

**4541**

*KR-Nr. 112/2005*

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates an den Kantonsrat  
zum Postulat KR-Nr. 112/2005  
betreffend Elektronik vor Beton**

(vom 3. September 2008)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 11. September 2006 folgendes von den Kantonsräten Willy Germann, Winterthur, und Dr. Christoph Holenstein, Zürich, sowie Kantonsrätin Lisette Müller-Jaag, Knonau, am 18. April 2005 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird ersucht, im Zusammenhang mit der Richtplanung aufzuzeigen, wo und wie mit marktwirtschaftlichen und elektronischen Instrumenten teure Strassenbauten vermieden werden könnten.

---

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich (GVK) vom 13. September 2006 geht von einer nach wie vor steigenden Verkehrsnachfrage in den nächsten Jahren aus. Es bestehen verschiedene Möglichkeiten, diesem Verkehrswachstum so zu begegnen, dass die Erreichbarkeiten im Wirtschaftsraum Zürich weiterhin sichergestellt werden können. In Bezug auf die Strassen verfolgt der Regierungsrat im Wesentlichen zwei Stossrichtungen:

Kurz- und mittelfristig wird mit Verkehrsmanagementmassnahmen versucht, auf die steigende Verkehrsnachfrage zu reagieren. Kernelement ist dabei das integrierte Verkehrsmanagement (IVM). Der Regierungsrat hat hierzu bereits mit Beschluss vom 4. November 1998 ein Gesamtkonzept in Auftrag gegeben. 2001 hat er das Gesamtkonzept genehmigt und für die weiteren Arbeiten einen Projektierungskredit bewilligt. Seit 2004 ist das IVM in der Umsetzungsphase. Die nachfolgend beschriebenen IVM-Strategien zum Einsatz moderner Verkehrstelematik leisten einen wichtigen Beitrag zur Verflüssigung des Verkehrs bei Verkehrsaufkommen nahe bei der Strassenkapazitäts-

grenze. Sie ermöglichen, die Kapazität für den Gesamtverkehr zu erhöhen und gleichzeitig die negativen Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete zu vermindern.

Wo die Verkehrsnachfrage dauerhaft oder wiederkehrend die Kapazität der Strasse übersteigt, stossen die IVM-Strategien an ihre Grenzen. In solchen Bereichen wird längerfristig eine gezielte und punktuelle Anpassung der Strasseninfrastruktur als unerlässlich angesehen. Diese Stossrichtungen werden durch das GVK im Allgemeinen sowie die regionalen GVK und den kantonalen Richtplan Teil Verkehr im Besonderen gestützt. Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 26. März 2007 den revidierten Teil Verkehr des kantonalen Richtplans festgesetzt. Dabei hat er als Zielsetzung festgelegt, die sichere und umweltverträgliche Nutzung des Strassennetzes in erster Linie mit organisatorischen Massnahmen zu gewährleisten. Als Massnahme hat er u. a. vorgesehen, dass der Kanton ein integriertes Verkehrsmanagement mit den Elementen Verkehrsbeeinflussung, regionale Verkehrssteuerung und Parkraummanagement einrichtet und betreibt und damit für eine optimierte Nutzung des Strassennetzes sorgt. Priorität wird der Gewährleistung eines möglichst homogenen Verkehrsflusses auf Hochleistungsstrassen, der Fahrplanstabilität des strassengebunden öffentlichen Verkehrs und dem Schutz der Wohnbevölkerung vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen beigemessen (Ziff. 4.2.3 des Richtplans).

Das IVM ist das tragende Instrument, um den Verkehrsablauf auf dem Strassennetz des Kantons und insbesondere im Bereich der Agglomerationsräume zu verbessern. Wichtigste Aufgabe im Rahmen des IVM ist es dementsprechend, die Verlustzeiten im strassengebunden öffentlichen Verkehr zu verringern und gleichzeitig die Wartezeiten im motorisierten Individualverkehr zu verkürzen. Das IVM umfasst unter anderem die folgenden Kernelemente:

1. Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) auf den Hochleistungsstrassen sind für die Abschnitte A4 Westumfahrung Zürich, A1 Limmattal, A1/A4 Nordumfahrung Zürich, A1/A4 Umfahrung Winterthur geplant oder bereits im Einsatz. Es handelt sich dabei in der Regel um sogenannte Linienbeeinflussungen (Geschwindigkeitsharmonisierung, Überholverbote und Gefahrenwarnung), Zuflussdosierungen und temporäre Standstreifenfreigaben. Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) ist die Zuständigkeit für die weitere Bearbeitung solcher Massnahmen am 1. Januar 2008 an den Bund übergegangen. Der Kanton wird aber weiterhin versuchen, die Umsetzung der Projekte voranzutreiben und das zuständige Bundesamt für Strassen zu unterstützen.

2. Auch für das untergeordnete Strassennetz wurde ein modernes Verkehrsmanagement konzipiert: die regionalen Verkehrssteuerungen (RVS). Durch den Einsatz und die Verbesserung von verkehrsabhängigen Lichtsignalanlagen werden Verlustzeiten im öffentlichen Verkehr minimiert und Wartezeiten im motorisierten Individualverkehr vermindert. Zudem werden die negativen Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete durch eine Verlagerung der Stauräume vermindert. Kerngedanke ist, den Strassenverkehr innerorts flüssig zu halten, um die Kapazität des Netzes voll auszunutzen. Die Systeme können so flexibel arbeiten, dass z. B. Busse des öffentlichen Verkehrs genau dann bevorzugt werden, wenn sie nach Lage im Fahrplan auch wirklich verspätet sind. Für die Bereiche Limmattal, Winterthur und Glattal sind umfassende RVS-Konzepte erarbeitet worden. Im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn wurden bereits Betriebsverbesserungen umgesetzt, die auf diese Konzepte abgestimmt sind. Die Konzepte hat der Regierungsrat mit Beschluss vom 16. Juli 2008 genehmigt, und die Volkswirtschaftsdirektion wurde beauftragt, dem Regierungsrat eine Vorlage an den Kantonsrat für einen Rahmenkreditbeschluss zu beantragen. Weiter wurde die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Erarbeitung von RVS-Konzepten in weiteren Regionen erfüllt sind, und gegebenenfalls solche Konzepte auszuarbeiten.
3. Neben diesen verkehrssteuernden Bewirtschaftungsinstrumenten wird auch gezielte Strassenverkehrsinformation zur Verkehrslenkung zum Einsatz kommen. Dies sind einerseits Informationen, die auf der Reiseroute zur Verfügung stehen (sogenannte On-Trip-Informationen), wie Wechseltextanzeigen (WTA) an Autobahnen. Sechs dieser WTA sind rechtzeitig zur Fussballeuropameisterschaft in Betrieb gegangen. Weitere fünf werden bis 2009 das System vervollständigen. Andererseits werden Überlegungen zur Verbreitung von Informationen vor Fahrtantritt (sogenannte Pre-Trip-Informationen) zurzeit konkretisiert.
4. Um den Nutzen, der durch die beiden Stossrichtungen erzielt wird, zu erhalten, werden aber auch Mittel zur Verkehrsvermeidung und zur Verkehrsverlagerung eingesetzt oder ihr Einsatz wird geprüft. Dazu gehören auch monetäre Systeme, wie sie im Richtplan zur mittelfristigen Einführung vorgesehen sind. Nach dem Abschluss der laufenden Forschung des Bundes im Bereich Mobility Pricing sollen die Ergebnisse für den Raum Zürich interpretiert und die Konsequenzen aufgezeigt werden. Da die Schaffung von Rechtsgrundlagen für das «Road Pricing» aber Bundessache ist, ist es nicht angezeigt, auf kantonaler Ebene mit der Schaffung von Rechtsgrundlagen vorzupreschen, bevor der für die Gesetzgebung

im Bereich von Strassenbenützungsgebühren zuständige Bund die grundlegenden Entscheide gefällt hat.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Telematik ein wichtiges und rasch umsetzbares Element der Strassenverkehrsplanung im Kanton Zürich ist, das der Regierungsrat seit Längerem kennt und nutzt. Sie allein bewältigt die künftigen Probleme auf dem Strassennetz aber nicht.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 112/2005 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:  
Notter

Der Staatsschreiber:  
Husi