

Sitzung vom 12. Juli 2000

**1112. Anfrage (Konzept und Beurteilungskriterien für die Realisierung aller 34 Umfahrungsstrassen)**

Die Kantonsräte Peter Stirnemann und Hartmuth Attenhofer, Zürich, haben am 17. April 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss KRB vom 31. Januar 1995 sind im kantonalen Richtplan 34 Umfahrungsstrassen als geplante Staatsstrassen festgelegt. Auf politischer Ebene scheint plötzlich Interesse an Umfahrungen aufzukommen. Zufällig und zusammenhanglos werden Behördeninitiativen eingebracht, die die Realisierung solcher Stassenabschnitte verlangen. Scheinbar nach dem Motto «Wer zuerst kommt, malt zuerst». Im Text des Richtplans ist festgeschrieben, dass diese Festlegungen allenfalls «im Rahmen des künftigen Verkehrskonzepts zu überprüfen» seien.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie weit ist das Gesamtverkehrskonzept bereits entwickelt?
2. Haben die Umfahrungsstrassen des kantonalen Richtplans darin Eingang gefunden, sind welche ausgeschlossen worden?
3. Wenn ja, nach welchen Beurteilungs- beziehungsweise Ausschlusskriterien ist dies erfolgt?
4. Gibt es eine Prioritäten- beziehungsweise Opportunitätsliste?
5. Gibt es Vorstellungen über den Realisierungszeitraum aller 34 Umfahrungen?
6. Wie hoch schätzt der Regierungsrat den Finanzbedarf dafür ein?
7. Wie sollen diese Strassen finanziert werden, mit welchen Konsequenzen?
8. Falls noch keine konkreten und umfassenden Antworten auf diese Fragen gegeben werden können, für wie sinnvoll hält es der Regierungsrat, dass weiterhin Vorstösse für einzelne Staatsstrassenstücke lanciert werden, die auf lokalen und Partikularinteressen beruhen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Peter Stirnemann und Hartmuth Attenhofer, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption für den Kanton Zürich, die zurzeit erarbeitet wird, werden sämtliche Planungen unter Einbezug neuester Erkenntnisse und auf der Grundlage von Machbarkeitsstudien einer umfassenden Zweckmässigkeitsprüfung unterzogen. In diesem Zusammenhang werden auch die Strategie Hochleistungsstrassen (HLS) und die Strategie Hauptverkehrsstrassen (HVS) erarbeitet und gleichzeitig im Projekt «Dringlichkeitsreihung Umfahrungsstrassen» die kantonalen und regionalen Festlegungen nach einheitlichen Kriterien untersucht. Die Strategien HLS und HVS werden in die bis Ende 2001 vorliegende Gesamtverkehrskonzeption einfließen. Die ab Mitte 2001 verfügbare Prioritätenliste wird als Entscheidungsgrundlage für die Beantwortung der Behördeninitiativen für die Umfahrungsstrassen Eglisau und Dietikon bzw. für den Bau des Dettenbergtunnels verwendet.

Beurteilungskriterien für die Erstellung einer Dringlichkeitsabstufung für die Umfahrungsstrassen sind im Wesentlichen der verkehrliche Nutzen der Umfahrungen (Entlastungswirkung, Verkehrssicherheit, Nutzen für den öffentlichen Verkehr usw.) und die Auswirkungen auf die Umwelt (Lärmschutz, Lufthygiene, Landschaft usw.). Auf Grund von Kosten-Nutzen-Überlegungen wird schliesslich die Prioritätenliste der Umfahrungsstrassen erstellt. Diese Prioritätenliste wird – sofern die Finanzierung gewährleistet ist – in erster Linie den Zeitpunkt für den Bau der Umfahrungsstrassen bestimmen und nicht der Zeitpunkt der Lancierung einer Behördeninitiative.

Der geschätzte Finanzbedarf für alle im kantonalen Richtplan festgelegten Umfahrungen einschliesslich Ergänzungen des HLS-Netzes (Umfahrung Bassersdorf–Kloten, Umfahrung Wetzikon, Zusammenschluss Umfahrung Glattfelden–A 51 Bülach, Seetunnel–Ostumfahrung) beträgt rund 6,0 Mia. Franken. Der Zeitpunkt der Verwirklichung der Umfahrungsstrassen richtet sich nach den vorhandenen Mitteln im Strassenfonds. Mit einer Erhö-

hung der Motorfahrzeugsteuer können zusätzliche Mittel für die Realisierung von Ortsumfahungsstrassen bereitgestellt werden.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**