

Sitzung vom 8. Juli 2009

1157. Dringliches Postulat (Zuständigkeit Hauptverkehrsstrassen)

Die Kantonsräte Hans Frei, Regensdorf, Lorenz Habicher, Zürich, und Hans Egli, Steinmaur, haben am 25. Mai 2009 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die Oberaufsicht und Zuständigkeit über die Hauptverkehrsstrassen auf dem gesamten Kantonsgebiet herzustellen. Grundlage bildet der Kantonale Richtplan Verkehr, Kapitel 4.2 Strassenverkehr gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007.

Begründung:

Mit der Genehmigung des kantonalen Verkehrsrichtplanes vom 26. März 2007 wurde das Strassennetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und den Velo- und Fussverkehr festgesetzt. In Abstimmung mit dem Schienennetz stellt dieser die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete sicher.

Mit der Eröffnung der Westumfahrung Zürich wurde durch die Stadt Zürich ohne Not die Leistungsfähigkeit verschiedener Hauptverkehrsachsen drastisch reduziert. Hauptverkehrsachsen bilden in ihrer Funktion und Zuordnung das übergeordnete Strassennetz, sie sind im Verbund mit den Hochleistungsstrassen die wichtigsten Achsen für den MIV, dies gilt insbesondere auch bei der Erschliessung von grossen Siedlungsgebieten.

Dem Regierungsrat obliegt die Oberaufsicht über das gesamte Strassenwesen, der Baudirektion die unmittelbare Aufsicht über die Staatsstrassen. Die behördenverbindliche Umsetzung der Verkehrsplanung liegt beim Regierungsrat. Sämtliche Massnahmen betreffend Unterhalt, baulichen Veränderungen und Verkehrssteuerung sind auf dem gesamten Hauptverkehrsstrassennetz durch den Regierungsrat zu vollziehen. Die Aufgabenübertragung an die Städte Zürich und Winterthur ist aufzuheben.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 15. Juni 2009 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum dringlichen Postulat Hans Frei, Regensdorf, Lorenz Habicher, Zürich, und Hans Egli, Steinmaur, wird wie folgt Stellung genommen:

Die Westumfahrung Zürich schliesst eine Hauptlücke im nationalen Autobahnnetz und ermöglicht die Entlastung der Stadt Zürich vom Durchgangsverkehr. Damit die Westumfahrung ihre entlastende Wirkung erzielt, sind flankierende Massnahmen erforderlich. Sie dienen dazu, den bisherigen Transitverkehr auf die neue Umfahrung umzuleiten und den innerstädtischen Verkehr zu kanalisieren. Die Leistungsfähigkeit auf den städtischen Strassen wird langfristig in dem Ausmass begrenzt, in dem die Verkehrsbelastung gemäss den Verkehrsprognosen abnimmt. Die ursprünglich als Provisorium errichtete Westtangente, bestehend aus zwei zweispurigen Achsen im Einbahnverkehr, wird ersetzt. Die Achse Bullinger-, Sihlfeld- und Weststrasse wird zurückgebaut und die Strassen werden wieder als Quartierstrassen ausgestaltet. Die Achse Schimmel-, Seebahn- und Hohlstrasse wird von der Transitachse zur innerstädtischen Hauptverbindung im Gegenrichtungsverkehr umgestaltet. Ohne die Begrenzung der Leistungsfähigkeit der entlasteten Strecken durch flankierende Massnahmen ist eine Umlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Umfahrungsstrasse nicht möglich. Es wäre nicht zu verantworten, eine teure Stadtumfahrung zu erstellen, ohne gleichzeitig darauf hinzuwirken, dass der Durchgangsverkehr nicht mehr uneingeschränkt durch immissionsempfindliches städtisches Siedlungsgebiet fließen kann.

Bei diesen Massnahmen handelt es sich nicht um eigenmächtige Eingriffe der Stadt Zürich. Die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung wurden in Zusammenarbeit mit dem Kanton erarbeitet und bilden als Folge eines Bundesgerichtsentscheides (BGE 122 II 165) Bestandteil des Projektes für die N4/N20 (Umfahrung Birmensdorf und Uetlibergtunnel). Die flankierenden Massnahmen werden zu einem bedeutenden Teil vom Bund mitfinanziert. Der Regierungsrat hatte bereits verschiedentlich Gelegenheit, dem Kantonsrat die flankierenden Massnahmen in der Stadt Zürich darzulegen, letztmals in seiner Stellungnahme zum Postulat KR-Nr. 63/2007 betreffend Entlastung Westtangente, unter Hinweis auf vorangegangene Vorstösse. Auf diese Ausführungen kann verwiesen werden.

Die flankierenden Massnahmen für die Westumfahrung entsprechen ferner dem kantonalen Richtplan Verkehr vom 26. März 2007, der die Abklassierung der Achse Bullingerstrasse–Sihlfeldstrasse–Weststrasse

und den Rückbau bei Ersatz vorsieht. Diese Achse hat keine Verbindungsfunktion mehr. Die Achse Schimmelstrasse–Seebahnstrasse–Hohlstrasse bleibt weiterhin als Hauptverkehrsstrasse bestehen. Die von der Stadt Zürich vorgenommenen Leistungsbegrenzungen und die geplanten baulichen Massnahmen im Bereich der Westtangente vollziehen also die Richtplanvorgaben.

Die Städte Zürich und Winterthur sind gemäss § 43 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) für die Erstellung, den Ausbau und den Unterhalt der Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet zuständig. Überkommunale Bedeutung haben die Strassen des kantonalen und regionalen Richtplanes. Die Projektierung und Projektfestsetzung erfolgen durch die Stadträte. Die bereinigten Projekte bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat (§ 45 StrG). Die Städte Zürich und Winterthur sind somit gesetzlich mit der Wahrung der kantonalen Interessen am Strassennetz mit überkommunaler Bedeutung betraut. Diese Aufgabenteilung hat sich im Grundsatz bewährt, sie ist zweckmässig und daher beizubehalten. Mit der laufenden Revision des Strassengesetzes ist aber eine Stärkung der Position des Kantons bei der Planung und Finanzierung der Strasseninfrastruktur vorgesehen (RRB Nr. 549/2009, www.rrb.zh.ch). Diese Änderungen an der heutigen Aufgabenteilung genügen zur Wahrung der kantonalen Interessen. Die postulierte vollständige Aufhebung der Aufgabenübertragung an die Städte Zürich und Winterthur geht demgegenüber viel zu weit. Die zahlreichen Koordinationsaufgaben im dichten städtischen Raum mit verschiedenen Werkträgern und den Trägern des öffentlichen Verkehrs können durch die Städte besser und effizienter wahrgenommen werden. Zudem wäre die kantonale Verwaltung mit der bestehenden Infrastruktur und ihrem Personal nicht in der Lage, diese umfangreichen Aufgaben zu übernehmen.

Der Regierungsrat wird im Postulat aufgefordert, die Oberaufsicht «herzustellen». Es besteht kein Anlass für aufsichtsrechtliches Einschreiten der kantonalen Instanzen. Zudem ist die Aufgabendelegation an die Städte Zürich und Winterthur wie dargelegt im kantonalen Recht geregelt. Eine Änderung des geltenden Rechts durch Ausübung der Oberaufsicht ist nicht möglich. Der im Postulat angeführte § 50 des Strassenverkehrsgesetzes (recte: Strassengesetz) erlaubt dem Kanton im Einzelfall, Strassen des kantonalen und unter gewissen Voraussetzungen des regionalen Verkehrsplanes zu erstellen oder auszubauen, wenn er das Vorhaben aus zeitlichen Festlegungen der Richtplanung oder aus verkehrstechnischen Gründen für notwendig hält und die Standortgemeinde dessen Verwirklichung ablehnt. Hier liegt kein sol-

cher Anwendungsfall vor. Ebenso bildet diese Bestimmung keine taugliche Grundlage für einen grundsätzlichen Eingriff in die gesetzliche Kompetenzdelegation.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das dringliche Postulat KR-Nr. 160/2009 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi