

Sitzung vom 27. Juli 1994

**2270. Anfrage
(Auslandaktivitäten und Leistungsauftrag der ZKB)**

Kantonsrätin Vreni Püntener-Bugmann, Wallisellen, und Kantonsrat Felix Müller, Winterthur, haben am 2. Mai 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Mehrmals wird in der Vorlage 3339a zur Neufestsetzung des kantonalen Richtplans auf das noch zu erarbeitende Verkehrskonzept hingewiesen. Dieses wird auch für die Diskussion des Richtplans im Rat nicht vorliegen. Das Verkehrsmodell ist offenbar soweit erarbeitet, dass gewisse Simulationen möglich sind. Für die Beratungen des Richtplans im Kantonsrat interessieren einige grundlegende Erkenntnisse aus dem Verkehrsmodell.

Wir bitten den Regierungsrat um die detaillierte Beantwortung folgender Fragen:

1. Gemäss Leitlinie 2 für die wünschbare Entwicklung sollen neue Verkehrsbedürfnisse nicht zu einer Vermehrung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führen. Im Gegensatz dazu hat die Verkehrsnachfrage in den letzten Jahren stark zugenommen.
 - a) Auf welchem Niveau der Verkehrsnachfrage soll keine Vermehrung des MIV mehr stattfinden? 1990, 1993, 1994 oder?
 - b) Mit welchen Massnahmen soll der MIV auf diesem Niveau innert nützlicher Frist und dauerhaft stabilisiert werden?
2. Wie werden die generellen Vorgaben (ohne Realisierung neuer Strassenabschnitte) für das auf dem Verkehrsmodell aufbauende Verkehrskonzept lauten hinsichtlich Verkehrsnachfrage (MIV) für die kommenden Jahre, Verkehrszunahme, Stabilisierung oder Verkehrsabnahme?
3. Welche Auswirkungen bezüglich Verkehrsmenge hat gemäss Verkehrsmodell der Bau neuer Strassen im Vergleich zum Verzicht auf diese Strassen sowohl auf der Neubau-
strecke wie auch auf dem bestehenden Strassennetz
 - beim Bau aller 31 Projekte gemäss 3339a
 - beim Bau aller Nationalstrassen (1-6)
 - beim Bau aller Staatsstrassen (7-31) - beim Bau des Seetunnels, Wehrenbachtobel-tunnels (7)
 - beim Bau der Umfahrungen Brüttisellen-Bassersdorf-Kloten (16)
 - a) mit den Vorgaben gemäss Frage 2?
 - b) bei einer prognostizierten Verkehrszunahme von jährlich 3%?
4. Die Realisierung flankierender Massnahmen wird im Richtplantext gefordert. Welche flankierenden Massnahmen sind bei den Projekten 7 und 16 gemäss Erkenntnissen aus dem Verkehrsmodell nötig, damit die angestrebte Entlastung der umfahrenen Gebiete erreicht wird?
5. Welche Auswirkungen auf Verkehrsmenge und Verkehrsströme werden gemäss Verkehrsmodell mit der Realisierung der Zentrumsgebiete erwartet?
6. Wird es gemäss Verkehrsmodell einen weiteren Umsteigeeffekt auf die S-Bahn geben? Welches sind die Voraussetzungen dazu? Wird das Umsteigen durch vermehrte Stausituationen gefördert?

Wir danken für die Beantwortung unserer Fragen.

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Vreni Püntener-Bugmann, Wallisellen, und Felix Müller, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Das in den Anträgen zur Neufestsetzung des kantonalen Richtplans (Vorlagen 3339 und 3339a) erwähnte Verkehrsmodell befindet sich im Aufbau. Es bildet ein Hilfsmittel, das Grundlagen für die Entscheidungsfindung liefert. Wenn es zur Verfügung stehen wird, kann es zur Überarbeitung des bisherigen Verkehrskonzepts bzw. zur Erarbeitung eines neuen Verkehrskonzepts dienen. Wie im Bericht zum Richtplan erwähnt, können damit die heute bereits bestehenden Verkehrswege des privaten und des öffentlichen Verkehrs überprüft und optimiert werden. Die gestellten Fragen könnten Bestandteil des Pflichtenhefts für die Erarbeitung eines neuen Verkehrskonzepts bilden. Vorgängig wären aber weitere, unter anderem finanzielle Voraussetzungen zu schaffen und das Arbeitsprogramm mit realistischen Terminen festzusetzen.

Die dem Gesamtplan 1978 zugrundeliegende Verkehrskonzeption beruhte auf den Festlegungen des Regierungsrates über die Hochleistungsstrassen im Kanton von 1964. In der Vorlage zur Neufestsetzung des kantonalen Richtplans wird ausgeführt, dass die in der Karte bezeichneten Staatsstrassen einschliesslich der geplanten im wesentlichen aus dem Gesamtplan 1978 übernommen worden sind. Ein Vergleich des Verkehrsplans 1978 mit der Vorlage von 1993 zeigt lediglich einige Ergänzungen. Dabei handelt es sich im wesentlichen um Umfahrungsstrassen, die entweder aus den regionalen Verkehrsplänen übernommen oder in Berücksichtigung von lokalen Wünschen neu aufgenommen worden sind. Ebenso baut der öffentliche Schienenverkehr seine Zukunftsperspektiven zur Hauptsache auf der bestehenden Infrastruktur auf. Der Mittelverteiler im Glattal soll eine wichtige Ergänzung im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs bilden. SBB-Neubaustrecken werden die Entflechtung zwischen Fern- und Nahverkehr verbessern und eine Kapazitätssteigerung bei der S-Bahn ermöglichen.

Zu den einzelnen Fragen ist was folgt auszuführen:

1. In den letzten Jahren sind keine neuen Strassen mehr dem Verkehr übergeben worden; in Bau ist lediglich die Nationalstrasse N4 im Weinland. Die Zunahme der Verkehrsnachfrage in den letzten Jahren lässt sich daher nicht auf neue Strassen zurückführen. Um die gemäss Leitlinie 2 für die wünschbare Entwicklung angestrebte Stabilisierung des individuellen Motorfahrzeugverkehrs zu erreichen, bedarf es deshalb neben der Steigerung des Angebots und der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie der Zurückhaltung beim Strassenbau noch anderer Massnahmen, die aber ausserhalb des Wirkungsbereichs von Richtplanfestlegungen und auch ausserhalb der kantonalen Zuständigkeiten liegen. Der Fragenkomplex der Mobilität geht weit über das Thema der Beibehaltung oder Streichung von Strassen im Richtplan hinaus (vgl. Ergänzungsbericht des Regierungsrates vom 25. August 1993 zum Postulat KR-Nr. 2433 betreffend Redimensionierung des Privatverkehrs).

2. Zunahme, Stabilisierung und Abnahme des individuellen Motorfahrzeugverkehrs stellen drei mögliche Szenarien dar, die sich mit dem Verkehrsmodell werden durchrechnen lassen. Die Resultate solcher Berechnungen sind aber für sich allein nur aussagekräftig, wenn im Rahmen einer gesamtheitlichen Beurteilung auch die anderen Verkehrsträger berücksichtigt werden.

3. Das Verkehrsmodell kann auf verschiedene Weise eingesetzt werden. Es gilt zu unterscheiden zwischen einem Gesamtverkehrskonzept, für welches grobe Raster verwendet werden müssen, und den Untersuchungen zu konkreten Projekten, die in engmaschigen Zonen mit hohem Detaillierungsgrad durchzuführen sind. Die Auswirkungen solcher Projekte werden bei der Erarbeitung von Berichten über die Umweltverträglichkeit eingehend abgeklärt. So liegen für die N4 im Weinland, für den Autobahnzusammenschluss in Kloten, für die N20/N4, Westumfahrung von Zürich mit dem Uetlibergtunnel, und für die generellen Projekte der N4 im Knonaueramt und der Sihltiefstrasse umfangreiche Verkehrsanalysen und -prognosen vor. Für das Teilstück Uster-Betzholz der Oberlandstrasse sind im Bericht «Entscheidungsgrundlagen für die Festsetzung der Linienführung der Umfahrung Wetzikon» die Ergebnisse von Verkehrsbefragungen und die Verkehrsprognosen dargestellt.

Von grosser Bedeutung für die Verkehrsprognosen und für die daraus abzuleitenden Emissionen und Immissionen für Luft und Lärm ist der Planungshorizont. Es ist deshalb unrealistisch und fragwürdig, heute für Projekte feinmaschige Prognosen zu erstellen, für die ein frühestmöglicher Realisierungszeitpunkt erst in 10 bis 15 Jahren ins Auge gefasst wer-

den kann. Da Prognosen ohnehin immer nur mit einer gewissen Bandbreite möglich sind, ist es wichtig, dass der Ist-Zustand in bezug auf Siedlung und Verkehr möglichst genau bekannt ist. Wie die Verkehrsentwicklung in 10 bis 15 Jahren sein wird, ist unbekannt. Bereits heute liegt die feststellbare jährliche Zunahme unter 3%.

4. Das Verkehrsmodell gibt nicht an, welche flankierenden Massnahmen zu ergreifen sind, sondern zeigt lediglich auf, wo solche Massnahmen nötig sein können und wie sie wirken. Die Massnahmen können aber nicht schon in der Richtplanphase konkretisiert werden, weil dafür erheblich detailliertere Grundlagen und genauere Projektstudien vorliegen müssen.

5. Für die Festlegung der Zentrumsgebiete ist die Erschliessung bzw. Erschliessbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wesentliche Voraussetzung. Umgekehrt bestimmen diese Festlegungen auch das Bedürfnis des weiteren Ausbaus des öffentlichen Verkehrsnetzes. Die Festlegung von Zentrumsgebieten steht daher zum Beispiel in einem engen Zusammenhang mit der Festlegung über einen schienengebundenen Mittelverteiler im Glattal. Mit der Festlegung von Zentrumsgebieten im Richtplan werden aber noch keine neuen nutzungsplanerischen Anordnungen getroffen. Erst im Rahmen der konkreten Nutzungsordnung können unter Einsatz des Verkehrsmodells das Verkehrsaufkommen und die sich daraus ergebenden Anordnungen an die Verkehrsträger ermittelt werden.

6. Das Verkehrsmodell kann lediglich die Ströme und Umlagerungen erfassen und errechnen, die den Modal-Split je nach Szenario verändern. Die Erzeugung von immissionsbelasteten Stausituationen als Zwangsmittel zum Umsteigen kann nicht als Instrument einer sinnvollen Verkehrspolitik angesehen werden. Das Umsteigen ist vielmehr weiterhin - im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten - durch Verbesserungen des Angebots und der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu fördern.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.

Zürich, den 27. Juli 1994

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiler