

Sitzung vom 11. Dezember 2003

**1835. Interpellation
(Aufrechterhaltung der Kapazität der Zürcher Verkehrsachsen)**

Kantonsrat Adrian Bergmann, Meilen, hat am 20. Oktober 2003 folgende Interpellation eingereicht:

Der Regierungsrat will das Postulat KR-Nr. 352/2000 abschreiben. In diesem Postulat wurde der Regierungsrat vom Kantonsrat beauftragt, dem Parlament in einem Bericht darzulegen, wie die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der Hauptstrassen in der Stadt Zürich sichergestellt werden kann.

Auf Grund der Aktualität wird der Regierungsrat gebeten, zu diesem ablehnenden Vorgehen Stellung zu nehmen und auch nachstehende in der Geschäftsprüfungskommission am 4. September 2003 gestellten, aber nicht beantworteten Fragen zu beantworten:

1. Wie oft, wann und wo wurde eingegriffen, als Verkehrsberuhigungen in der Stadt Zürich geplant und ausgeführt wurden?
2. Vor kurzem wurde die Westtangente gesperrt. Alternativen waren keine vorhanden. Der Verkehrsfluss war auf dieser Achse ganz klar unterbrochen, was zu stundenlangen Staus geführt hat, obwohl dies nicht dem erklärten Willen des Regierungsrates entspricht. Wieso machte der Regierungsrat nicht von der ihm zustehenden Aufsichtskompetenz gemäss StrG Gebrauch?
3. Der Stadtrat von Zürich scheint beim Sperren von Strassen freie Hand zu haben. Besteht diesbezüglich eine Vereinbarung zwischen der Stadt Zürich und dem Kanton?
4. In der Antwort auf das Postulat KR-Nr. 352/2000 betont der Regierungsrat, dass die bestehenden gesetzlichen Instrumente genügen. Welche Direktion ist für die Umsetzung der entsprechenden StrG zuständig?
5. Wie ist der Informationsfluss geregelt? Falls die Regierung von ihren gesetzlichen Instrumenten und Möglichkeiten Gebrauch macht oder eben nicht. Wer erfährt wann davon?
6. Die Stadt Zürich hat nach wie vor jene Strassen auf einer Liste, welche abklassiert werden sollen. Wie stellt sich der Regierungsrat zu diesem Ansinnen?
7. Welche Abklassierungen hat der Regierungsrat in den letzten fünf Jahren bewilligt, welche verhindert?

Begründung:

Mit Erstaunen konnte man vernehmen, dass der Regierungsrat einen Bericht, «wie die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der Hauptstrassen in der Stadt Zürich sichergestellt werden kann», verlangt im Postulat KR-Nr. 352/2000, nicht erstellen will.

Begründet wird der Abschreibungsantrag damit, dass der Vorstoss rechtlich keine Berechtigung mehr habe, indem die Begründung nicht mehr genüge, obwohl mehrere Gründe aufgeführt wurden. Es scheint in der schweizerischen Politik Schule zu machen, dass der Gesetzgeber mit dem Argument, seine politischen Aktivitäten seien nicht gesetzeskonform, mundtot gemacht werden soll.

Die Geschäftsprüfungskommission ermöglichte dem Erstunterzeichner am 4. September 2003 Gelegenheit zur Stellungnahme. Obwohl die Sperrung der Westtangente bevorstand und damit die Aufrechterhaltung der Kapazität verunmöglicht wurde, zeigte der Regierungsrat weiterhin keine Bereitschaft, einen Bericht zu erstellen. Der Regierungsrat beantwortete auch die oben genannten Fragen nicht und forderte den Erstunterzeichner auf, einen neuen Vorstoss einzureichen.

Das Desaster, welches mit der Sperrung der Westtangente angerichtet wurde, fand sein Echo in den Leserbriefspalten (NZZ und Tagesanzeiger vom 10. September 2003). Der Ärger unter den Verkehrsteilnehmern und Touristen war enorm. Die Zürcher Verkehrspolitik mit der Behinderung des Individualverkehrs ist gescheitert.

Trotzdem geht aus Debatten im Zürcher Gemeinderat (Tagesanzeiger vom 12. September 2003) hervor, dass der Stadtrat weiterhin mit der Gestaltung von Hauptstrassen einen «stetigen, langsamen und damit emissionsarmen» Verkehrsfluss erreichen will.

Das Anliegen im überwiesenen Postulat KR-Nr. 352/2000 bleibt hochaktuell. Der Abschreibungsantrag der Regierung ist ein Affront gegenüber dem Kantonsrat, welcher mit einer Mehrheit einen Bericht verlangt hat.

Auf Antrag der Baudirektion und der Direktion für Soziales und Sicherheit

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Adrian Bergmann, Meilen, wird wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Da der Kantonsrat das Postulat KR-Nr. 352/2000 am 3. November 2003 gemäss dem Antrag des Regierungsrates im Geschäftsbericht abgeschrieben hat, erübrigen sich weitere Ausführungen dazu.

Allgemeines

In den Städten Zürich und Winterthur sind, ausgenommen auf Autobahnen und Autostrassen, die städtischen Behörden für den Erlass von Verkehrsanordnungen (Lichtsignale, Signale und Markierungen) zuständig (§ 27 der kantonalen Signalisationsverordnung vom 21. November 2001; kant. SSV, LS 741.2). Sie müssen die Zustimmung der Direktion für Soziales und Sicherheit einholen, wenn geplante Massnahmen den Verkehr auf den Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen könnten (§ 28 kant. SSV). Die Direktion hat diese Genehmigungskompetenz gestützt auf § 33 kant. SSV der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich übertragen. Im Übrigen üben bezüglich Verkehrsanordnungen die Statthalterämter die erstinstanzliche Aufsicht über die Gemeinden und die genannte Direktion die Oberaufsicht im Kanton aus (§ 32 kant. SSV). Das Recht der beiden Städte, auf ihrem Gebiet selber die Verkehrsanordnungen zu treffen, entspricht im Übrigen dem im Entwurf zur neuen Kantonsverfassung aufgenommenen Anliegen, den Gemeinden alle Aufgaben zu übertragen, die sie mit eigenen Mitteln wahrnehmen können.

Verkehrsberuhigungen in der Stadt Zürich

Die Einflussnahme der Direktion für Soziales und Sicherheit beschränkt sich auf die oben erwähnten Zustimmungs- und Aufsichtskompetenzen im Rahmen der kant. SSV. Mit der Delegation zum Erlass von Verkehrsanordnungen wurde den beiden Städten nicht nur die Kompetenz, sondern auch die Verantwortung für solche Massnahmen übertragen. Die Direktion für Soziales und Sicherheit greift daher nur sehr zurückhaltend in die Entscheidungen der beiden Städte ein. In den vergangenen Jahren hat sie auf die Stadt Zürich zweimal Einfluss genommen (bei der geplanten Einführung einer permanenten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der Verkehrsachse «Am Wasser» sowie bei der geplanten Markierung einer die Kapazität mindernden Busspur auf der Hardbrücke). In beiden Fällen wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden, sodass formelle Anordnungen seitens des Kantons unterbleiben konnten.

Soweit Verkehrsberuhigungen baulicher Natur sind, ist auch das Strassengesetz vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) anwendbar. Gemäss § 40 Abs. 1 StrG obliegt dem Regierungsrat – soweit dieses Gesetz nicht etwas anderes bestimmt – die Oberaufsicht über das gesamte Strassenwesen, der Baudirektion die unmittelbare Aufsicht über die Staatsstrassen und die zweitinstanzliche Aufsicht über das Strassenwesen der Gemeinden. §§ 43 ff. StrG übertragen die Zuständigkeit für die Erstellung, den Ausbau und den Unterhalt von Strassen mit überkommunaler Bedeutung auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winter-

thur an diese Städte. Die Strassen mit überkommunaler Bedeutung werden durch den Kantonsrat bzw. den Regierungsrat festgesetzt und sind im kantonalen bzw. in den regionalen Verkehrsrichtplänen dargestellt.

Die durch die Stadträte der beiden Städte ausgearbeiteten Projekte bedürfen gemäss § 45 Abs. 2 StrG der Genehmigung durch den Regierungsrat. Im Rahmen der ihm zustehenden Aufsichtspflicht nimmt der Staat seine Interessen an den Strassen mit überkommunaler Bedeutung – unter gebührender Berücksichtigung der Interessen der beiden Städte und der ihnen zukommenden Sonderstellung – wahr.

Projekte mit verkehrsberuhigenden Elementen, die den motorisierten Individualverkehr auf solchen Strassen übermässig einschränken, genehmigte der Regierungsrat gestützt auf § 14 StrG bisher nie.

Zur Sperrung der Westtangente am 6./7. September 2003

Anfang Juli 2003 erging eine Einladung des Polizeidepartementes der Stadt Zürich an die Direktion für Soziales und Sicherheit und an die Kantonspolizei für eine Sitzung betreffend Sperrung der Westtangente. Die genannten kantonalen Behörden verlangten jedoch vorab ein von der Stadt Zürich erarbeitetes und geprüftes Konzept zur Durchleitung des Verkehrs während der Sperrung. In der Folge entwarf die Stadt nach einer Besprechung mit der Kantonspolizei auf Sachbearbeiterstufe einen Massnahmenkatalog zur Vermeidung des Verkehrszusammenbruches. Die Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei hat das am 28. Juli 2003 vorgelegte Konzept geprüft. Dabei wurden die vorgesehenen Vorkehrungen auf Grund der Erfahrungen aus der letzten Sperrung der Westtangente im Jahr 1997 beurteilt. Die Verkehrstechnische Abteilung erhob keine Einwände gegen das Konzept.

Am betreffenden Wochenende vom 6./7. September 2003 kam es auf dem Gebiet der Stadt Zürich zu starken Verkehrsbehinderungen. Der Verkehrsablauf auf der Nordumfahrung war nur leicht behindert. Dagegen war auf der Autobahn A3 von Chur her Richtung Zürich für längere Zeit ein Rückstau vom Autobahnende über die Sihlhochstrasse bis zurück zum Anschluss Brunau festzustellen, und die Durchfahrzeiten zwischen der A3 bei der Brunau und der A1 beim Hardturm oder Letten betragen in den Abendstunden des 6. September 2003 rund zwei Stunden. Zu diesem Stau war es gekommen, weil die im innerstädtischen Verkehrskonzept vorgesehenen Umleitungsrouten für den von Chur her Richtung Zürich Nord fliessenden Verkehr entgegen den für die Beurteilung herangezogenen Erfahrungen zu wenig Leistung erbrachten.

Die Direktion für Soziales und Sicherheit hat somit ihre Aufsichtspflicht im betreffenden Fall wahrgenommen und die Vorlage von Massnahmen zur Vermeidung eines Verkehrszusammenbruches verlangt und geprüft. Wie rückblickend festgestellt werden muss, wurde die Tauglichkeit der vorgeschlagenen Massnahmen bezüglich des Verkehrs von der A3 Richtung Zürich Nord überschätzt.

Kompetenzen der Stadt Zürich bei Verkehrsanordnungen

Die Kompetenz der Stadt Zürich zum Erlass von Verkehrsanordnungen ist im oben ausgeführten Rahmen in der kantonalen Signalisationsverordnung geregelt. Darüber hinaus bestehen keine Vereinbarungen zwischen Kanton und Stadt.

Bestehende gesetzliche Grundlagen und zuständige Direktion für die Rechtsanwendung

Wie oben erwähnt sind das Strassengesetz und die kantonale Signalisationsverordnung anwendbar. Die Stadt Zürich ist für bauseitige Massnahmen auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung selber verantwortlich, muss die Projekte allerdings durch den Regierungsrat (auf Antrag der Baudirektion) genehmigen lassen. Die Baudirektion kann vorgängig zu den Projekten Begehren äussern (§ 45 Abs. 1 StrG). Für den Entscheid über Verkehrsanordnungen ist die Stadt grundsätzlich ebenfalls selber verantwortlich, die Direktion für Soziales und Sicherheit übt darüber die Aufsicht des Kantons aus. Im Übrigen können Verkehrsanordnungen mit den üblichen Rechtsmitteln bis vor Bundesgericht angefochten werden.

Informationsfluss

Soweit es um Verkehrsanordnungen nach dem Signalisationsrecht des Bundes geht, legt die Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich Signalisationsprojekte vor, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können (§ 28 kant. SSV) und orientiert sie über andere dauernde Verkehrsanordnungen (§ 29 kant. SSV). Geplante Anordnungen mit schwer wiegenden Konsequenzen wie die zur Diskussion stehende Sperrung der Westtangente werden vom Polizeidepartement der Stadt der Direktion für Soziales und Sicherheit unterbreitet. Stellungnahmen der kantonalen Behörden fliessen gegebenenfalls auf derselben Ebene zurück.

Soweit es um bauliche Projekte nach Strassengesetz geht, arbeitet der Stadtrat von Zürich die Projekte aus und gibt dem kantonalen Tiefbauamt Gelegenheit zur Äusserung von Begehren. Der Informationsfluss zwischen der Stadt und der Baudirektion bzw. dem kantonalen Tief-

bauamt ist durch die in §45 Abs. 1 StrG gesetzlich vorgeschriebenen Etappen («in geeigneten Bearbeitungsstadien») mit der entsprechenden Korrespondenz gewährleistet.

Liste abzuklassierender Strassen

Im kantonalen und im regionalen Verkehrsrichtplan sind in der Stadt Zürich verschiedene Strassen zur Abklassierung vorgesehen. Voraussetzung ist jedoch, dass ein entsprechender Ersatz zur Verfügung steht. An diese Richtpläne ist auch der Regierungsrat gebunden. Andere Listen von abzuklassierenden Strassen, die nicht Eingang in einen Richtplan finden, haben keine rechtliche Wirkung. Die Richtplanung entspricht dem Planungsstand im Zeitpunkt der jeweiligen Festsetzung durch die zuständige Instanz. Die Verkehrsrichtpläne werden periodisch überarbeitet und auf die künftigen Bedürfnisse ausgerichtet. Der Bau von neuen Strassen oder auch Regimeänderungen mit grossen räumlichen Auswirkungen können durchaus Einfluss auf richtplanerische Anpassungen haben. Der Regierungsrat sorgt im Rahmen seiner aufsichtsrechtlichen Kompetenzen dafür, dass die in den Richtplänen festgesetzten Strassen den motorisierten Individualverkehr bewältigen können.

In den letzten fünf Jahren wurden in der Stadt Zürich keine Strassen von überkommunaler Bedeutung abklassiert.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Direktion für Soziales und Sicherheit.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi