

Sitzung vom 18. Oktober 2000

1640. Motion (Vollzugsstopp von weiteren Strassenbaumassnahmen im Kanton Zürich)

Kantonsrat Ueli Keller, Zürich, und Mitunterzeichnende haben am 26. Juni 2000 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen, alle gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit möglichst schnell ein zehnjähriger Vollzugsstopp als Marschhalt bei der Umsetzung von vorgesehenen Strassenbaumassnahmen eingeleitet wird.

Begründung:

In den vergangenen Jahren wurden viele Projekte und Vorstösse zum Bau von Strassen in unserer Landschaft beschlossen. Zum Teil überschneiden sich diese Massnahmen bis zu fünf-, sechsmal.

Bevor weitere Massnahmen ergriffen werden, muss sich darum erst zeigen, ob die bereits bestehenden Bauten den gewünschten Erfolg bringen. Da im Verkehr alles seine Zeit braucht, ist es möglich und sinnvoll, einen zehnjährigen Marschhalt einzuschalten. Anschliessend ist Bilanz zu ziehen und erst danach mit allfälligen weiteren Massnahmen fortzufahren.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Ueli Keller, Zürich, und Mitunterzeichnende wird wie folgt Stellung genommen:

Die verlangte Schaffung aller gesetzlichen Voraussetzungen für einen Vollzugsstopp als Marschhalt bei der Umsetzung von vorgesehenen Strassenbaumassnahmen berührt Bundeskompetenzen, soweit dadurch auch Baumassnahmen für Nationalstrassen erfasst würden. Gemäss Art. 83 Abs. 1 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV, SR 101) stellt der Bund die Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen und deren Benützbarkeit sicher. Nach Abs. 2 dieser Bestimmung bauen und unterhalten die Kantone die Nationalstrassen nach den Vorschriften und unter der Oberaufsicht des Bundes. Das Bauprogramm für die Nationalstrassen wird vom Bundesrat festgesetzt (Art. 11 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen, NSG, SR 725.11). Das Departement legt das jährliche Bauprogramm fest (Art. 24a der Verordnung über die Nationalstrassen, NSV, SR 725.111). Damit gerät die Motion in Widerspruch zum Bundesrecht, soweit vom Vollzugsstopp auch Nationalstrassen erfasst werden sollen. Da die Motion nicht unterscheidet und somit auch die bundesrechtlich vorgeschriebenen Massnahmen erfassen würde, ist der Vorstoss mindestens diesbezüglich unzulässig. Mit der Motion kann ausschliesslich die Änderung von kantonalem Recht verlangt werden.

Im Kanton Zürich besteht in Form der «Demokratie im Strassenbau» (vgl. §9 des Strassengesetzes sowie Art. 30bis Abs. 1 Ziffer 2 in Verbindung mit Art. 31 Ziffer 5 der Kantonsverfassung) bereits eine gesetzliche Grundlage für objektbezogene «Marschhalte». In diesem Rahmen kann das Referendum gegen ein Vorhaben ergriffen werden, worauf die Stimmberechtigten die Möglichkeit zur Ablehnung haben. Dieses Volksrecht sowie die ebenfalls projektbezogenen Rechtsmittelmöglichkeiten können ein Projekt nicht nur zu Fall bringen, sondern sie führen zum Teil zu sehr langen Verfahren, die einem Vollzugsstopp gleichkommen können.

Die seit längerem bestehende hohe Verschuldung des Strassenfonds hat zudem zusammen mit dem ausgewiesenen Mittelbedarf für Unterhalt und Werterhaltung des bestehenden Strassennetzes bereits einen Vollzugsstopp im Staatstrassen-Neubau bewirkt. Der Vorstoss für einen gesetzlichen «Marschhalt» ist demnach unnötig; er wäre angesichts der dringenden Bedürfnisse vor allem im Bereich der Umfahrungen nicht zu verantworten und würde später ohne Zweifel zu einem kaum innert der erforderlichen Zeit zu bewältigenden Nachholbedarf führen, der in der erforderlichen Zeit kaum bewältigt werden könnte.

Der verlangte Vollzugsstopp hätte überdies negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Mit dem schienengebundenen Verkehr von S-Bahn, Tram und Privatbahnen (rund 820 km) allein kann das Gebiet des Kantons Zürich nicht flächendeckend erschlossen wer-

den. Es gehören bereits heute annähernd 1600 km Buslinien auf Staats- und Gemeindestrassen zum öffentlichen Verkehr. Die dem Zürcher Verkehrsverbund angeschlossenen Verkehrsunternehmen im Kanton Zürich fahren pro Jahr mehr als 60 Mio. Kilometer. Davon werden über 36 Mio. Kilometer mit Pneufahrzeugen zurückgelegt. Die Strassen spielen somit eine bedeutende Rolle im Gesamtkonzept des öffentlichen Verkehrs. Mit der Neuanlage von Strassen können sodann auch Verbesserungen des Verkehrsflusses für die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs und für die schwächeren Verkehrsteilnehmer erwirkt werden. So ermöglicht es der Autobahnzusammenschluss in Kloten, die Schnellbusverbindung Bülach–Flughafen definitiv einzuführen, die fünf Buslinien am Lindengarten zu entflechten und zu bevorzugen sowie die Radfahrer- und Fussgängerbeziehungen zu vereinfachen. Der Bau der Stadtbahn Glattal ist nicht möglich ohne weitgehende Beanspruchung des bestehenden Strassennetzes und ohne umfangreiche Anpassungen dieses Netzes. Der Verkehr in der Stadt Zürich kann nicht nachhaltig begrenzt bleiben ohne leistungsfähigen Umfahrungsring. Diese Beispiele liessen sich fortsetzen.

Die Entwicklung der Wirtschaft und die Zunahme der Bevölkerung im Grossraum Zürich werden weiterhin zu einem erhöhten Mobilitätsbedürfnis führen, das nicht allein durch schienengebundene Verkehrsmittel zu bewältigen ist, sondern auch den individuellen und den öffentlichen Strassenverkehr wachsen lässt. Es ist erklärtes Ziel des Regierungsrates, die Attraktivität des Wirtschaftsraumes Zürich weiterhin zu stärken. Dies bedingt unter anderem, dass den erwähnten Mobilitätsbedürfnissen in angemessener Weise Rechnung getragen wird. Grundlage dazu bilden die Verkehrsrichtpläne der verschiedenen Stufen. Ein zehnjähriger Marschhalt führte dazu, dass angesichts der aus den oben genannten Gründen ohnehin schon langen Projektierungs- und Realisierungsphase für neue Strassen nicht mehr rechtzeitig auf die aktuellen Bedürfnisse reagiert werden könnte.

Zusammenfassend ergibt sich, dass der von der Motion verlangte zehnjährige Vollzugsstopp als Marschhalt bei der Umsetzung von vorgesehenen Strassenbaumassnahmen teilweise unzulässig sowie unbegründet und sachlich verfehlt wäre. Ein Vollzugsstopp würde sowohl dem individuellen als auch dem öffentlichen Verkehr schaden und ein falsches Signal für die Standortattraktivität des Kantons Zürich setzen.

Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi