

Sitzung vom 24. Januar 2001

**103. Postulat (Aufrechterhaltung der Kapazität der Stadtzürcher Verkehrsachsen)**

Die Kantonsräte Adrian Bergmann, Meilen, Thomas Meier, Zürich, und Hans Badertscher, Seuzach, haben am 6. November 2000 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten, dem Kantonsrat in einem Bericht darzulegen, wie die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der Hauptstrassen in der Stadt Zürich sichergestellt werden kann.

Begründung:

Die Zürcher Stadtregierung hat am 27. September 2000 mit Mehrheitsentscheid beschlossen, der Stimmbevölkerung einen Kredit von 24 Millionen Franken zu beantragen, um «zu breite und zu schnell befahrene» Hauptstrassen in der Limmatstadt zu «redimensionieren». Mit innert zehn Jahren auszuführenden «Umgestaltungsprojekten» soll unter anderem das Ziel eines «langsameren und gleichmässigeren Tempos des Motorfahrzeugverkehrs» erreicht werden.

Eine Redimensionierung der Hauptverkehrsachsen in der Stadt Zürich hätte auf Grund des damit einhergehenden Kapazitätsabbaus grossräumige Verkehrsprobleme mit negativen Auswirkungen weit über die Kantonshauptstadt hinaus zur Folge. Das Ergebnis wäre ein Export des bereits heute real existierenden Verkehrsnotstands der Limmatstadt auf den Kanton. Aus diesen Gründen sowie angesichts der Tatsache, dass Hauptstrassen der Gewährleistung eines flüssigen und sicheren Autoverkehrs und eines gut funktionierenden öffentlichen Verkehrs dienen, hat der Kanton darauf hinzuwirken, dass die Leistungsfähigkeit der Verkehrsachsen der Stadt Zürich erhalten bleibt und ein künstlicher Kapazitätsabbau verhindert wird.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Adrian Bergmann, Meilen, Thomas Meier, Zürich, und Hans Badertscher, Seuzach, wird wie folgt Stellung genommen:

Bei dem von den Postulanten zitierten Stadtratsbeschluss vom 27. September 2000 handelt es sich um einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative vom 2. Juni 1998 betreffend «Hauptstrassen zum Leben». Darin heisst es unter dem Titel «Umgestaltete, sichere Hauptstrassen» wörtlich: «Für die beispielhafte Umgestaltung zu breiter und zu schnell befahrener Hauptstrassenabschnitte sowie von unattraktiven Plätzen und Knotenpunkten, die im Kompetenzbereich der Stadt liegen, wird ein Rahmenkredit von 24 Mio. Franken bewilligt. Die Bewilligung der einzelnen Objektkredite erfolgt im Rahmen der allgemeinen Kompetenzordnung. Der Rahmenkredit kann auch für von den zuständigen Direktionen des Kantons Zürich bewilligte Projekte auf überkommunalen Strassen eingesetzt werden.

...

Das ursprüngliche Hauptziel der Volksinitiative, eine nachhaltige und stadtverträgliche Umgestaltung von Hauptstrassen zu schaffen, wird im Rahmen der neuen, verkehrspolitischen Mobilitätsstrategie weiterverfolgt.»

Dieser Gegenvorschlag zeigt, dass der Stadtrat den vorgeschlagenen Rahmenkredit für Verkehrsberuhigungsprojekte einsetzen will, die im städtischen Kompetenzbereich liegen bzw. für solche, die von den zuständigen kantonalen Stellen bewilligt worden sind.

Im Übrigen ist bezüglich der Zuständigkeiten für Umgestaltungsprojekte auf Hauptstrassen Folgendes festzuhalten: Staatsstrassen und damit Strassen mit überkommunaler Bedeutung sind die Strassen des kantonalen und regionalen Verkehrsplans (vgl. §§ 5 Abs. 1 und 43 Abs. 2 des Strassengesetzes [StrG, LS 722.1]). Projekte für solche Strassen bzw. Strassenänderungen, die der Stadtrat von Zürich ausarbeitet, muss dieser der Baudirektion sowie den interessierten Planungsverbänden und Nachbargemeinden zur Vernehmlassung unterbreiten (§ 45 Abs. 1 StrG). Die bereinigten Projekte bedürfen der Genehmigung des Regierungsrats (§ 45 Abs. 3 StrG). Der Regierungsrat hat zudem mit Beschluss vom 4. Mai 1994 auf dem Gebiet der Stadt Zürich die Durchgangsstrassen nach Bundesrecht (Autobahnen, Autostrassen, Hauptstrassen) festgesetzt, die den von Bundesrechts wegen zugelassenen Motorfahrzeugverkehr zu bewältigen haben. Ausserdem hat der Regierungsrat

den Stadtrat von Zürich bereits mit Beschluss vom 25. November 1991 angewiesen, Massnahmen, die eine Kapazitätsreduktion auf den Strassen mit überkommunaler Bedeutung zu bewirken vermögen, der Baudirektion bzw. der damaligen Polizeidirektion (heute Direktion für Soziales und Sicherheit) zur Prüfung und zur Durchführung des Genehmigungsverfahrens nach §45 StrG einzureichen. Diese Anweisung erfolgte in Anwendung der Oberaufsicht des Regierungsrates über das gesamte Strassenwesen (§40 StrG).

Diese Ausführungen zeigen, dass die bestehenden gesetzlichen Instrumente genügen, um die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der Hauptstrassen in der Stadt Zürich durch den Kanton sicherzustellen. Insbesondere das Instrument der Genehmigungspflicht dient als präventives Aufsichtsmittel. Der Regierungsrat ist auch gewillt, von der ihm zustehenden Aufsichtskompetenz Gebrauch zu machen und die überkommunalen oder nationalen Interessen – unter gebührender Berücksichtigung der Interessen der Stadt Zürich – auf städtischen Strassen wahrzunehmen. Im Übrigen gibt der Wortlaut des stadträtlichen Gegenvorschlages nicht Anlass zu der Befürchtung, in Zürich solle ohne Einverständnis der zuständigen Stellen des Kantons Verkehrsberuhigung auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung oder Durchgangsstrassen im Sinne des Bundesrechts betrieben werden.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**