

ANFRAGE von Adrian Bergmann (SVP, Meilen)

betreffend Wo ist das Primat in der Verkehrspolitik?
 Wie viele tausend Stunden müssen wir noch im Stau stehen bis eine Entlastung durch die Ostumfahrung erfolgt?

In Antworten auf verschiedene Anfragen (z.B. 09.09.09) bringt der Gesamtregerungsrat zum Ausdruck, dass er nicht gewillt ist, sein Ermessen voll auszuschöpfen, um in der gescheiterten Stadtzürcher Verkehrsverhinderungspolitik einzugreifen. Er scheint auch nicht gewillt Forderungen des Kantonsrat beim Bund rasch einzufordern.

Dies obwohl die täglichen Staus nicht mehr zu übersehen sind und dringend nach kurz- und mittelfristigen Massnahmen und Investitionen rufen.

Das Konzept «aller Verkehr über die Nordumfahrung» ist gescheitert. Hingegen hätte die Ringschliessung mit einer Ostumfahrung gemäss mehreren Experten die Entlastung folgender Abschnitte zur Folge: Wettinger-Kreuz, Gubristtunnel, Seebach-Aubrugg. Der Zürichsee und die Stadt Zürich (mit der erfolgreichen Verhinderungspolitik) bilden jeden Morgen und Abend ein zunehmend unüberwindbares Hindernis für den Individualverkehr. Die Barriere zwischen Zürich-Hauptbahnhof und Rapperswil verhindert den Verkehrsfluss und hat zunehmend gravierendere Folgen. Mit dem Ausweichen staut sich deshalb mehrmals täglich der Verkehr auf dem Nord-West-Halbring um Zürich und stadteinwärts an den Flanken des Zürcher Seebeckens.

Die Verlagerung des Zürcher Transitverkehrs auf die Nordwestumfahrung hat das Fass nun völlig zum Überlaufen gebracht. Auch im Osten steht an den beiden Einfallsachsen vom linken Seeufer (und Sihlhochstrasse/Brunau) und dem rechten Seeufer (Seefeld/Utoquai/Bellevue) der Verkehr täglich mehrmals still. Mit diversen Massnahmen und zunehmendem Druck soll der «mündige» Bürger auch hier umerzogen werden.

Diese Geisteshaltung kommt auch in anderen Bereichen, wie der Zürcher Parkplatzpolitik, zum Ausdruck und macht ein Einschreiten des Kantons und des Bundes in der Zürcher Verkehrspolitik unumgänglich.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um Klärung der nachstehenden Problemstellungen und Beantwortung der entsprechenden Fragen:

1. Situation an den Flanken des Zürichsees:
Die Einfahrt für den Berufsverkehr in die Stadt Zürich wird an beiden Ufern des Zürichsees zunehmend erschwert. Auch bei der morgendlichen Querung über die Quaibrücke benötigt der Berufsverkehr viel Geduld.
Ab wann ist der Regierungsrat bereit einzuschreiten, um den Verkehrsfluss (keine Staus) auf diesen kantonalen Einfallsachsen für den Individualverkehr aufrecht zu erhalten?
2. Situation Ringschliessung (Stadt- oder Seetunnel) Zürich:
Der Bund habe sich bezüglich Ringschliessung um Zürich am 14. Mai 2008 dahingehend geäußert, dass diese Vorhaben nicht den Kriterien des Sachplans Verkehr entsprechen würden. Sowohl im Richtplan Verkehr als auch mit verschiedenen Vorstössen (KR-Nrn. 29/2005 und 177/2005) hat der Kantonsrat eine rasche Realisierung der Ringschliessung um Zürich mit See- oder Stadttunnel gefordert.

Stattdessen soll immer noch mehr Verkehr (auch via einer zukünftigen Glattalautobahn) auf die Nordumfahrung geführt werden. Und man wundert sich dann, wenn die Verkehrsbelastung im Norden immer grösser wird.

Entgegen einer Mehrheitsforderung aus dem Kantonsrat für eine rasche (kurzfristige) Realisierung des Ostringes, spricht der Regierungsrat heute von Realisierungszeiten bis 2030/2050. Der Objektpriorisierung einer Metropolitankonferenz wird sogar mehr Gewicht zugeordnet als einem eindeutigen Kantonsratsbeschluss bzw. einem Verkehrsrichtplan.

- 2.1 Angesichts der Gewichtung einer Metropolitankonferenz durch den Regierungsrat, stellt sich die Frage: «Wo bleibt das Primat der Politik?»
- 2.2 Welche verkehrspolitischen Interessen werden in Bern durch den Zürcher Regierungsrat vertreten?
- 2.3 Weshalb kann der Regierungsrat sich gegenüber dem Bund nicht überzeugender durchsetzen? Die Argumente des täglichen Staus auf der Nordwestumfahrung sind ja Grund genug und benötigen keine weiteren Ausführungen.
- 2.4 Wer hat gemäss Ansicht des Regierungsrates das Primat bei verkehrspolitischen Forderungen? Die Metropolitankonferenz, der Regierungsrat oder der Kantonsrat?
- 2.5 Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass die Glattalautobahn keine Entlastung der Nordwestumfahrung bewirkt?
- 2.6 Ist er sich ebenso bewusst, dass auch ein Spurausbau bei Unfällen immer wieder zu Staus führen wird und nur eine Redundanz mit einem Ring das Stauproblem löst?
- 2.7 Wie lang müssen die täglichen Staus auf der Nordumfahrung werden, bis Kanton und Bund die Projektierung einer Entlastung mit dem Ostring in Angriff nehmen?
- 2.8 Was muss der Kantonsrat unternehmen, damit seine Mehrheitsforderungen hinsichtlich Ringschliessung um die Stadt Zürich durch den Regierungsrat in Bern eingefordert und rasch umgesetzt werden?

Adrian Bergmann