

Sitzung vom 16. Januar 2019

**38. Anfrage (Sanierung kantonale Hauptverkehrsstrasse  
Bellerivestrasse)**

Kantonsrat Marc Bourgeois, Zürich, Kantonsrätin Beatrix Frey-Eigenmann, Meilen, und Kantonsrat Alex Gantner, Maur, haben am 22. Oktober 2018 folgende Anfrage eingereicht:

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. Unaufschiebbarer 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 kantonaler 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?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marc Bourgeois, Zürich, Beatrix Frey-Eigenmann, Meilen, und Alex Gantner, Maur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Gemäss Schweizer Norm SN 640017a «Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbarkeit – Grundlagennorm» definiert sich die Leistungsfähigkeit folgendermassen: Unter Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanlage wird die grösstmögliche Verkehrsstärke verstanden, von der erwartet werden kann, dass sie einen Abschnitt dieser Anlage während eines gegebenen Zeitintervalls, bei gegebenen Strassen-, Verkehrs- und Be-

triebsbedingungen, durchfahren kann. Unter «Strassenbedingungen» werden die geometrischen Eigenschaften und die bauliche Ausprägung eines Strassenabschnittes (sowie die Strassenzustands- und Witterungsverhältnisse) verstanden. Mit «Verkehrsbedingungen» sind die Zusammensetzung des Verkehrsstromes aus Fahrzeugen unterschiedlicher Art sowie die Aufteilung auf Verkehrsstreifen und Richtung des Verkehrsstromes gemeint. Unter «Betriebsbedingungen» werden alle Anordnungen zur Steuerung oder Regelung des Verkehrsablaufes verstanden.

Die so definierte Leistungsfähigkeit als Zusammenspiel dieser Faktoren ist bedeutsam für die Beurteilung im Sinne von Art. 104 Abs. 2<sup>bis</sup> der Kantonsverfassung (KV, LS 101). Die Messgrösse für die Leistungsfähigkeit ist Fahrzeuge pro Stunde [Fz/h] und Richtung.

Zu Fragen 2 und 3:

Die Bellerivestrasse ist eine Durchgangsstrasse des Bundes, auf der Verkehr kanalisiert werden soll. Auch im kantonalen Richtplan ist die Achse Bellerivestrasse–Utoquai als Hauptverkehrsstrasse bezeichnet. Hauptverkehrsstrassen bilden zusammen mit den Hochleistungsstrassen das übergeordnete Strassennetz und haben die Aufgabe, den Verkehr möglichst abseits lärmempfindlicher Nutzungen zu kanalisieren. Der Strassenraum dient dabei sowohl dem motorisierten Individualverkehr als auch dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr. Gemäss Pt. 4.2.2 Abs. 1 des kantonalen Richtplans sind an Hauptverkehrsstrassen Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsqualität vorzusehen, soweit die Verkehrsbelastung das zulässt.

Die heutige Leistungsfähigkeit der Bellerivestrasse muss auch in Zukunft erhalten bleiben. Es gibt keine umliegenden Strassen, die von der verkehrlichen Bedeutung her gleichwertig sind und deren Leistungsfähigkeit erhöht werden könnte.

Zu Frage 4:

Der Kanton Zürich leistet keine direkten, projektbezogenen Beträge an die Stadt Zürich. Gemäss §§ 46 und 47 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) wird den Städten jährlich ein Betrag für den Bau (Baupauschale) und einer für den Unterhalt (Unterhaltungspauschale) überwiesen. Dieser wird gemäss der in § 46 Abs. 2 bzw. § 47 Abs. 2 StrG vorgegebenen Formel berechnet. Das heisst, dem Kanton Zürich entstehen grundsätzlich keine Mehrkosten. Wenn ein Projekt höhere Kosten generiert, steht der Stadt Zürich für andere Projekte aus den Jahrespauschalen weniger zur Verfügung.

Gemäss § 45 Abs. 1 StrG arbeiten die Städte die Projekte aus. Die bereinigten Projekte bedürfen anschliessend der Genehmigung durch den Regierungsrat (vgl. § 45 Abs. 3 StrG). Im Genehmigungsbeschluss werden auch die Kostenfolgen geregelt.

Gemäss § 39 lit. d in Verbindung mit Anhang 2 der Finanzcontrollingverordnung (LS 611.2) ist die Volkswirtschaftsdirektion für die Bewilligung der Ausgaben nach §§ 46 und 47 StrG abschliessend zuständig.

Betreffend das hier interessierende Vorhaben Bellerivestrasse wurde dem Regierungsrat noch kein Genehmigungsantrag gestellt.

Zu Frage 5:

Gemäss Strassengesetz liegt die Planungshoheit für dieses Objekt grundsätzlich bei der Stadt Zürich, wobei derzeit keine Planungsarbeiten am Seebeckentunnel bekannt sind. Soweit bekannt, liegen auch keine fachlichen Grundlagen dazu vor.

Da der Richtplaneintrag verbindlich ist, sind die Behörden aller Stufen verpflichtet, alles zu unterlassen, was einer Verwirklichung des Seebeckentunnels entgegenstehen oder diese wesentlich erschweren würde. Der Bau eines Seebeckentunnels im Untergrund des Zürichsees setzt umfangreiche geologische, bautechnische und verkehrliche Abklärungen voraus. Eine rasche Verwirklichung dieses Vorhabens ist daher nicht zu erwarten. Vor diesem Hintergrund wäre es nach Einschätzung des Regierungsrates nicht sachgerecht, die anstehende Sanierung der Bellerivestrasse mit dem Vorhaben Seebeckentunnel zu verknüpfen. Die Sanierung der Bellerivestrasse ist unabhängig vom späteren Bau eines Seebeckentunnels zu beurteilen und steht diesem nicht entgegen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**