

ANFRAGE von Ulrich Pfister (SVP, Egg) und Marc Bourgeois (FDP, Zürich)

Betreffend Wie weiter mit der Kompetenzdelegation an die Städte Zürich und Winterthur auf überkommunalen Strassen.

Die Stadt Zürich hatte auf dem Neumühlequai eine Verkehrsspur in eine Velospur umgewandelt. Da es sich gemäss Stadt Zürich um eine temporäre Massnahme handelte, stellt sie sich auf den Standpunkt, dass sie dies gemäss kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV) in Eigenregie verfügen darf. Die KSigV gibt aber in § 5, Abs. 4 vor, dass bei Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz wieder der Kanton zuständig ist.

Die Stadt Zürich hat auf die Intervention durch den Kanton und die Aufforderung, diese Signalisations- und Markierungsänderung zurückzubauen, nicht reagiert. Dies veranlasste den Kanton, diese Markierungen (und teils Signalisationen) selber zurückzubauen. Doch damit nicht genug: Die Stadt hält es auch trotz Aufforderung durch das ASTRA nicht für notwendig, die in diesem Zusammenhang geänderte Steuerung der Lichtsignalanlagen in den Ursprungszustand zurückzustellen. Aus diesem Grund staut sich der MIV weiterhin bis weit auf das übergeordnete Netz der Autobahn A1 zurück.

Und damit ist immer noch nicht Schluss: Nun wurde auch auf der Ueberlandstrasse bei der Autobahnausfahrt Schwamendingen ein Spurabbau zugunsten einer Velospur markiert. Auch hier staut sich der Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz zurück.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Die Stadt Zürich hat zumindest am Neumühlequai gegen übergeordnetes Recht verstossen, worauf der Kanton intervenieren musste. Welche Sanktionsmöglichkeiten hat der Kanton, sollte sich dieses Gebaren wiederholen?
2. Wurde der Regierungsrat bezüglich der neuen Velospur auf der Ueberlandstrasse bei der Ausfahrt Schwamendingen orientiert und hat er sein Einverständnis für diese neue Verkehrsführung gegeben? Wenn Ja, wie beurteilt er die Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz? Wenn Nein, wird diese Verkehrsführung zeitnah wieder aufgehoben?
3. Gemäss §§ 27 - 30 der KSigV wird die Kompetenz für Signalisationen und Markierungen auch auf überkommunalen Strassen den Städten Zürich und Winterthur übertragen (mit Inkrafttreten der Mobilitätsinitiative exkl. Geschwindigkeitslimiten). Offensichtlich ist insbesondere die Stadt Zürich nicht mehr gewillt, mit den vom Kanton übertragenen Kompetenzen verantwortungsvoll umzugehen. Teilt der Regierungsrat diese Einschätzung? Welche Schlüsse zieht er daraus?
4. Die Änderung von Verordnungen liegt in der Kompetenz des Regierungsrates. So kann der Regierungsrat, nach Anhörung der betroffenen Städte, die KSigV in Eigenregie ändern und die den Städten im guten Glauben übertragenen Kompetenzen wieder in die Obhut des Kantons nehmen. Wie gedenkt der Regierungsrat, die Stadt Zürich wieder auf einen verantwortungsvollen Umgang in Zusammenhang mit den Kompetenzen der KSigV zu bringen?
5. Ist der Regierungsrat bereit, die der Stadt Zürich übertragenen Kompetenzen mit einer Änderung der KSigV zu entziehen und so wieder ein Miteinander aller Verkehrsträger im Kanton Zürich zu fördern? Wenn nein, wie gedenkt der Regierungsrat sonst, die Stadt Zürich wieder zur Kooperation in Verkehrsfragen zu bewegen?

6. Die Stadt Zürich erhält für Bau und Unterhalt von Strassen mit überkommunaler Bedeutung jährliche Beiträge vom Kanton. Werden diese Beiträge gekürzt, falls die Stadt kantonale Interessen auf diesen Strassen grob missachtet?
7. Die Stadt Zürich erhält jährlich einen Zentrumslastenausgleich zur Abgeltung besonderer Zentrumslasten. Mit der zunehmenden, verkehrstechnischen Abschottung der Städte Zürich und Winterthur signalisieren diese, dass sie nicht mehr ein Zentrum für alle sein wollen. Welche Schlüsse zieht der Regierungsrat daraus, insbesondere mit Blick auf den Zentrumslastenausgleich?

Ulrich Pfister
Marc Bourgeois