

Sitzung vom 29. Juni 2011

**814. Anfrage (Wo ist das Primat in der Verkehrspolitik?
Wie viele tausend Stunden müssen wir noch im Stau stehen bis eine
Entlastung durch die Ostumfahrung erfolgt?)**

Kantonsrat Adrian Bergmann, Meilen, hat am 2. Mai 2011 folgende Anfrage eingereicht:

In Antworten auf verschiedene Anfragen (z.B. 09.09.09) bringt der Gesamtregierungsrat zum Ausdruck, dass er nicht gewillt ist, sein Ermessen voll auszuschöpfen, um in der gescheiterten Stadtzürcher Verkehrsverhinderungspolitik einzugreifen. Er scheint auch nicht gewillt, Forderungen des Kantonsrats beim Bund rasch einzufordern.

Dies obwohl die täglichen Staus nicht mehr zu übersehen sind und dringend nach kurz- und mittelfristigen Massnahmen und Investitionen rufen.

Das Konzept «Aller Verkehr über die Nordumfahrung» ist gescheitert. Hingegen hätte die Ringschliessung mit einer Ostumfahrung gemäss mehreren Experten die Entlastung folgender Abschnitte zur Folge: Wettinger-Kreuz, Gubristtunnel, Seebach-Aubugg. Der Zürichsee und die Stadt Zürich (mit der erfolgreichen Verhinderungspolitik) bilden jeden Morgen und Abend ein zunehmend unüberwindbares Hindernis für den Individualverkehr. Die Barriere zwischen Zürich-Hauptbahnhof und Rapperswil verhindert den Verkehrsfluss und hat zunehmend gravierendere Folgen. Mit dem Ausweichen staut sich deshalb mehrmals täglich der Verkehr auf dem Nord-West-Halbring um Zürich und stadteinwärts an den Flanken des Zürcher Seebeckens.

Die Verlagerung des Zürcher Transitverkehrs auf die Nordwestumfahrung hat das Fass nun völlig zum Überlaufen gebracht. Auch im Osten steht an den beiden Einfallsachsen vom linken Seeufer (und Sihlhochstrasse/Brunau) und dem rechten Seeufer (Seefeld/Utoquai/Bellevue) der Verkehr täglich mehrmals still. Mit diversen Massnahmen und zunehmendem Druck soll der «mündige» Bürger auch hier umerzogen werden.

Diese Geisteshaltung kommt auch in anderen Bereichen, wie der Zürcher Parkplatzpolitik, zum Ausdruck und macht ein Einschreiten des Kantons und des Bundes in der Zürcher Verkehrspolitik unumgänglich.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um Klärung der nachstehenden Problemstellungen und Beantwortung der entsprechenden Fragen:

1. Situation an den Flanken des Zürichsees: Die Einfahrt für den Berufsverkehr in die Stadt Zürich wird an beiden Ufern des Zürichsees zunehmend erschwert. Auch bei der morgendlichen Querung über die Quaibrücke benötigt der Berufsverkehr viel Geduld. Ab wann ist der Regierungsrat bereit einzuschreiten, um den Verkehrsfluss (keine Staus) auf diesen kantonalen Einfallsachsen für den Individualverkehr aufrecht zu erhalten?
2. Situation Ringschliessung (Stadt- oder Seetunnel) Zürich: Der Bund habe sich bezüglich Ringschliessung um Zürich am 14. Mai 2008 dahingehend geäußert, dass diese Vorhaben nicht den Kriterien des Sachplans Verkehr entsprechen würden. Sowohl im Richtplan Verkehr als auch mit verschiedenen Vorstössen (KR-Nrn. 29/2005 und 177/2005) hat der Kantonsrat eine rasche Realisierung der Ringschliessung um Zürich mit See- oder Stadttunnel gefordert. Stattdessen soll immer noch mehr Verkehr (auch via einer zukünftigen Glattalautobahn) auf die Nordumfahrung geführt werden. Und man wundert sich dann, wenn die Verkehrsbelastung im Norden immer grösser wird.

Entgegen einer Mehrheitsforderung aus dem Kantonsrat für eine rasche (kurzfristige) Realisierung des Ostringes spricht der Regierungsrat heute von Realisierungszeiten bis 2030–2050. Der Objektpriorisierung einer Metropolitankonferenz wird sogar mehr Gewicht zugeordnet als einem eindeutigen Kantonsratsbeschluss bzw. einem Verkehrsrichtplan.

- 2.1 Angesichts der Gewichtung einer Metropolitankonferenz durch den Regierungsrat, stellt sich die Frage: «Wo bleibt das Primat der Politik?»
- 2.2 Welche verkehrspolitischen Interessen werden in Bern durch den Zürcher Regierungsrat vertreten?
- 2.3 Weshalb kann der Regierungsrat sich gegenüber dem Bund nicht überzeugender durchsetzen? Die Argumente des täglichen Staus auf der Nordwestumfahrung sind ja Grund genug und benötigen keine weiteren Ausführungen.
- 2.4 Wer hat gemäss Ansicht des Regierungsrates das Primat bei verkehrspolitischen Forderungen? Die Metropolitankonferenz, der Regierungsrat oder der Kantonsrat?
- 2.5 Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass die Glattalautobahn keine Entlastung der Nordwestumfahrung bewirkt?

- 2.6 Ist er sich ebenso bewusst, dass auch ein Spurausbau bei Unfällen immer wieder zu Staus führen wird und nur eine Redundanz mit einem Ring das Stauproblem löst?
- 2.7 Wie lang müssen die täglichen Staus auf der Nordumfahrung werden, bis Kanton und Bund die Projektierung einer Entlastung mit dem Ostring in Angriff nehmen?
- 2.8 Was muss der Kantonsrat unternehmen, damit seine Mehrheitsforderungen hinsichtlich Ringschliessung um die Stadt Zürich durch den Regierungsrat in Bern eingefordert und rasch umgesetzt werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Adrian Bergmann, Meilen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat setzt sich für ein möglichst leistungsfähiges Strassennetz ein. Insbesondere im städtischen Gebiet sind gemäss kantonalem Richtplan auch Rahmenbedingungen für ein funktionierendes und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem zu schaffen. Dass sich auf Kantonsstrassen entlang des Zürichsees zu gewissen Tageszeiten Staus bilden, ist aber in erster Linie Folge der Siedlungsentwicklung in den Gemeinden am Zürichsee und des sich daraus ergebenden Verkehrsaufkommens. Der Regierungsrat wurde vom Kantonsrat bereits verschiedentlich aufgefordert, zum Verkehrsregime in der Stadt Zürich bzw. zu dessen vermeintlichen Auswirkungen auf die Umgebung, insbesondere das rechte Zürichseeufer, Stellung zu nehmen. Es kann auf die Beantwortung der Anfragen KR-Nr. 208/2009, betreffend Kriegserklärung in der Verkehrspolitik an die Landbezirke, KR-Nr. 312/2009 betreffend Warum zögert der Regierungsrat bei der Rechtsanwendung? Nur ein mutiger Regierungsrat kann mit § 50 des Strassengesetzes den Stau auflösen, und KR-Nr. 226/2010 betreffend Konsultativkonferenz Transitverkehr Zürich verwiesen werden.

Zu Frage 2 (einschliesslich Fragen 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.7 und 2.8):

Gemäss dem kantonalen Richtplan ist der Stadt- bzw. Seetunnel als Bundesstrasse vorzusehen. Der kantonale Richtplan vermag den Bund indes nicht zur Umsetzung der aufgeführten Vorhaben zu verpflichten. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat vor diesem Hintergrund zur Anfrage wie folgt Stellung genommen:

«Im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung hat der Bundesrat die Engpässe im gesamten Nationalstrassennetz analysiert und Massnahmen zu deren Beseitigung untersucht. Gemäss diesen Untersuchungen werden im Jahre 2020 rund 400 Kilometer des Nationalstrassennetzes regelmässig überlastet sein. [...].

Für den Raum Zürich präsentiert sich die Situation wie folgt: Die Engpässe auf den Nationalstrassenabschnitten Wettingen–Zürich–Brütisellen und Winterthur-Töss bis Winterthur Nord werden der gravierendsten Problemstufe III zugeordnet. Zur Beseitigung dieser Engpässe soll die Nordumfahrung Zürich zwischen Dietikon und Seebach mit einer dritten Röhre des Gubristtunnels ausgebaut werden. Diesen Ausbau haben die eidgenössischen Räte im Rahmen der ersten Programmbotschaft Engpassbeseitigung bereits verbindlich beschlossen. Bestandteil des vordringlichen Bedarfs ist im Weiteren der 6-Spur-Ausbau der Umfahrung Winterthur. Der Engpass auf der angrenzenden N1 im Glattal soll – nach heutigem Erkenntnisstand – durch ein neues Netzelement («Glattalautobahn») beseitigt werden. Die dafür erforderliche Aufnahme in den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz soll im Rahmen der derzeit laufenden Anpassung dieses Bundesbeschlusses erfolgen. Derzeit prüft das Bundesamt für Strassen die dafür am besten geeignete Linienführung.

Definitiv zurückgestellt wurden unter anderem der Ausbau der bestehenden N3 zwischen Zürich Süd und Wädenswil sowie der Stadttunnel Zürich. Der Ausbau der N3 schnitt in der Bewertung relativ schlecht ab. Zudem wird der öffentliche Verkehr auf dem linken Seeufer mit der Durchmesserlinie und der vierten Teilergänzung der S-Bahn Zürich nochmals deutlich verbessert. Der Stadttunnel dient in erster Linie der besseren Erreichbarkeit der Stadt Zürich für den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Zur Entlastung der bestehenden Nationalstrasse trägt er hingegen kaum bei. Im Gegenteil: Die Realisierung des Stadttunnels dürfte den Druck auf die N1 zusätzlich erhöhen. Aus Kapazitätsgründen kann er deshalb erst an die bestehende N1 angeschlossen werden, wenn die bestehende Nationalstrasse im Glattal durch ein neues Netzelement entlastet und die Nordumfahrung Zürich ausgebaut ist.

Damit ergeben sich für den Bund im Raum Zürich folgende Ausbauprioritäten: Erste Priorität hat der Ausbau der Nordumfahrung Zürich. Zweite Priorität haben der Bau einer neuen Glattalautobahn sowie der Ausbau der Umfahrung Winterthur. Erst wenn für diese Massnahmen mehrheitsfähige und finanzierbare Lösungen gefunden sind, kann aus Sicht des Bundes über eine Ostumfahrung Zürich/Stadttunnel nachgedacht werden. Dabei wird der Bund die derzeit nicht finanzierte Be-

seitigung weiterer gravierender Engpässe in anderen Regionen der Schweiz mit einem beträchtlichen Investitionsvolumen zu berücksichtigen haben.»

Der Regierungsrat schliesst sich der fachlichen Beurteilung der einzelnen Vorhaben und der vom ASTRA daraus abgeleiteten Priorisierung an. Neben den in der Stellungnahme des ASTRA erwähnten Vorhaben setzt er sich ferner für die Lückenschliessung der Zürcher Oberlandaautobahn durch den Bund ein. Eine Gesamtbetrachtung ergibt, dass die zuständigen Bundesbehörden gewillt sind, in den nächsten Jahren erhebliche Mittel ins Nationalstrassennetz im Kanton Zürich zu investieren. Vor dem Hintergrund der sich beim Bund abzeichnenden Finanzierungsschwierigkeiten und der Bedürfnisse in anderen Kantonen hütet sich der Regierungsrat davor, unrealistische Forderungen zu stellen. Er hat diesbezüglich mit Genugtuung davon Kenntnis genommen, dass der Kantonsrat am 23. Mai 2011 die Volksinitiative «Stau weg!» abgelehnt hat. Eine Mehrheit des Rats hat sich damit der Auffassung des Regierungsrats angeschlossen, wonach die mit der Volksinitiative vorgeschlagene Standesinitiative kaum positive Wirkung entfalten könnte und die verkehrspolitische Forderung der Initiative wenig realistisch ist.

Zu den Fragen 2.1 und 2.4:

Das Primat der Politik steht in der Politikwissenschaft für eine normative Vorstellung vom Verhältnis zwischen Wirtschaft und Staat. Dass den staatlichen Organen aller Ebenen im Bereich der Verkehrsinfrastrukturplanung in diesem Sinne das Primat zukommt, ist offensichtlich und unbestritten. Wie die staatlichen Organe sich zur wirksamen Interessenwahrnehmung organisieren, steht ihnen allerdings frei. Im Zusammenhang mit grossen Verkehrsinfrastrukturvorhaben des Bundes, die Auswirkungen auf mehrere Kantone haben, ist es zweckmässig, Interessenbündnisse einzugehen. Den Interessen des Kantons kann so ein grösseres Gewicht verliehen werden. Ein solches Vorgehen verfolgt der Regierungsrat mit der Metropolitankonferenz. Direkte Kontakte mit den zuständigen Bundesbehörden durch Mitglieder des Regierungsrats werden dadurch in ihrer Wirkung verstärkt, aber nicht ersetzt.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi