

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 208/2009

Sitzung vom 9. September 2009

**1416. Anfrage (Kriegserklärung in der Verkehrspolitik
an die Landbezirke)**

Kantonsrat Adrian Bergmann, Meilen, Kantonsrätin Theresia Weber-Gachnang, Uetikon a.S., und Kantonsrat Claudio Zanetti, Zollikon, haben am 22. Juni 2009 folgende Anfrage eingereicht:

Die Einigelung der Stadt Zürich wird unter der Leitung von Ruth Genner, sekundiert vom linken Gesamtstadtrat, immer intensiver vorangetrieben. Einer laufenden Ausschreibung kann entnommen werden, dass der Utoquai stadteinwärts von 3 auf 2 Spuren reduziert werden soll. Zusätzlich wird auf weiteren Strassen rund um das Bellevue der Individualverkehr /jegliche Zirkulation mit Motorfahrzeugen immer mehr verunmöglicht. Ganz zu schweigen vom Abbau von Parkplätzen am Theaterplatz, im Seefeld und in der Innenstadt wie z. B. am Münsterhof.

Begründet wird der Parkplatzrückbau jeweils mit dem höchst fragwürdigen «Historischen PP-Kompromiss».

Die eigentliche Ursache liegt aber in einer aggressiven verkehrsfeindlichen Politik, welche die Motorfahrzeuge aus der Stadt Zürich verbannen will.

Für die Landbevölkerung und insbesondere für den Bezirk Meilen ist das Verhalten der Stadt Zürich in mehrfacher Hinsicht eine Provokation, die nicht länger hingenommen werden kann. Einerseits strebt man nach einem höheren Beitrag aus dem Finanzausgleich, andererseits erklärt man den beitragszahlenden Gemeinden den Krieg. Eine zunehmende Opposition gegen eine weitere Finanzierung der Stadtzürcher Politik ist verständlich und die logische Folge.

Dieses überhaupt nicht freundnachbarschaftliche Verhalten ruft nach Korrekturen und es stellt sich die Frage, ob die Stadt Zürich nicht unter «Vormundschaft» gestellt werden muss. Vielleicht müssen die Landbezirke den Stadtzürchern die Ausflüge aufs Land oder die Durchfahrt ins Skigebiet erschweren.

Der Bezirk Meilen als grösster Beitragszahler wird nun in der Verkehrsanbindung zusätzlich gestraft. Auf der Seestrasse kann oft nur im Schritttempo gefahren werden. Der Flaschenhals Rapperswil/Seedamm und auch die Fähre haben die Kapazitätsgrenzen erreicht. Die Verkehrssituation ist insofern katastrophal, als kein Anschluss an das Nationalstrassennetz besteht, welches den Verkehrsfluss aufnehmen könnte.

Der Regierungsrat ist nun gefordert, da die Stadt Zürich ihren Verpflichtungen gemäss Strassengesetz nicht mehr nachkommt.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Was gedenkt der Regierungsrat gegen diese Provokation zu unternehmen?
2. Ist der Regierungsrat bereit, diesen Rückbau am Utoquai auf 2 Spuren zu verhindern?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sein Ermessen im Rahmen des Gesetzes (z. B. §50) wahrzunehmen?
4. Ist der Regierungsrat bereit, Städten jegliche Unterstützung zu verwehren, welche ihrer Verpflichtung in der Verkehrspolitik nicht nachkommen?
5. Was gedenkt der Regierungsrat kurz- und mittelfristig zu unternehmen.
 - a) um die Behinderungen bei den Zu- und Wegfahrten im Bezirk Meilen abzubauen?
 - b) damit der Bezirk Meilen eine Anbindung an das HLS-Netz erhält?
6. Wo liegen die teuer abgeholzten Leistungen, welche die Stadt Zürich dem Bezirk Meilen erbringt?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Adrian Bergmann, Meilen, Theresia Weber-Gachnang, Uetikon a. S., und Claudio Zanetti, Zollikon, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss Art. 85 der Kantonsverfassung (LS 101) regeln die Gemeinden ihre Angelegenheiten selbstständig. Das kantonale Recht gewährt ihnen einen möglichst weiten Handlungsspielraum. Der Kanton seinerseits berücksichtigt die möglichen Auswirkungen seines Handelns auf die Gemeinden, die Städte und auf die Agglomerationen und hört die Gemeinden rechtzeitig an. Im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr liegt namentlich die Bereitstellung von öffentlichen Parkplätzen – ausser an überkommunalen Strassen – in der alleinigen Kompetenz der Stadt Zürich. Das Strassengesetz vom 27. September 1981 (StrG; LS 722.1) sowie die kantonale Signalisationsverordnung (LS 741.2) sehen eine weitreichende Delegation von Aufgaben an die beiden Städte Zürich und Winterthur vor, wobei Projekte auf überkommunalen Strassen bzw. Verkehrsanordnungen mit Auswirkungen auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes dem Kanton zur Genehmigung bzw. Zustimmung einzureichen sind.

Zu Fragen 1 bis 3:

Die Beschränkung von den drei stadteinwärts führenden Fahrstreifen am Utoquai auf zwei Spuren steht im Zusammenhang mit der Erstellung des Parkhauses Opéra und der damit einhergehenden Anpassung des Verkehrsregimes. Die Zufahrt zum Parkhaus Opéra für den stadtauswärts fahrenden Verkehr soll neu über die Falkenstrasse erfolgen, was einen neuen Linksabbiegestreifen auf dem Utoquai erfordert. Dieser kann nur zulasten einer Fahrspur für den stadteinwärts fahrenden Verkehr eingerichtet werden. Die Verkehrskapazität am Utoquai bemisst sich indessen für den stadteinwärts fahrenden Verkehr nicht anhand der Anzahl Fahrstreifen im erwähnten Abschnitt, sondern wird von der Verkehrsregelungsanlage am Bellevue bestimmt. Die Verminderung der Fahrstreifen bewirkt somit grundsätzlich keine Kapazitätsreduktion, sofern für die Verbindung zur Quaibrücke zwei Streifen uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Dies hat der Kanton im Rahmen der Begehrensäusserung (§ 45 Abs. 1 StrG) gefordert. Die Sicherstellung einer genügenden Verkehrskapazität prüft der Regierungsrat im Rahmen der Projektgenehmigung (§ 45 Abs. 3 StrG). Diese kann erfolgen, wenn der Stadtrat von Zürich das Projekt festgesetzt hat und die Einsprachen rechtskräftig erledigt sind.

Für eine andere Wahrnehmung des «Ermessens im Rahmen des Gesetzes» besteht keine gesetzliche Grundlage. Insbesondere sind die Voraussetzungen von § 50 StrG nicht erfüllt, weil der Kanton Strassen des kantonalen Verkehrsplans in Zürich oder Winterthur gestützt auf diese Bestimmung nur erstellen oder ausbauen kann, wenn die Standortgemeinde dessen Verwirklichung ablehnt. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Zu Frage 4:

Die Städte Winterthur und Zürich sind nach Strassengesetz auf ihrem Gebiet für die Erstellung, den Ausbau und den Unterhalt der Strassen mit überkommunaler Bedeutung zuständig (§ 43 StrG). Grundlage für den Ausbau bilden dabei die verschiedenen Richtpläne. Eine andere kantonrechtliche «Verpflichtung aus der Verkehrspolitik» von Städten in Bezug auf das Strassennetz im Allgemeinen besteht nicht. Die Stadträte arbeiten die Projekte aus. Sie geben der zuständigen Direktion sowie den interessierten regionalen Planungsverbänden und Nachbargemeinden in geeigneten Bearbeitungsstadien Gelegenheit zur Äusserung von Begehren (§ 45 Abs. 1 StrG). Die von den Stadträten festgesetzten Projekte werden dem Regierungsrat zur Genehmigung vorgelegt. Mit dem Genehmigungsgesuch ist darzulegen, ob und in welcher Weise den Begehren gemäss Abs. 1 Rechnung getragen werden

konnte (§45 Abs. 2 und 3 StrG). Damit ist sichergestellt, dass die Anliegen der benachbarten Gemeinden gewahrt werden. Solange diese Verfahrensschritte eingehalten sind und die Abstimmung der städtischen Strassenbauten auf das übergeordnete Strassennetz gewährleistet ist, besteht kein Anlass, den Städten «jegliche Unterstützung zu verwehren». Welche Massnahme angemessen ist, wenn das Verfahren einmal nicht eingehalten ist, ist vorliegend nicht zu beurteilen und muss im konkreten Fall nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit bestimmt werden.

Zu Frage 5:

Der Bezirk Meilen ist mitunter bedingt durch seine topografische Lage weniger gut an das Hochleistungsstrassennetz angeschlossen als andere Bezirke. Verbesserungen würden die im Richtplan Verkehr eingetragenen Strassenelemente Wehrenbachtobelunnel, Adlisbergtunnel und Stadt- bzw. Seetunnel an das Hochleistungsstrassennetz bringen. Der Wehrenbachtobelunnel ist im Richtplan mit einem langfristigen Realisierungshorizont versehen und liegt in der Verantwortung des Kantons. Die Vorhaben Adlisbergtunnel und Stadt- bzw. Seetunnel lassen sich nur als Bundesstrassen verwirklichen, weshalb sie auch im Richtplan entsprechend bezeichnet sind. Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme zum Richtplan vom 14. Mai 2008 festgehalten, dass diese Vorhaben nicht den Kriterien des Sachplanes Verkehr entsprechen und weder im gegenwärtigen noch im zukünftigen Nationalstrassennetz vorgesehen sind (Ausnahme Abschnitt Sihlhölzli–Sihlquai des Stadttunnels, der Bestandteil des gültigen Netzbeschlusses ist). Entsprechend ist ein Bau dieser Vorhaben derzeit auch langfristig nicht absehbar. Auch angesichts anderer, weitaus dringenderer und mit hohen Investitionen verbundener Nationalstrassenvorhaben auf dem Gebiet des Kantons Zürich (Ausbau Nordumfahrung, Glattalautobahn, Oberlandautobahn) hält sich der Regierungsrat derzeit zurück, vom Bund eine rasche Verwirklichung dieser Vorhaben einzufordern. Eine alleinige Finanzierung der Vorhaben durch den Kanton ist auf absehbare Zeit nicht möglich. Eine Verbesserung soll hingegen die geplante Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach bringen. Damit kann die Verkehrsverbindung zwischen dem Bezirk Meilen und der A 53 und der A 1 verbessert werden. Zudem entsteht damit eine Alternative zum Weg über die Stadt Zürich.

Bei einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtschau ergibt sich ein besseres Bild. So liegen die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs aus dem Bezirk Meilen in die Stadt Zürich trotz der grossen Ausdehnung des Bezirks sowohl bei der mittleren Beförderungszeit (Haltestelle zu

Haltestelle) wie auch bei der Gesamtreisezeit (Tür zu Tür) im kantonalen Vergleich im vorderen Mittelfeld. Die mittlere Umsteigezahl ist im kantonalen Vergleich sogar sehr tief. Mit der 4. Teilergänzung (Einführung schrittweise ab 2013) wird in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich zu den bestehenden Linien die neue S20 die Strecke Hardbrücke–Hauptbahnhof–Meilen–Stäfa bedienen. Die S7 und die S20 ermöglichen somit gemeinsam einen $\frac{1}{4}$ -Stunden-Takt mit Direktverbindung nach Zürich ab Meilen.

Zu Frage 6:

Es ist davon auszugehen, dass mit den «teuer abgegoltenen Leistungen» solche gemeint sind, welche die Stadt Zürich durch Mittel aus dem Lastenausgleich finanziert.

Gestützt auf §§ 35 aff. des Gesetzes über die Staatsbeiträge an die Gemeinden und über den Finanzausgleich (Finanzausgleichsgesetz [FAG], LS 135.1) erhält die Stadt Zürich für ihre Sonderlasten 2008 eine Abgeltung von insgesamt Fr. 103 280 000. Dieser Beitrag setzt sich im Einzelnen zusammen aus den Bereichen Polizei (Fr. 49 418 000), Kultur (Fr. 25 549 000) und Soziales (Fr. 28 313 000). Aufgebracht werden die entsprechenden Mittel von allen Steuerzahlenden des Kantons Zürich, darunter auch jenen des Bezirks Meilen und der Stadt Zürich. Eine über die genannten Bereiche hinausgehende Zweckbindung für die Verwendung der Mittel aus dem Lastenausgleich findet dabei ebenso wenig statt wie eine spezifischere Eruierung der Herkunft dieser Mittel. Es ist daher nicht möglich, Aussagen darüber zu machen, welche konkreten Leistungen durch Beiträge aus dem Bezirk Meilen finanziert werden. Zahlungen an den Lastenausgleich begründen gegenüber den zahlenden Gemeinden keinen Anspruch auf die Erbringung spezifischer Leistungen durch die Empfänger.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi