

**A N F R A G E** von Marc Bourgeois (FDP, Zürich), Beatrix Frey (FDP, Meilen) und Alex Gantner (FDP, Maur)

betreffend Sanierung kantonale Hauptverkehrsstrasse Bellerivestrasse

Der Zürcher Stadtrat hat am 8. Oktober 2018 mitgeteilt, dass das schon seit längerem geplante und bereits verschobene Bauprojekt Bellerivestrasse neu ausgearbeitet werden soll. Gemäss Medienberichten sollen dabei insbesondere auch Varianten mit insgesamt nur 3 oder gar 2 Spuren sowie Tempo 30 geprüft werden. Unaufschiebbare Sanierungsarbeiten sollen unter Inkaufnahme von Zusatzkosten vorgenommen werden. Es droht eine «ewige Baustelle» auf diesem wichtigen innerstädtischen Strassenabschnitt des Kantons.

Gemäss geltendem kantonalem Richtplan ist die Achse Bellerivestrasse/Utoquai ab Stadtgrenze bis und mit Bellevue eine kantonale Hauptverkehrsstrasse. Am 24. September 2017 hat die Bevölkerung (wie notabene auch der betroffene Wahlkreis selber) den Gegenvorschlag zur Anti-Stauinitiative deutlich mit 61.27 % angenommen. Damit wurde die Kantonsverfassung wie folgt ergänzt: «Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.» Die neue Verfassungsbestimmung ist für die Bellerivestrasse direkt anwendbar. Die Stadt Zürich hat diesbezüglich keine Handlungsfreiheit.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie interpretiert der Regierungsrat den Begriff der «Leistungsfähigkeit» einer Strasse?
2. Offenbar will der Zürcher Stadtrat auch Varianten prüfen, bei denen die Leistungsfähigkeit der Achse Bellerivestrasse/Utoquai oder von Teilbereichen davon potentiell reduziert würde. Wir bitten den Regierungsrat deshalb um die konkrete (namentliche) Bezeichnung der «umliegenden» Strassen, deren Leistungsfähigkeit gegebenenfalls erhöht werden könnte, um der kantonalen Verfassung Genüge zu tun, inklusive Nennung der möglichen Massnahmen pro Strasse.
3. Hält der Regierungsrat eine Reduktion der Leistungsfähigkeit der Bellerivestrasse zulasten anderer umliegender kantonalen Strassen (falls vorhanden) für zweckmässig? Wäre er bereit, die entsprechenden Baukosten zu übernehmen?
4. Bau und Unterhalt von Staatsstrassen werden vom Kanton finanziert. Gilt dies auch für die Projektierungsarbeit von über 10 Jahren, die nun möglicherweise wertlos wird, sowie für willentlich in Kauf genommene Mehrkosten aufgrund der nun anstehenden, unaufschiebbaren Sanierungsarbeiten, die keine langfristige Wirkung entfalten werden? Um welche Beträge handelt es sich gegebenenfalls bei diesen beiden Komponenten? Welches sind die jeweiligen Anteile des Kantons Zürich? Hat der Kanton Zürich in Zusammenhang mit diesem Projekt bereits Beiträge geleistet, und falls ja, in welchem Umfang? In wessen Finanzkompetenz fallen die Anteile des Kantons Zürich?
5. Im kantonalen Richtplan ist unter Strassenverkehr, Karteneintrag 1c eine städtische Hochleistungsstrasse in Form eines Seebeckentunnels entlang Utoquai und General-Guisan-Quai aufgeführt, um im Sinne einer Stadtreparatur den Grossraum Bellevue zu

entlasten. Der Realisierungshorizont wurde auf «mittelfristig» festgesetzt (das heisst zwischen 2025 und 2035). Der kantonale Richtplan enthält bekanntlich verbindliche Festlegungen für die Behörden aller Stufen. Ihm widersprechende Massnahmen sind im Grundsatz ausgeschlossen. Angesichts des städtischen Zurückbuchstabierens an der Bellerivestrasse und in Anbetracht der langen Planungs- und Realisierungszeiten solcher Projekte scheint es zwingend, dieses Projekt gemeinsam mit dem Sanierungsprojekt Bellerivestrasse zu planen. Wie, in welcher Form und insbesondere durch wen hat der konkrete Anstoss für dieses Projekt zu erfolgen? Welche Bemühungen sind bereits erfolgt?

Marc Bourgeois  
Beatrix Frey  
Alex Gantner