

Sitzung vom 24. Oktober 1995

3188. Anfrage (Beleuchtender Bericht zum Verkehrsabgabengesetz)

Kantonsrat Benedikt Gschwind, Zürich, hat am 11. September 1995 folgende Anfrage eingereicht:

Im Beleuchtenden Bericht zur Änderung des Verkehrsabgabengesetzes (Abstimmung vom 24. September 1995) ist ein Foto der Rosengartenstrasse in der Stadt Zürich abgedruckt mit der Bildlegende: «Fehlende Autobahnverbindungen zwingen den Verkehr unnötigerweise durch Wohngebiete. Mit der raschen Schliessung der Autobahnlücken kann hier Abhilfe geschaffen werden.»

Damit wird den Stimmberechtigten suggeriert, mit einer Zustimmung zur Verkehrsabgabenvorlage verbessere sich die gravierende Luft- und Lärmsituation an der Rosengartenstrasse in Zürich-Wipkingen. Diese Aussage steht jedoch in Widerspruch zu den Zahlen aus dem kantonalen Verkehrsmodell. Dieses prognostiziert für die Rosengartenstrasse folgende Verkehrsentwicklung: Von 64000 Fahrzeugen täglich (Basisjahr 1992 = 100%) wird die Verkehrsbelastung bis zum Jahr 2001 auch mit der Westumfahrung auf 70000 steigen, mit dem Bau der N4 auf 67000.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Was hat den Regierungsrat bewogen, ausgerechnet das Bild mit der Rosengartenstrasse als Beispiel für eine Verkehrsentlastung auszuwählen?
2. Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass die Zahlen aus dem eigenen Verkehrsmodell überholt sind? Auf was für einer Grundlage basiert die Annahme, dass der Verkehr an der Rosengartenstrasse abnehmen wird?
3. Mit was für Massnahmen will der Regierungsrat die Verkehrsreduktion an der Rosengartenstrasse erreichen, um die Lebensbedingungen für die geplagten Anwohnerinnen und Anwohner und damit für das ganze Stadtquartier Wipkingen zu verbessern?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Benedikt Gschwind, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Mit dem im Beleuchtenden Bericht zur Änderung des Verkehrsabgabengesetzes abgebildeten Foto einer stark befahrenen Strasse sollte der Umstand veranschaulicht werden, dass mit einer raschen Schliessung der Autobahnlücken Wohngebiete vom Durchgangsverkehr entlastet werden können. Das dabei verwendete und über die Kantonsgrenzen hinaus bekannte Bild der verkehrsüberlasteten Rosengartenstrasse diene lediglich als Beispiel, was für die Leserinnen und Leser der Abstimmungszeitung ohne weiteres erkennbar war.

Die im Zusammenhang mit dem Bau der Westumfahrung mit dem alten kantonalen Verkehrsmodell errechneten Verkehrsprognosen bezüglich der Verkehrsbelastung der Rosengartenstrasse sind auch heute noch gültig. Zurzeit sind jedoch Studien über «Entwicklungsperspektiven im Kanton Zürich» im Gange. Anhand von möglichen Szenarien wird das Siedlungs- und Mobilitätswachstum bis ins Jahr 2010 prognostiziert. Aus diesen Untersuchungen, die Anfang 1996 abgeschlossen sein dürften, wird ein Referenzszenario hervorgehen, das aus heutiger Sicht den wahrscheinlichsten Prognosezustand darstellen und als Grundgerüst ins Verkehrsmodell 2010 integriert werden wird.

Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Stadt Zürich und des Kantons Zürich, prüft und erarbeitet Vorschläge für flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit der Eröffnung der Westumfahrung (N20/N4). Konkrete Lösungsvorschläge für eine Verkehrsreduktion an der Rosengartenstrasse liegen heute noch nicht vor.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi