

A N F R A G E von Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Wallisellen) und
Felix Müller (Grüne, Winterthur)

betreffend Behandlung des Strassenverkehrs im Kantonalen Richtplan

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 Richtplanes 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 Neubaustrecke, 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 Richtplandtext 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.

Vreni Püntener-Bugmann

Felix Müller