

ANFRAGE von Dieter Kläy (FDP, Winterthur), René Isler (SVP, Winterthur) und Barbara Franzen (FDP, Niederweningen)

betreffend Nachweis der Leistungsfähigkeit des Zürcher Strassennetzes gemäss Art. 104, Abs. 2^{bis} der Kantonsverfassung

Am 24. September 2017 hat der Zürcher Souverän die Anti-Stau-Initiative angenommen, die seit 1. Januar 2018 in Art. 104 Abs. 2^{bis} KV verankert ist. Dieser Verfassungsartikel besagt, dass der Kanton für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr sorgt. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen. Damit schreibt die neue Bestimmung einen Ausgleich im umliegenden Strassennetz vor, wenn auf einem Abschnitt des Staatsstrassennetzes die Leistungsfähigkeit vermindert wird. Damit soll sichergestellt werden, dass die heutige Kapazität des Netzes für den motorisierten Privatverkehr erhalten bleibt, auch wenn diese auf einzelnen Abschnitten eingeschränkt wird. Seit dem Inkrafttreten des neuen Verfassungsartikels sind bald 5 Jahre vergangen. Während dieser Zeit hat die Verfassungsvorgabe umgesetzt werden müssen. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen.

1. Was sind generell die ersten Erfahrungen im Umgang und in der Anwendung von Art. 104 Abs. 2^{bis} KV?
2. Wie erfolgt die Prüfung der praktischen Leistungsfähigkeit bzw. mit welcher Methodik wird die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes berechnet?
3. Verkehrsfluss-Simulationen beruhen auf vielen Annahmen. Wie werden die Berechnungen plausibilisiert bzw. nachgeprüft? Wer führt diese Simulationen durch? Externe Dienstleister?
4. Wird regional oder örtlich ein Abbau der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes festgestellt, welche Konsequenzen ergeben sich und welche Massnahmen werden getroffen? Werden im konkreten Fall die Gemeinden miteinbezogen?
5. In konkreten Projekten müssen immer wieder Interessensabwägungen vorgenommen werden. Was ist die Bilanz der Erfahrungen nach fünf Jahren?
6. Im Fokus der Verkehrsplanung stehen insbesondere die grossen Städte Zürich und Winterthur, aber auch die anderen Städte im Kanton. Das Amt für Mobilität vertritt die Interessen des Kantons gegenüber den Städten Zürich und Winterthur in Bezug auf Strassen, Velorouten und Fusswege von überkommunaler Bedeutung. Welche Beurteilung macht der Regierungsrat diesbezüglich auf die Anwendung des Verfassungsartikels?
7. Seit Annahme der Anti-Stau-Initiative wurden nachweislich in den Städten Zürich und Winterthur Strassenverkehrsflächen abgebaut bzw. reduziert, ohne dass – wie in der Kantonsverfassung festgehalten - gleichermassen Ersatz geschaffen worden wäre.
8. Was geschieht mit Strassenabschnitten, welche nach der Annahme der genannten Initiative baulich zurückgebaut worden sind, und wer finanziert eine eventuelle Wiederherstellung des vormaligen Zustandes?

Dieter Kläy
René Isler
Barbara Franzen