtrat die Verkehrsentwicklung in den letzten 20 Jahren geplant?
3. Bis wann gedenkt der Stadtrat die Verkehrsplanung zu aktualisieren?

4. In welcher Form gedenkt der Stadtrat dies zu tun? Hat der Stadtrat die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzepts geprüft?
5. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass das Zentrum vom Verkehr entlastet werden sollte?
6. Wenn ja, welche Massnahmen trifft der Stadtrat, um dieses Ziel zu erreichen?
7. Einige Strassenabschnitte im Zentrum sind Kantonsstrassen und unterliegen der Planungshoheit des Kantons. Mit welchen Massnahmen stellt der Stadtrat sicher, dass die Interessen der Stadt Adliswil in der kantonalen Planung gewahrt werden?

<sup>1</sup> Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich; Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr, Abteilung Gesamtverkehr, Zürich 2016. Fahrten des motorisierten Individualverkehrs in der Albisstrasse vor dem Bahnhofskreisel 2016 vs. 2030.“

## Beantwortung der Fragen

### 1. Mit welchen Instrumenten plant der Stadtrat die Verkehrsentwicklung der Stadt? Gibt es ausser dem kommunalen Richtplan von 1999 noch aktuellere Planungen?

Aktuell stützt sich die Planung auf die kommunalen Richtpläne aus dem Jahre 1999; dies sind im Einzelnen der Siedlungs- und Landschaftsplan Sunnau-Lebern, der Versorgungsplan, die Verkehrsrichtpläne für Motorfahrzeuge und für öffentlichen Verkehr, für Radfahrer- und Reitverkehr sowie für Fussgängerverkehr. Diese Instrumente sind zukunftsgerichtet, haben mittelfristigen Charakter und werden im Zyklus von 20 bis 30 Jahren erneuert.

Im Laufe eines solchen Zyklus ergeben sich naturgemäss von der Richtplanung abweichende Entwicklungen, die einerseits nicht präzise voraussehbar sind und anderseits - trotz der Behördenverbindlichkeit einer Richtplanung - politisch nicht gewollt sind (z.B. Unterführung Sandackerweg, welche vom GGR abgelehnt wurde).

Basierend auf der kommunalen Richtplanung wurde für die sich in Entwicklung befindenden Gebiete ein „Generelles Projekt Infrastruktur“ ausgearbeitet (Neubaugebiete), oder es sind Verkehrskonzepte in Arbeit, jeweils in Zusammenarbeit mit kantonalen Fachstellen, wenn die Gebiete an Kantonsstrassen grenzen. So z.B. für die Gebiete Lebern-Dietlimoos, Dietlimoos-Moos, Moos, Sunnau, Letten, Sood und Zentrum Süd.

Dabei fliesst die kantonale Richtplanung (für Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen) und die regionale Richtplanung (für Verbindungsstrassen) in die Betrachtung der mittel- und langfristigen kommunalen Verkehrsentwicklung mit ein.

So ist z.B. die Nordumfahrung Adliswil (2-streifiger Tunnel zwischen Sihltalstrasse und Autobahnanschluss Wollishofen) in der kantonalen Richtplanung vorgesehen und kann zu einer Entlastung des Zentrums und der Zürichstrasse beitragen. Oder in der überregionalen Planung existieren im Zusammenhang mit der Eröffnung der A4, FlaMa-West (flankierende Massnahmen Westumfahrung Zürich) Massnahmenvorschläge, welche die mutmasslichen Auswirkungen der neuen A4 auf die Gemeinden im Einzugsgebiet berücksichtigen. Darin ist z.B. eine Verkehrsdosieranlage (Lichtsignalanlage / LSA) optional vorgesehen, um den Verkehr in Richtung Adliswil im Bedarfsfall vor der Albisrampe auf die Sihltalstrasse zu lenken, um das Zentrum von Adliswil weiter entlasten zu können.

## **2. Nach welchen Kriterien hat der Stadtrat die Verkehrsentwicklung in den letzten 20 Jahren geplant?**

Der Stadtrat berücksichtigt bei seiner Planung die oben erwähnten Planungsinstrumente. Dabei fliessen die überregionale und regionale Verkehrsentwicklung ebenso in die Planung ein, wie der Einfluss der Entwicklung einzelner Gebiete innerhalb der Stadt und in angrenzenden Gemeinden. Ziel ist ein siedlungsverträglicher Verkehrsfluss innerhalb der Stadt Adliswil.

Bezüglich der Verkehrsentwicklung in der Stadt Adliswil sind die Gebietsentwicklungen innerhalb der Stadt und der angrenzenden Gemeinden aktuell die grössten Einflussfaktoren und für die Entwicklung des Quellverkehrs massgebend.

Für die Abschätzung des aktuellen Verkehrsflusses sowie der bisherigen und zukünftigen Verkehrsentwicklung stehen dem Stadtrat ständige Messstellen zur Verkehrszählung zur Verfügung, welche konstant über die Jahre das Verkehrsaufkommen festhalten und einen Gesamtüberblick der Verkehrsentwicklung auf den Hauptverkehrsachsen ermöglichen. Aufgezeigt werden bei diesen Messstellen jeweils das Verkehrsaufkommen als Jahresganglinie (durchschnittliches Verkehrsaufkommen in den einzelnen Monaten) und der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV), wobei auch der Unterschied zwischen den einzelnen Tagesstunden oder vom Wochenendverkehr zum Werktagverkehr ersichtlich ist. Zudem wird aufgezeigt, ob LKWs oder PKWs eine Messstelle passiert haben, auch ob jeweils mit oder ohne Anhänger.

Solche Messstellen stehen an den Einfalls- und Ausfallsachsen von Adliswil, also an den Kantonsstrassen: so an der Albisstrasse, oberhalb des Büchels, an der Wachtstrasse, oberhalb des Reservoir Wacht, an der Sihltalstrasse, nach dem Soodknoten und an der Zürichstrasse, auf Höhe der Sportplätze Sunnau.

Die Messstellen an der Albisstrasse und an der Sihltalstrasse zeigen deutlich auf, wie sich der DTV nach der Eröffnung der A4 zum Vorteil von Adliswil entwickelt hat. Bei der Messstelle an der Albisstrasse reduzierte sich das Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 8'449 Fahrzeugen pro Tag im 2009 auf 5'512 Fahrzeuge im 2010. Der DTV blieb seither relativ konstant, eher leicht sinkend, und betrug im 2018 rund 5'400 Fahrzeuge.

Auf der Sihltalstrasse ging der DTV noch drastischer zurück, von 18'914 im 2009 auf 11'016 Fahrzeuge im 2010. Seither war er kontinuierlich weiter am Sinken, auf 9'441 im 2018.

Auf der Wachtstrasse stieg der DTV anfänglich gering, von 8'596 im 2009 auf 8'764 Fahrzeuge im 2011, und ist seither kontinuierlich leicht am Sinken. Im 2018 wurde ein DTV von 7'951 Fahrzeugen gemessen.

Auf der Zürichstrasse hat sich die Verkehrsmenge im Zeitraum von 2011 bis 2018 kaum verändert und beträgt leicht schwankend rund 11'700 Fahrzeuge im 2018.

## **3. Bis wann gedenkt der Stadtrat die Verkehrsplanung zu aktualisieren?**

Die kommunalen Verkehrsrichtpläne werden im Anschluss an die Festsetzung des regionalen Verkehrskonzeptes Zimmerberg ausgearbeitet, welches umfassend die Einflussfaktoren auf die Verkehrsentwicklung berücksichtigt und den Bedürfnissen der Einwohner in der Region Rechnung trägt. Das geht vom Mobilitätsbedürfnis über das Einkaufsverhalten bis zur Entwicklung und Vernetzung des ÖVs, der Parkraumplanung und -bewirtschaftung, das Verkehrsmanagement bis zum Ausbau des kantonalen und kommunalen Velowegnetzes.

Die Überarbeitung der kommunalen Richtpläne erfolgt zudem parallel zur Überarbeitung der kommunalen Bau- und Zonenordnung (BZO) und der Ausarbeitung eines Siedlungs- und Raumordnungskonzeptes, womit als Zeitraum bis zur Inkraftsetzung mit rund 4 bis 5 Jahre gerechnet werden muss.

Das regionale Gesamtverkehrskonzept Zimmerberg liegt zur Vernehmlassung vor und soll im ersten Quartal 2020 vom Stadtrat verabschiedet werden.

**4. In welcher Form gedenkt der Stadtrat dies zu tun? Hat der Stadtrat die Erstellung eines Gesamtverkehrskonzepts geprüft?**

Siehe die Antwort unter Punkt 3

**5. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass das Zentrum vom Verkehr entlastet werden sollte?**

Obwohl verschiedene Massnahmen in den vergangenen 20 Jahren zu einer Reduktion des Verkehrs geführt haben, begrüsst der Stadtrat jede weitere Entlastung des Zentrums, speziell vom reinen Durchgangsverkehr. Um die Entlastung zu erreichen oder einer Zunahme zu begegnen, stehen verschiedene Massnahmen zur Diskussion, wie auch unter Punkt 1 bereits erwähnt.

**6. Wenn ja, welche Massnahmen trifft der Stadtrat, um dieses Ziel zu erreichen?**

Das neu erarbeitete regionale Gesamtverkehrskonzept Zimmerberg und die im Anschluss neu überarbeiteten kommunalen Richtpläne werden die Grundlage bilden, um Massnahmen zu definieren.

**7. Einige Strassenabschnitte im Zentrum sind Kantonsstrassen und unterliegen der Planungshoheit des Kantons. Mit welchen Massnahmen stellt der Stadtrat sicher, dass die Interessen der Stadt Adliswil in der kantonalen Planung gewahrt werden?**

Die enge Zusammenarbeit mit den kantonalen Planungsstellen ist mit regelmässigen Austauschsitzen sichergestellt. Mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Zimmerberg wird zudem eine sachliche Grundlage geschaffen, die eine konzertierte Planung unterstützt.

Auf Antrag der Ressortvorsteherin Werkbetriebe fasst der Stadtrat, gestützt auf Art. 87 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderats folgenden

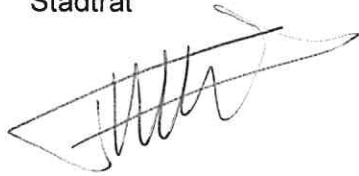
**Beschluss:**

- 1 Die Interpellation vom 2. Oktober 2019 betreffend geplante Verkehrsentwicklung von Stefan Neubert (GLP), Harry Baldegger (FW), Anke Würli (CVP), Gabriel Mäder (GLP), Heinz Mellinger (FW), Walter Übersax (CVP) wird gemäss den Erwägungen beantwortet.
- 2 Dieser Beschluss ist öffentlich.

## 3 Mitteilung an:

- 3.1 Grosser Gemeinderat
- 3.2 Ressortleiter Werkbetriebe
- 3.3 Ressortleiter Bau und Planung
- 3.4 Ressortleiter Sicherheit und Gesundheit

Stadt Adliswil  
Stadtrat



Farid Zeroual  
Stadtpräsident



Thomas Winkelmann  
Stadtschreiber