

Sitzung vom 8. Mai 1991

1534. Anfrage

Kantonsrat Willy Volkart, Zürich, hat am 18. Februar 1991 folgende Anfrage eingereicht:

Laut der kantonalen Informationsstelle hat der Regierungsrat das stadtzürcherische Radnetz nicht genehmigt und zur Überarbeitung an die Stadt Zürich zurückgewiesen.

Grund: Mit der städtischen Festsetzung würden laut Kanton auf verschiedenen Strassen Spurreduktionen vorprogrammiert.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

Auf welchen Strassenabschnitten der Stadt Zürich würde der Bau von Radwegen zu Behinderungen führen, und was für Folgen hätten diese?

Wie erklärt sich der Regierungsrat seine ablehnende Haltung mit dem Versprechen vor der S-Bahn-Abstimmung, auf dem stadtzürcherischen Strassennetz das Angebot im öffentlichen Verkehr durch Spurreduktionen auf der Strasse zugunsten der Wohnqualität zu reduzieren?

Ist der Regierungsrat grundsätzlich nicht bereit, zugunsten seiner Luftreinhalteverordnung Spurreduktionen auf der Strasse für ein Radnetz zu bewilligen?

Da bauliche Massnahmen der Stadt Zürich auf Regionalstrassen ein Genehmigungsverfahren beim Regierungsrat durchlaufen müssen, sei hier die Frage gestellt, wieweit die durch die Ablehnung entstehenden Kosten von Stadt und Kanton gerechtfertigt sind.

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Willy Volkart, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Wie andere kommunale Planungen bedürfen kommunale Verkehrspläne der Genehmigung des Regierungsrates (§ 35 PBG). Genehmigungsbedürftige Erlasse sind auf ihre Rechtmässigkeit, Zweckmässigkeit und Angemessenheit zu prüfen (§ 5 PBG). Die Planungen unterer Stufen haben denjenigen der oberen Stufe zu entsprechen (§ 16 PBG). Voraussetzung für die Genehmigung des kommunalen Verkehrsplans der Stadt Zürich war somit, dass dieser mit dem vom Kantonsrat am 10. Juli 1978 festgesetzten kantonalen Verkehrsplan und mit dem vom Regierungsrat am 19. Dezember 1984 festgesetzten regionalen Verkehrsplan nicht in Widerspruch steht.

Der vom Gemeinderat der Stadt Zürich am 28. Februar 1990 festgesetzte Verkehrsplan enthält Radwegfestlegungen, deren wirksame und verkehrssichere Realisierung nur in Verbindung mit Spurreduktionen auf übergeordneten Strassen möglich wäre. Ob und wo allenfalls solche die Kapazität einschränkende Anordnungen aufgrund des Ausbaus der öffentlichen Verkehrsmittel und im Interesse der Luftreinhaltung in Betracht kommen, kann nicht Gegenstand des kommunalen Verkehrsplans bilden, sondern müsste im Rahmen einer Überprüfung der übergeordneten Verkehrspläne entschieden werden. Insofern war die - ohne Vorprüfung - festgesetzte und zur Genehmigung eingereichte Vorlage nicht auf die übergeordnete Planung abgestimmt. Die Rückweisung des Radwegnetzes führt dazu, dass die Konflikte vor der Ausarbeitung von baulichen Projekten bereinigt und damit unnötige

Kosten vermieden werden. Bei der Überarbeitung des Radwegnetzes wird zu überprüfen sein, wo die Radwege besser über im kommunalen Verkehrsplan festgelegte Strassen oder über Quartierstrassen geführt werden und wo allenfalls Einschränkungen des motorisierten Verkehrs auf einzelnen überkommunalen Strassen mit deren Funktion vereinbar sind. Diese Überprüfung muss in Zusammenarbeit zwischen städtischen und kantonalen Fachstellen erfolgen. Entsprechende Kontakte sind bereits aufgenommen worden.

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

Zürich, den 8. Mai 1991

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller