

Sitzung vom 17. Januar 2001

54. Anfrage (Strassenverkehrsnotstand in und rund um Zürich)

Die Kantonsräte Adrian Bergmann, Meilen, und Laurenz Styger, Zürich, haben am 30. Oktober 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Angesicht des akuten Strassenverkehrsnotstandes in und rund um Zürich wird der Regierungsrat gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Situation auf den Hauptverkehrs- und Hochleistungsstrassen in und rund um Zürich?
2. Wie hoch beziffert er den Schaden für die Privatpersonen, das Gewerbe und die Industrie, der durch die Wartezeiten und die Umweltbelastung entsteht?
3. Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, um den kilometerlangen Staus Abhilfe zu schaffen:
 - als Sofortmassnahme innert 12 Monaten
 - mittelfristig innert der nächsten 3 bis 5 Jahre
4. Ist der Regierungsrat bereit, Unterhalts- und Sanierungsarbeiten an neuralgischen (staugefährdeten) Strassenabschnitten so durchzuführen, dass während stark frequentierter Zeiten der Strassenverkehr nicht behindert wird? Ist der Regierungsrat bereit, allenfalls Nacharbeit vorzuschreiben und Prämien beziehungsweise Strafen bei Abweichung von der geplanten Bauzeit auszuschreiben?

Begründung:

Jeden Morgen und jeden Abend wiederholen sich die Verkehrsstaumeldungen in der Agglomeration Zürich. Kilometerlange Staus behindern Arbeitnehmer auf dem Arbeitsweg, verteuern die Leistungen des Gewerbes und verschlechtern insgesamt den Wirtschaftsstandort Zürich. Die katastrophalen Verhältnisse beim Individualverkehr in und rund um Zürich werden sich in den nächsten Jahren massiv verschärfen und verlangen ausserordentliche Massnahmen.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Adrian Bergmann, Meilen, und Laurenz Styger, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Es trifft zu, dass das Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetz in und rund um Zürich insbesondere in den Stosszeiten an Werktagen teilweise über die Kapazitätsgrenze hinaus belastet ist. Dies gilt vor allem auch für Knotenbereiche auf Hauptverkehrsstrassen in der Agglomeration (vgl. dazu die Situationsanalyse in der IVM [Integriertes Verkehrsmanagement]-Info Nr. 2 vom August 1999, S. 2f.). Es ist damit zu rechnen, dass sich diese Situation ohne Gegenmassnahmen teilweise noch verschärfen wird. Die durch die Überlastung entstehenden Staus wirken sich nicht nur auf den motorisierten Individualverkehr, sondern auch auf den strassengebundenen öffentlichen Verkehr negativ aus. In der kritischen Zeit muss der öffentliche Verkehr auf Hauptverkehrsstrassen mit Wartezeiten rechnen und kann deshalb die Anschlüsse nicht mehr garantieren. Es besteht somit ein ausgewiesener Handlungsbedarf.

Die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrs sind im Rahmen eines europäischen Forschungsprogramms auch für den Kanton Zürich abgeschätzt worden. Auf Grund dieser Schätzungen ist für das Jahr 1997 im gesamten Kanton Zürich von Staukosten in der Grössenordnung von 130 Mio. Franken auszugehen.

Kurzfristige Massnahmen bringen in dieser Situation nur beschränkt eine Entlastung. Am schnellsten kann auf die Überlastungen des Verkehrssystems mit betrieblichen Massnahmen reagiert werden. Grundlage dafür bietet das Projekt «Integriertes Verkehrsmanagement» der Verkehrspolizei, des Tiefbauamtes und des Zürcher Verkehrsverbundes, das wesentliche Verbesserungen bringen soll. Ziel des Projektes ist es, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsträger in den nächsten Jahren zu optimieren, was durch den Aufbau bzw. die Vernetzung von Systemen zur Verkehrssteuerung und -lenkung in den Agglomerationen Zürich und Winterthur erreicht werden soll. Im IVM-Projekt sind sowohl für die Hochleistungsstrassen als auch für die Hauptverkehrsstrassen Handlungsgrundsätze

festgelegt worden, die in der IVM-Info Nr. 3, S. 2/3, festgehalten sind. Einzelne Bestandteile von Verkehrssteuerungs- und -lenkungs-Systemen sind an verschiedenen Stellen teilweise bereits vorhanden oder in Einführung. Im Übrigen kann das IVM etappenweise ab 2002 systematisch umgesetzt werden.

Die quantitativen und qualitativen Anforderungen an das Verkehrssystem der Zukunft können nur erfüllt werden, wenn die Kapazitäten im Rahmen einer angebotsorientierten Verkehrspolitik rechtzeitig bereitgestellt werden. Erweiterungsinvestitionen in die Verkehrsträger müssen nach dem Prinzip des wesensgerechten Verkehrsmiteinsatzes vorgenommen werden. In grossen Verkehrsströmen zwischen und innerhalb von dichten Siedlungsgebieten muss der öffentliche Verkehr zusätzliche Marktanteile übernehmen. Es ist nicht zuletzt der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs im Wirtschaftsraum Zürich zu verdanken, dass das Verkehrssystem im Vergleich zu anderen Ballungsräumen relativ gut funktioniert. Auf dieser Stärke kann und muss aufgebaut werden.

Die im Sommer 2000 der Öffentlichkeit vorgestellte Strategie Hochleistungsstrassen verfolgt das Ziel, ein effizientes, zuverlässiges und sicheres Strassenangebot bereitzustellen, um zuverlässig kalkulierbare Reisezeiten zu gewährleisten. Die bessere Erreichbarkeit des Grossraums Zürich sowie verbesserte Verbindungen innerhalb des Wirtschaftsraums bieten Vorteile in Bezug auf die Standortkonkurrenz. Diese Ziele müssen erreicht werden, ohne dass sich die negativen Auswirkungen auf Gesellschaft und Umwelt erhöhen.

Die Stossrichtung muss daher sein, die Funktionsfähigkeit der leistungsfähigen Kanäle (Hochleistungsstrassen als Schlüsselinfrastruktur) zu erhalten und zu verbessern. Gleichzeitig ist mit gezielten, in einer umfassenden Planung integrierten Begleitmassnahmen im sekundären Netz zu gewährleisten, dass der erzielte Leistungszuwachs auf dem Netz der Hochleistungsstrassen und die damit verbundenen, frei werdenden Kapazitäten auf dem untergeordneten Netz der Hauptverkehrsstrassen genutzt wird, um Letztere qualitativ aufzuwerten. Das bedeutet: Aufrechterhalten des Verkehrsflusses auf Hochleistungsstrassen, aber optimales Bewirtschaften des Verkehrs auf dem übrigen Strassennetz, letztlich auch mit dem Ziel, die Zuverlässigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs zu erhalten und zu verbessern. Dieser Grundsatz steht in Einklang mit den erwähnten Handlungsgrundsätzen des IVM. Mit diesem Vorgehen wird gewährleistet, dass sowohl das Ziel der Mobilitätssicherung als auch dasjenige der Erhaltung des Lebensraumes erreicht werden kann.

Die erforderlichen Unterhaltsarbeiten auf den stark belasteten Hauptverkehrsstrassen können nicht ohne Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen ausgeführt werden. Die zuständigen Fachstellen bemühen sich jedoch, die negativen Auswirkungen mittels geeigneter Massnahmen, wie verlängerter Tagesarbeitszeiten oder bis ins Detail geplanter Bauabläufen, möglichst gering zu halten. So werden auf den stark befahrenen Hochleistungsstrassen und auf den wichtigsten Hauptverkehrsstrassen schon seit einiger Zeit Arbeitsleistungen, die von der Sicherheit und den Belichtungsverhältnissen her während der verkehrssamen Zeiten bzw. in der Nacht verrichtet werden können, nicht mehr in den Stosszeiten vorgenommen. Nacharbeit kann jedoch nicht generell angeordnet werden, da viele Arbeiten und Reparaturen wegen der Sichtverhältnisse nicht während der Nacht ausgeführt werden können. Hinsichtlich der Anwendung so genannter Bonus-Malus-Systeme sind die Meinungen sowohl auf Bauherren- als auch auf Unternehmerseite sehr geteilt. Es wird daher beim Unterhalt vorerst auf solche Modelle verzichtet. Der sach- und termingerechten Arbeitsausführung wird vielmehr mit klar formulierten Pflichtenheften Nachachtung verschafft.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi