

ANFRAGE von Barbara Hunziker Wanner (Grüne, Rümlang)

betreffend Tangentialverkehr (Limmattal / Glattal)

In der Antwort des Regierungsrates zur Anfrage KR-Nr. 308/1997 von Reto Cavegn betreffend Verkehrsüberlastung Gubristtunnel vom 12.11.97 wird eine bald zur Verfügung stehende «Rahmenprognose 2010 für den Gesamtverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Nationalstrassen» erwähnt. Daraus werden sich laut Regierungsrat Massnahmen zur Lösung der Kapazitätsprobleme ableiten lassen. Die für die Beziehung Limmattal - Glattal vom Regierungsrat erwähnten Massnahmen erwecken den Eindruck der Beschränkung auf den Bereich des motorisierten Strassenverkehrs. Dies ist nicht nur aus grundsätzlichen Überlegungen erstaunlich, sondern auch darum, weil bereits 1994 die Frage eines ÖV-Planungskorridors zwischen Zürich-Nord und dem Limmattal aufgeworfen worden ist. Der Zürcher Stadtrat formulierte damals eine Einwendung im Rahmen der Festsetzung des kantonalen Richtplans. In der Stellungnahme (Bericht der nicht berücksichtigten Einwendungen) hiess es u.a. dazu, es seien entsprechende Abklärungen zu treffen.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass die konstatierten Verkehrsprobleme im Tangentialverkehr Limmattal - Glattal nur auf der Basis einer Gesamtsicht, also unter Einbezug des öffentlichen Verkehrs, lösbar sind?
2. Wenn ja, welches sind die Vorstellungen des Regierungsrates über die zukünftigen Aufgaben des öffentlichen Verkehrs auf dieser tangentialen Verkehrsbeziehung? Lassen sie sich mit dem bestehenden (Schienen-) Netz erfüllen oder sind neue Verbindungen, evtl. auch für den Güterverkehr, ins Auge zu fassen?
3. Wer ist zuständig für die Planung und Umsetzung von Massnahmen im Bereich des öffentlichen und des motorisierten Strassenverkehrs zur Lösung dieses überregionalen Problems?
4. Stützen sich die Vorstellung des Regierungsrates auf andere als die bereits erwähnte Studie ab? Sind weitere Untersuchung nötig und vorgesehen?
5. Muss es nicht das Ziel sein, den heute sehr geringen Anteil des öffentlichen Verkehrs auf dieser stark wachsenden Tangentialbeziehung aus ökologischen und verkehrlichen Gründen nachhaltig zu steigern? Fliessen in die versprochenen Massnahmen zur Lösung der Kapazitätsprobleme ökologische Überlegungen ein? Wenn ja, welche?
6. Der vorgesehene Ausbau des Baregg隧nels im Kanton Aargau wird für den Kanton Zürich zusätzliche Belastungen, gerade auf der A20 wie auch auf der A1 Richtung Stadt Zürich, bringen. Ist der Regierungsrat bereit, diese drohende Entwicklung im Kontaktgremium Aargau - Zürich anzusprechen und nach Lösungen zu suchen?
7. Welche Kapazitätserweiterungen und insbesondere Ausbauten von Hochleistungsstrassen stehen ausser der A20 (Nordumfahrung) aufgrund der aktuellen und prognostizierten Autoverkehrsbelastung in Zürich-Nord zur Diskussion?

8. Welche kurzfristigen betrieblichen Massnahmen im Bereich Hochleistungsstrassen stehen zur Diskussion, um die Kapazitätsprobleme in den Griff zu bekommen?

Begründung:

Das Glattal und das Limmattal sind zwei hochbelastete Regionen mit eingeschränkter Umwelt- und Lebensqualität. Wesentlich mitverantwortlich dafür ist der motorisierte Strassenverkehr, der gerade auf der Nordumfahrung (A20) ein alle Prognosen sprengendes Wachstum verzeichnet. Entscheide, die zur Verbesserung der Situation führen sollen, müssen sorgfältig überlegt und unter Einbezug von ökologischen, raumplanerischen und verkehrlichen Aspekten getroffen werden. Massnahmen, die sich auf den Tangentialverkehr Limmattal-Glattal beziehen wirken sich grossräumig auf die Verkehrsmittelwahl, z.B. im Verkehr mit dem Flughafen, und damit auf die Umweltbelastungen aus. Ebenso werden damit die Marktchancen des öffentlichen Verkehrs beeinflusst.

Barbara Hunziker Wanner