

Sitzung vom 22. Juli 1998

1649. Anfrage (Tangentialverkehr Limmattal/Glattal)

Kantonsrätin Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, hat am 4. Mai 1998 folgende Anfrage eingereicht:

In der Antwort des Regierungsrates zur Anfrage KR-Nr. 308/1997 von Reto Cavegn betreffend Verkehrsüberlastung Gubristtunnel vom 12. November 1997 wird eine bald zur Verfügung stehende «Rahmenprognose 2010 für den Gesamtverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Nationalstrassen» erwähnt. Daraus werden sich laut Regierungsrat Massnahmen zur Lösung der Kapazitätsprobleme ableiten lassen. Die für die Beziehung Limmattal Glattal vom Regierungsrat erwähnten Massnahmen erwecken den Eindruck der Beschränkung auf den Bereich des motorisierten Strassenverkehrs. Dies ist nicht nur aus grundsätzlichen Überlegungen erstaunlich, sondern auch darum, weil bereits 1994 die Frage eines ÖV-Planungskorridors zwischen Zürich-Nord und dem Limmattal aufgeworfen worden ist. Der Zürcher Stadtrat formulierte damals eine Einwendung im Rahmen der Festsetzung des kantonalen Richtplans. In der Stellungnahme (Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen) hiess es u.a. dazu, es seien entsprechende Abklärungen zu treffen.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass die konstatierten Verkehrsprobleme im Tangentialverkehr Limmattal–Glattal nur auf der Basis einer Gesamtsicht, also unter Einbezug des öffentlichen Verkehrs, lösbar sind?
2. Wenn ja, welches sind die Vorstellungen des Regierungsrates über die zukünftigen Aufgaben des öffentlichen Verkehrs auf dieser tangentialen Verkehrsbeziehung? Lassen sie sich mit dem bestehenden (Schiene) Netz erfüllen oder sind neue Verbindungen, evtl. auch für den Güterverkehr, ins Auge zu fassen?
3. Wer ist zuständig für die Planung und Umsetzung von Massnahmen im Bereich des öffentlichen und des motorisierten Strassenverkehrs zur Lösung dieses überregionalen Problems?
4. Stützen sich die Vorstellung des Regierungsrates auf andere als die bereits erwähnte Studie ab? Sind weitere Untersuchungen nötig und vorgesehen?
5. Muss es nicht das Ziel sein, den heute sehr geringen Anteil des öffentlichen Verkehrs auf dieser stark wachsenden Tangentialbeziehung aus ökologischen und verkehrlichen Gründen nachhaltig zu steigern? Fliessen in die versprochenen Massnahmen zur Lösung der Kapazitätsprobleme ökologische Überlegungen ein? Wenn ja, welche?
6. Der vorgesehene Ausbau des Baregg隧nels im Kanton Aargau wird für den Kanton Zürich zusätzliche Belastungen, gerade auf der A20 wie auch auf der A1 Richtung Stadt Zürich, bringen. Ist der Regierungsrat bereit, diese drohende Entwicklung im Kontaktgremium Aargau–Zürich anzusprechen und nach Lösungen zu suchen?
7. Welche Kapazitätserweiterungen und insbesondere Ausbauten von Hochleistungsstrassen stehen ausser der A20 (Nordumfahrung) aufgrund der aktuellen und prognostizierten Autoverkehrsbelastung in Zürich-Nord zur Diskussion?
8. Welche kurzfristigen betrieblichen Massnahmen im Bereich Hochleistungsstrassen stehen zur Diskussion, um die Kapazitätsprobleme in den Griff zu bekommen?

Begründung:

Das Glattal und das Limmattal sind zwei hochbelastete Regionen mit eingeschränkter Umwelt- und Lebensqualität. Wesentlich mitverantwortlich dafür ist der motorisierte Strassenverkehr, der gerade auf der Nordumfahrung (A20) ein alle Prognosen sprengendes Wachstum verzeichnet. Entscheide, die zur Verbesserung der Situation führen sollen, müssen sorgfältig überlegt und unter Einbezug von ökologischen, raumplanerischen und verkehrlichen Aspekten getroffen werden. Massnahmen, die sich auf den Tangentialverkehr Limmattal–Glattal beziehen, wirken sich grossräumig auf die Verkehrsmittelwahl, z.B. im Verkehr mit dem

Flughafen, und damit auf die Umweltbelastungen aus. Ebenso werden damit die Marktchancen des öffentlichen Verkehrs beeinflusst.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Barbara Hunziker Wanner, Rümlang, wird wie folgt beantwortet:

Die umfassende Reform der Verwaltungsstruktur, die der Regierungsrat 1996 eingeleitet hat, bezweckt im Bereich Verkehr, die bisherige Aufteilung zwischen dem privaten Verkehr (Baudirektion) und dem öffentlichen Verkehr (Volkswirtschaftsdirektion) zu durchbrechen und die Verantwortung für die Gesamtverkehrskonzeption einer Direktion zu übertragen. Diese Funktion wird von der Volkswirtschaftsdirektion wahrgenommen, die zu diesem Zweck das neue Amt für Verkehr gebildet hat. Damit soll die Verkehrsplanung auf normativer und strategischer Ebene im Kanton Zürich und damit auch auf der Verbindung Limmattal–Glattal aus einer Gesamtsicht erfolgen.

Am 1. April 1998 hat der Regierungsrat von den Resultaten der Rahmenprognose 2010 für den Gesamtverkehr im Kanton Zürich Kenntnis genommen und die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, unter Beizug der Polizei- und der Baudirektion im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption Ziele zu formulieren, Massnahmenkonzepte zu erarbeiten und bis Ende 1999 Bericht zu erstatten. Auf dieser Grundlage werden auch die langfristigen Ausbauprogramme entwickelt werden können.

Der Regierungsrat hat bereits im Zusammenhang mit der Anfrage KR-Nr. 116/1998 darauf hingewiesen, dass zurzeit noch keine konkreten Pläne für zusätzliche Schienenverbindungen zwischen dem Limmattal und dem Glattal bestehen. Ausgehend von vorhandenen Planungsgrundlagen müssen vertiefte Untersuchungen angestellt werden. Erste Ergebnisse werden 1999 vorliegen. Auch die in einer Konferenz zusammengeschlossenen Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Nachbarkantone haben ein Interesse an einem solchen Projekt angemeldet.

In der «Plattform Aargau–Zürich» sowie in der «Arbeitsgruppe 3. Röhre Baregg Tunnel», in welcher auch Vertreter des Kantons Zürich mitwirken, werden die Interessen des Kantons Zürich bezüglich der Auswirkungen des Ausbaus des Baregg隧nels auf die A20 und die A1 in Richtung Zürich wahrgenommen. Zudem wird der Kanton Zürich im Rahmen der Vernehmlassung zum Projekt N 1, Kapazitätserweiterungen Baregg, UVB 3. Stufe, flankierende Massnahmen im Verkehrsbereich, Stellung nehmen.

In den kommenden Jahren werden Kapazitätsprobleme mit dem in Planung befindlichen integrierten Verkehrsmanagement (IVM) angegangen werden müssen. Mit dem IVM soll unter anderem die Funktionsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems im Kanton Zürich erhalten und verbessert sowie die Infrastruktur effizient genutzt werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
i.V. **Hirschi**