

Antrag des Regierungsrates vom 27. Mai 2009

4603

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Rahmenkredits
für Regionale Verkehrssteuerungen**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 27. Mai 2009,

beschliesst:

I. Für die Umsetzung der Konzepte für die Regionale Verkehrssteuerung in den Gebieten Limmattal, Glattal sowie Winterthur und Umgebung (ohne die Städte Zürich und Winterthur) wird ein Rahmenkredit von Fr. 60 500 000 bewilligt.

II. Der Kredit erhöht oder ermässigt sich entsprechend der Baukostenentwicklung zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlags (Preisstand: 2007) und der Bauausführung.

III. Dispositiv I und II unterstehen dem fakultativen Referendum.

IV. Veröffentlichung im Amtsblatt, Textteil.

V. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Weisung

1. Ausgangslage

Die hohen Verkehrsbelastungen auf dem Hochleistungs- (HLS) und Hauptverkehrsstrassennetz (HVS) des Kantons Zürich führen zu den Hauptverkehrszeiten regelmässig zu Netzüberlastungen. Dies führt im motorisierten Individualverkehr (MIV) zu Behinderungen durch Staubildung bzw. Verlustzeiten und im öffentlichen Verkehr zu

Verspätungen, die zu Anschlussbrüchen zwischen Bus und S-Bahn führen können. Um die überlasteten Strassenabschnitte zu umfahren, sucht sich der MIV andere Routen und weicht hierzu auch auf das untergeordnete Netz der Erschliessungs- und Sammelstrassen aus (Schleichverkehr). Dadurch werden insbesondere die Verkehrssicherheit im Langsamverkehr und die Lebensqualität in Wohngebieten beeinträchtigt. Die Behinderungen während der Hauptverkehrszeiten führen zu immer längeren Verkehrsspitzenzeiten, während denen der Verkehrsfluss und damit die Systemleistungsfähigkeit vermindert sind.

Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) ist das Nationalstrassennetz auf den 1. Januar 2008 in die alleinige Verantwortung des Bundes übergegangen. Entsprechend ist seit dem 1. Januar 2008 auch der Bund alleine für das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen zuständig und hat dafür in Emmen die Verkehrsmanagementzentrale Schweiz (VMZ-CH) aufgebaut.

Der Kanton hat im Rahmen des Integrierten Verkehrsmanagements (IVM) auf dem Staatsstrassennetz und unter Berücksichtigung der Anschlüsse des Hochleistungsstrassennetzes Konzepte zur Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) entworfen. Übergeordnetes Ziel dieser Konzepte ist die Optimierung des Verkehrsflusses unter Berücksichtigung der spezifischen Leistungsfähigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel. Die Konzepte wurden in enger Abstimmung mit den betroffenen Städten und Gemeinden sowie weiteren betroffenen Amtsstellen ausgearbeitet. Auch wenn einzelne Städte und Gemeinden einen zusätzlichen Ausbau des Strassennetzes fordern, stehen alle angesprochenen Stellen den konkreten RVS-Massnahmen insgesamt sehr positiv gegenüber. Die Konzepte wurden durch den Regierungsrat mit Beschluss vom 16. Juli 2008 genehmigt.

2. Regionale Verkehrssteuerung

2.1 Ziele und Lösungsansatz der RVS

Mit den Massnahmen der Regionalen Verkehrssteuerung werden verschiedene Ziele verfolgt. So soll erreicht werden, dass Fahrten mit Bus und Auto berechenbar und die Fahrzeiten kürzer sind, und dass der Verkehr innerhalb der Siedlungsgebiete flüssig zirkuliert. Dadurch werden die Anschlüsse zwischen Bus und S-Bahn gewährleistet und Nebenstrassen im Siedlungsgebiet vom Durchgangsverkehr entlastet. Schliesslich wird damit auch die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr verbessert.

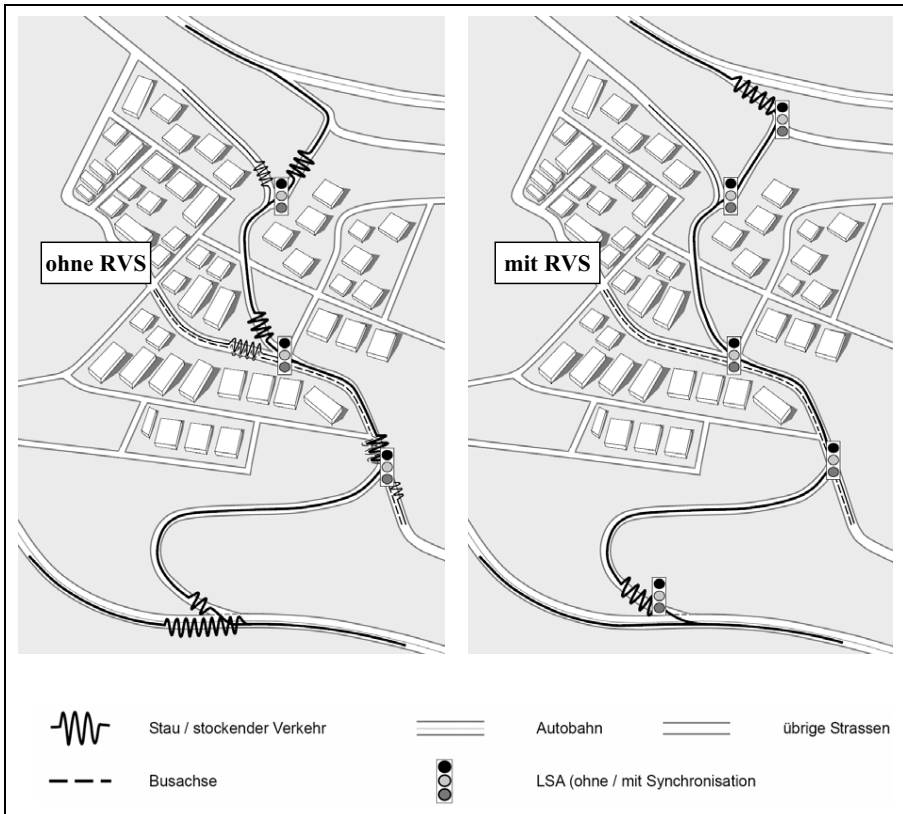
Diese Ziele werden vorab durch eine verbesserte Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur erreicht. Sie sind deshalb dort vorzusehen, wo die Belastungen des Strassennetzes und die Anforderungen an die fahrplanmässige Abwicklung des Busverkehrs am höchsten sind. Dabei handelt es sich um das Limmattal, das Glattal sowie die Region Winterthur und Umgebung. Für diese Gebiete wurden unter der Verantwortung des Kantons RVS-Konzepte erarbeitet.

Die Planung und Umsetzung von Massnahmen auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur liegen nach § 43 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1) in der Verantwortung der Städte. Die Städte Zürich und Winterthur sind in die Erarbeitung der Konzepte einbezogen worden, soweit einzelne Massnahmen auf ihrem Gebiet vorgesehen sind. Diese Massnahmen auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung werden über die Bau- und Unterhaltungspauschalen finanziert.

Die RVS-Massnahmen bewirken insgesamt eine Verflüssigung und damit eine Beschleunigung der Verkehrsströme. Hierzu sind die Übergänge zwischen den Autobahnanschlüssen und dem Hauptstrassennetz aufeinander abzustimmen. Sodann sind einerseits die Verkehrsmengen auf den Hauptstrassen mit der Kapazität der Strassenknoten und andererseits der Verkehrsfluss des MIV mit demjenigen der öffentlichen Busse abzustimmen.

Pufferräume an den Siedlungsgrenzen ermöglichen eine Abstimmung zwischen dem Verkehrsgeschehen auf dem Hochleistungsstrassennetz und auf dem Hauptstrassennetz. Im Siedlungsgebiet selbst wird die Kapazität der Hauptverkehrsstrassen und der Knoten mit baulichen und technischen Massnahmen so verbessert, dass der Verkehrsfluss erhalten bleibt und hohe Verkehrsmengen bewältigt werden können. Wo notwendig werden zusätzliche Massnahmen für den Busverkehr vorgesehen, damit die Fahrplanstabilität ohne Beeinträchtigung des MIV erhöht werden kann.

Die angestrebte Gesamtwirkung der RVS-Massnahmen im Agglomerationsgebiet ist in der nachstehenden Abbildung beispielhaft veranschaulicht.



Wirkungsprinzip der RVS-Massnahmen

2.2 Art und Wirkung der Massnahmen

Für eine effizientere Bewirtschaftung, also eine regionale Steuerung des Strassennetzes, sind in erster Linie verkehrstechnische Anlagen erforderlich. Fallweise sind auch bauliche Anpassungen bzw. Ergänzungen der Infrastruktur vorzunehmen, damit die beabsichtigte Busbevorzugung oder die Verlagerung von Stauräumen umgesetzt werden können.

Die Massnahmen können in folgende Typen unterteilt werden:

- a) Neue Lichtsignalanlagen bei den Autobahnanschlüssen und nötigenfalls Schaffung von zusätzlichem Stauraum, um die Menge des ausfahrenden Verkehrs auf die Kapazität des HVS-Netzes abzustimmen. Da für das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen einschliesslich der Anschlussknoten der Bund zuständig ist, können diese Massnahmen im Umfeld der Nationalstrassen nur zusammen mit dem Bundesamt für Strassen geplant und umgesetzt werden.
- b) Koordination der Lichtsignalanlagen an den neuralgischen Punkten im HVS-Netz, um die Verkehrsströme entsprechend der Netzkapazität zu synchronisieren.
- c) Bau von Busspuren und Einrichtung von Busbevorzugungen, damit die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs in den staugefährdeten Gebieten sichergestellt werden kann.
- d) Punktuelle Netzanpassungen, um die Kapazitäten von neuralgischen Verkehrsknoten zu erhöhen.
- e) Verbesserte Wegweisung und Parkleitsysteme sowie Management der Parkraumausfahrten, um den Parksuchverkehr und Überlastungen der Strassen durch grosse Parkierungsanlagen zu vermindern.
- f) Information der Verkehrsteilnehmenden über Medien und im Strassennetz (Wegweisung, Informationstafeln) verbessern, um die Abfahrtszeiten und das Reiseverhalten der Verkehrsteilnehmenden zu beeinflussen.

2.3 Erfahrungen

Das Pilotprojekt «dynamische Betriebsoptimierung (DBO)» auf den Buslinien 781 und 759 der Verkehrsbetriebe Glattal hat gezeigt, dass die Lichtsignalansteuerung mit Funk und GPS technisch tadellos funktioniert. Damit kann die Busbevorzugung fahrplanbezogen angepasst werden, sodass die Anschlussicherheit erhöht wird. Die Folgeuntersuchung hat zudem gezeigt, dass die verstärkte Busbevorzugung ohne Leistungseinbusse beim MIV erfolgen kann.

Im Rahmen der Projektstudien wurde für das mittlere Glattal eine quantitative Abschätzung des Wirkungspotenzials vorgenommen. Diese hat ergeben, dass auf der Grundlage der heutigen Verkehrsbelastungen mit den RVS-Massnahmen rund 10% zusätzlicher Verkehr in den Spitzenstunden bewältigt werden kann.

3. Kosten und Finanzierung

3.1 Rahmenkredit

Die Kosten für die 40 Massnahmenprojekte beziffern sich wie folgt (Preisstand 2007):

Teilgebiet	Einbezogene Gemeinden	Kosten in Mio. Fr.
Limmattal	Dietikon, Schlieren, Urdorf	2,5
Glattal, Teilgebiet A	Opfikon, Kloten	22,3
Glattal, Teilgebiet B	Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen, Wallisellen	2,2
Glattal, Teilgebiet C	Dübendorf, Hegnau, Volketswil, Wangen-Brüttisellen	23,2
Umgebung Winterthur	Wiesendangen, Winterthur	2,2
Alle Gebiete	Projektleitung, Controlling, Kommunikation (10%)	5,2
Alle Gebiete	Reserve (5%)	2,9
Gesamtkosten		60,5

Grundsätzlich ist eine Mitfinanzierung einzelner RVS-Massnahmen durch den Infrastrukturfonds des Bundes vorgesehen. Die Konzeptideen und eine entsprechende Kostenschätzung sind in das Agglomerationsprogramm des Kantons eingeflossen. Am 19. Dezember 2008 hat der Bundesrat die Vernehmlassung für die Finanzierungsetappe 2011–2014 für das Programm Agglomerationsverkehr eröffnet. Er hat für den Kanton Zürich eine Kostenbeteiligung von 35% an Projekten, die ab 2011 umgesetzt werden, in Aussicht gestellt. Aufgrund der finanziellen Situation des Infrastrukturfonds hat er aber gleichzeitig erklärt, dass diese Gelder erst nach etwa 2015 zur Verfügung stehen werden.

Beitragszahlungen des Bundes können daher derzeit nur provisorisch abgeschätzt werden, da der entsprechende Bundesbeschluss erst 2010 oder 2011 rechtskräftig sein wird. Im Prüfbericht des Bundes vom 12. Dezember 2008 wurden RVS-Massnahmen im Umfang von 31,4 Mio. Franken als beitragsberechtigt bezeichnet. Bei einem Beitragssatz von 35% kann mit einem Bundesbeitrag von rund 11 Mio. Franken gerechnet werden, bei einem Beitragssatz von 40% (wie ihn der Regierungsrat fordert) mit rund 12,5 Mio. Franken.

Für die Gesamtinvestitionssumme von 60,5 Mio. Franken ist ein Rahmenkredit im Sinne von § 39 Abs. 2 des Gesetzes über Controlling

und Rechnungslegung (CRG, LS 611) vom 9. Januar 2006 zu be-
willigen. Dieser Kredit bedarf der Zustimmung der Mehrheit aller
Kantonsratsmitglieder (Art. 56 Abs. 2 lit. a Kantonsverfassung vom
27. Februar 2005, LS 101). Über die Verwendung des Rahmenkredits
beschliesst nach § 43 Abs. 1 CRG der Regierungsrat. Die Ausgaben
sind im Budget 2009 und im KEF 2010–2012 im Umfang von 35 Mio.
Franken in der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, eingestellt. Die
übrigen Ausgaben werden in den folgenden KEF-Jahren geplant.

3.2 Folgekosten

Es ist mit Kapitalfolgekosten von 2,5% des Gesamtkredits, d. h.
jährlich 1,3 Mio. Franken, zu rechnen. Für die 25 neu zu errichtenden
Lichtsignalanlagen im Wert von insgesamt rund 12,5 Mio. Franken fal-
len erfahrungsgemäss jährliche Betriebs- und Unterhaltskosten von
4%, d. h. Fr. 500 000 an. Für die baulichen Massnahmen (insbesondere
Busspuren sowie Anpassungen von Knoten) fallen gegenüber dem
heutigen Zustand keine nennenswerten zusätzlichen Betriebs- und
Unterhaltskosten an.

3.3 Auswirkungen auf die Gemeinden

Diese Massnahmen haben keine finanziellen Auswirkungen auf die
Gemeinden.

4. Umsetzung

Zur Nutzung von Synergien mit laufenden Vorhaben wurden ein-
zelne Massnahmen, welche die ihnen im Rahmen der RVS beigemessene
Wirkung auch alleine entfalten können, im Rahmen von Sanie-
rungsprojekten oder im Zusammenhang mit dem Bau der Glattalbahn
bereits umgesetzt. Diese Massnahmen sind nicht Bestandteil dieses
Rahmenkredits.

Ihre höchste angestrebte Wirkung entfalten die Massnahmen je-
doch als Gesamtpaket innerhalb der Räume. Eine Priorisierung der
Massnahmen innerhalb der drei Räume ist deshalb nicht zweckmässig.
Zwischen einzelnen Massnahmen bestehen zum Teil aber funktionale
Abhängigkeiten, die eine Etappierung erforderlich machen. Aufgrund
des vergleichbaren verkehrlichen Problemdrucks in den drei Räumen
ist auch eine Priorisierung zwischen den drei Räumen weder sinnvoll
noch erforderlich. Die Umsetzung soll deshalb schrittweise unter Be-

rücksichtigung der beschriebenen Abhängigkeiten zwischen Einzelmassnahmen und parallel in den drei Räumen durchgeführt werden.

Die RVS-Massnahmen sollen bis 2015 umgesetzt sein. Die meisten RVS-Massnahmen sind mit Drittprojekten der Gemeinden zu koordinieren. Der Zeitplan für die Umsetzung muss deshalb im Einzelfall aufgrund dieser Abhängigkeiten erarbeitet werden. Mit Kommunikationsmassnahmen sollen Zielsetzungen und Nutzen der RVS-Massnahmen der Öffentlichkeit erklärt werden.

Daraus kann der folgende Grobzeitplan abgeleitet werden:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Beschluss Rahmenkredit	●						
Projektierung der Massnahmen		▨		▨			
Realisierung der Steuerungsmassnahmen		▨					
Realisierung der baulichen Massnahmen			▨				
Information und Kommunikation		▨					

5. RVS-Massnahmen im übrigen Kantonsgebiet

Die RVS-Massnahmen, die Gegenstand dieser Vorlage bilden, betreffen die Gebiete des Kantons mit dem grössten Problemdruck. Um die kurzfristig zu erzielende Wirkung dieser Massnahmen nicht zu gefährden, sind sie umgehend umzusetzen. Es ist indes nicht auszuschliessen, dass inskünftig auch für andere Gebiete RVS-Konzepte ausgearbeitet werden. Der konkrete Handlungsbedarf und die erforderlichen Mittel können zum heutigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Die entsprechenden Ausgaben werden daher gegebenenfalls gesondert zu bewilligen sein.

6. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, für die Umsetzung der RVS-Massnahmen einen Rahmenkredit von Fr. 60 500 000 zu bewilligen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:
Aeppli

Der Staatschreiber:
Husi