

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 80/2014

Sitzung vom 18. Juni 2014

701. Anfrage («Die Schweiz steht im Stau»)

Die Kantonsräte Roger Bartholdi und Roland Scheck, Zürich, haben am 18. März 2014 folgende Anfrage eingereicht:

Economic Research von der Credit Suisse hat in ihrer März-2014-Ausgabe aufgezeigt, wie die Schweiz im Stau steht und Zürich den Pendlerstau-Index (Rangliste der vom Stau am meisten betroffenen Agglomerationen) anführt. U. a. steht folgendes:

«Am meisten vom Stau betroffen sind Pendler in der Agglomeration Zürich. An Werktagen reihen sich die Fahrzeuge hauptsächlich an den Eingangstoren der Stadt Zürich, beim Milchbucktunnel und den Autobahnausfahrten Brunau und Zürich-City. Mit Winterthur, Baden-Brugg und Zug befinden sich zudem noch drei weitere Agglomerationen aus dem Grossraum Zürich unter den ersten Zehn der Stau-Rangliste, die Belastung ist dort allerdings um jeweils ein Drittel tiefer als in der Stadt Zürich».

Dies ist für die staugeplagte Bevölkerung keine neue Erkenntnis. Einmal mehr wird aber statistisch aufgezeigt, dass wirkungsvolle Massnahmen dringend notwendig sind. Wird nicht gehandelt, werden sich die Staubildungen in den kommenden Jahren weiter verschärfen. Auch auf der Schiene ist eine ähnliche Problematik festzustellen, überfüllte Züge, S-Bahnen, Trams und Busse. Die Hauptursache ist die hohe Anzahl von Pendlern und die Zunahme der Bevölkerung durch Migration. Anstatt Symptombekämpfung oder untaugliche Ideen wie u. a. Roadpricing zu thematisieren, sind wirkungsvolle Massnahmen zu treffen. Reduktionen der Pendlerströme und Kapazitätenerweiterungen der Verkehrsachsen sind sinnvolle und geeignete Massnahmen. Einige Instrumente (u. a. Umfahrungsstrassen oder Tunnels wie Seebeckentunnel Zürich, Stadttunnel bzw. Seetunnel) wurden im kantonalen Richtplan definiert und dienen der Entlastung des bisherigen Strassennetzes.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Erkenntnisse zieht der Regierungsrat aus der erwähnten Publikation «Die Schweiz steht im Stau»?
2. Wie hoch schätzt der Regierungsrat die volkswirtschaftlichen Schäden und Mehrkosten für Industrie und Gewerbe, welche aus diesen Staus resultieren?

3. Welche Massnahmen sind zu ergreifen, damit die Agglomeration Zürich in der Zukunft nicht mehr unter den Top 5 im Pendlerstau-Index erscheint?
4. Werden Bau-Projekte (u. a. im Richtplan vorhanden / Strasse und Schiene), welche eine Stauentlastung erzeugen, gefördert und forciert? Falls ja, welche? Mit welchem Zeithorizont ist mit einer signifikanten Staureduktion zu rechnen?
5. Im Widerspruch zu diesen Erkenntnissen steht u. a. die praktizierte Verkehrspolitik in einzelnen Gemeinden wie die Stadt Zürich, wo die Hauptverkehrsachsen seit Jahren systematisch in ihrer Leistungsfähigkeit reduziert oder behindert werden. Welche Konsequenzen leitet der Regierungsrat in Bezug auf seine Oberaufsicht daraus ab und mit welchen Massnahmen wird er inskünftig sicherstellen, dass vorhandene Kapazitäten nicht weiter reduziert werden? Wie können die Staus auch in diesen Gemeinden wirksam und nachhaltig reduziert werden?
6. Werden unter dem Einbezug des Amtes für Wirtschaft (AWA) mit Verbänden und Arbeitgebern Massnahmen diskutiert, wie die Pendlerströme reduziert werden können? Förderung von flexiblen Arbeitszeiten, «Home-office», dezentrale Arbeitsplätze etc.? Falls ja, mit welchem Erfolg? Falls nein, warum nicht?
7. Wie hoch schätzt der Regierungsrat das Potenzial bei den kantonalen Angestellten ein, mit geeigneten Massnahmen (Förderung flexible Arbeitszeit, Teilzeit etc.) eine Reduktion der Pendlerströme in Spitzenzeiten zu erreichen? Welche Massnahmen sind geplant und sinnvoll?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Roger Bartholdi und Roland Scheck, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Ergebnisse der Studie bestätigen die Auffassung des Regierungsrates, dass die Kapazität der Nationalstrassen schwergewichtig in den städtischen Agglomerationen, insbesondere in Gebieten rund um die Städte Zürich und Winterthur, erhöht werden muss. Insbesondere die Verkehrssituation auf der A1 / Nordumfahrung Zürich hat sich in den letzten Jahren stetig verschlechtert.

Zu Frage 2:

Der Regierungsrat kann aufgrund der vorliegenden Datengrundlage keine seriöse Schätzung der volkswirtschaftlichen Schäden und Mehrkosten von Staus für die Industrie und das Gewerbe im Kanton Zürich

vornehmen. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat zwar für 2000 und 2005 in der Studie «Staukosten des Strassenverkehrs in der Schweiz» eine Berechnung der volkswirtschaftlichen Kosten vorgenommen. Allerdings hat sich die Stausituation seither deutlich verändert, sodass diese Berechnungen nicht mehr aktuell sind. Es wird zudem nicht zwischen Kantonen und Wirtschaftssektoren differenziert, sodass aus der Studie abgeleitete Berechnungen für die Industrie und das Gewerbe im Kanton Zürich kaum möglich sind. Eine Aktualisierung der Studie durch das ARE ist jedoch für 2014/2015 geplant.

Zu Fragen 3 und 4:

Die Schlüsselvorhaben zur Kapazitätssteigerung auf dem Nationalstrassennetz liegen in der Kompetenz des Bundes. Nichtsdestotrotz setzt sich der Regierungsrat im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür ein, dass die Interessen des Kantons Zürich berücksichtigt werden. Insbesondere durch den Ausbau der Nordumfahrung mit der dritten Röhre am Gubrist sowie dem Ausbau der Umfahrung Winterthur werden bestehende Engpässe behoben und der Ausweichverkehr durch die umliegenden Ortschaften sowie durch die Städte Zürich und Winterthur eingedämmt. Weiter soll die Glattalautobahn eine Entlastung auf der Ost-West-Achse im Grossraum Zürich bewirken. Allerdings fehlt dem Bund für dieses Vorhaben die Grundlage für die nächsten Projektierungsschritte, das selbe gilt für die Lückenschliessung der Oberlandautobahn. Zudem sieht der Bund als temporäre Massnahme die Umnutzung von Pannestreifen vor, unter anderem auf der Umfahrung Winterthur und auf dem Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Aubrugg und dem Brütiseller Kreuz. Der Kanton Zürich hat zudem in den Ausbau der Infrastruktur und das Angebot des öffentlichen Verkehrs investiert, auch um das Strassennetz zu entlasten. Mit der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn erfährt diese einen umfassenden Angebotsausbau. Die Eröffnung der Durchmesserlinie im Juni 2014 ist dazu der erste Schritt, im Dezember 2015 und 2016 folgt je ein weiterer Ausbauschritt.

Zu Frage 5:

Der Regierungsrat setzt sich für ein reibungsloses Funktionieren des übergeordneten Verkehrssystems ein. Dazu gehören auch die Strassen von überkommunaler Bedeutung in den Städten Zürich und Winterthur. Sie bilden das Hauptnetz für die Strassenerschliessung der Städte und ihrer Umgebung. Die Leistungsfähigkeit dieser Strassen beizubehalten, ist für den Regierungsrat im Interesse von Wirtschaft und Bevölkerung unabdingbar. Im Nachgang des Verwaltungsgerichtsentscheids zum Spurabbau am Utoquai werden derzeit unter der Leitung der Volkswirtschaftsdirektion verschiedene Möglichkeiten untersucht, wie der Kanton

Zürich seine Interessen an Strassen von überkommunaler Bedeutung besser wahren kann. Dabei werden auch Anpassungen gesetzlicher Regelungen geprüft.

Zu Fragen 6 und 7:

Der Regierungsrat klärt derzeit im Rahmen zweier überwiesener Postulate ab, inwiefern das Arbeitsmodell «Working-at-home» (KR-Nr. 277/2012) und eine Dezentralisierung von Arbeitsplätzen für die kantonale Verwaltung (KR-Nr. 56/2011) gefördert werden können. Inwieweit solche alternativen Arbeitsmodelle die Pendlerspitzen zu brechen vermögen, ist im Einzelfall zu prüfen, wobei auch die betrieblichen Auswirkungen zu berücksichtigen sind.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi