

ANFRAGE von Christian Schucan (FDP, Uetikon am See), Beatrix Frey-Eigenmann (FDP, Meilen) und Corinne Hoss-Blatter (FDP, Zollikon)

betreffend Gesamtverkehrskonzept, kantonale Richtplanung und Anbindung Bezirk Meilen an das übergeordnete Strassennetz

Mobilität ist auch in Zukunft ein wichtiger Eckpfeiler für die volkswirtschaftliche Entwicklung des Kantons Zürich. Mit dem Gesamtverkehrskonzept und dem kantonalen Richtplan sollen die planerischen Grundlagen gelegt werden, damit eine optimale Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur erfolgen kann. Wenn es aber um die praktische Realität geht, dann hapert es. Im kantonalen Richtplan gibt es etliche Eintragungen, welche wohl kaum je realisiert werden. Auch findet eine nicht zu unterschätzende technologische Entwicklung im Bereich der Mobilität statt, welche möglicherweise Anpassungen in der Planung erfordern.

Fokussiert man diese Fragestellung auf den Bezirk Meilen, dann stellt man fest, dass der Bezirk Meilen unzureichend an das übergeordnete Strassennetz angebunden ist. Zum einen ist die Situation rund um die Bellerivestrasse ein gordischer Knoten, zum anderen sind keine Pläne für eine bessere Anbindung des Bezirks an das übergeordnete Netz und damit eine Entlastung der Stadt Zürich vom Transitverkehr ersichtlich. Auch eisenbahntechnisch ist der Bezirk primär via Bahnhof Stadelhofen angebunden. Mit dem vierten Gleis im Stadelhofen und dem damit verbundenen Ausbau des Schienennetzes im Bezirk wird zwar ein durchgehender Viertelstundentakt möglich, es gibt aber immer noch keine Ausweichmöglichkeiten im Falle von Problemen im Bereich Tiefenbrunnen-Stadelhofen-Zürich Museumstrasse und die Anbindung an die Region Zürich-Nord und den Flughafen wird mit STEP 35 klar verschlechtert. Auch der schienengebundene Güterverkehr muss ebenfalls dieses Nadelöhr benutzen.

In diesem Zusammenhang haben wir folgende Fragen an den Regierungsrat:

1. Welche veränderten Anforderungen stellt die zukünftige Mobilität in Anbetracht der technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen an die Verkehrsinfrastruktur und welche planerischen Massnahmen im Bereich der Richtplanung oder Anpassungen der Infrastruktur sind diesbezüglich notwendig?
2. Ein vollständiger Ring (strassengebunden und schienengebunden) rund um die Stadt Zürich würde die Stadt von Transitverkehr entlasten (Vermeidung Single Point of Failure bzw. Vermeidung des Nadelöhrs), neue Tangentialverbindungen schaffen und damit die Regionen rund um die Stadt Zürich besser verbinden, was deren wirtschaftliche Entwicklung fördern würde. Welche Lücken wären hierzu zu schliessen, welche planerischen Schritte dafür nötig?
3. Welchen Stellenwert hätte diesbezüglich der Seetunnel (Verbindung Zürich-Brunau – Zürich-Tiefenbrunnen – Dübendorf-Neugut)? Gibt es Möglichkeiten, diesen mit dem Seebeckentunnel so zu kombinieren, dass das Kosten-/Nutzenverhältnis weiter verbessert werden kann?
4. Was muss für eine Realisierung des Seetunnels in die Wege geleitet werden und mit welchen groben Kosten wird für ein solches Vorhaben gerechnet? Welche städtebauliche Entwicklung ergäbe sich daraus für die Stadt Zürich?

5. Welche Einträge im kantonalen Richtplan sollten im Kontext des Ringverkehrs und im Hinblick auf einen maximalen Nutzen für alle Regionen überprüft und allenfalls bereinigt werden? Welches Vorgehen wäre hierzu zielführend?

Christian Schucan
Beatrix Frey-Eigenmann
Corinne Hoss-Blatter