

DRINGLICHE ANFRAGE von Dieter Kläy (FDP, Winterthur) und Peter Uhlmann (SVP, Dinhard) sowie Mitunterzeichnende

betreffend Südostumfahrung Winterthur und Agglomerationsprogramm
Siedlung und Verkehr Kanton Zürich

Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm und den übergeordneten verkehrlichen Massnahmen hat der Stadtrat von Winterthur die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich Anfang Juli 2007 darauf hingewiesen, dass ein allfälliger Ausbau der A1-Umfahrung Winterthur nicht den Hauptzielsetzungen des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes (rGVK) entspricht. Mit dem Ausbau werden zwar die Kapazitätsprobleme auf dem Hochleistungsstrassennetz gelöst, nicht jedoch die Erschliessung des Zentrumsgebiets Oberwinterthur sichergestellt. Die im Rahmen des rGVK durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung hat ergeben, dass eine Südostumfahrung Winterthur gesamtheitlich betrachtet am vorteilhaftesten und insgesamt kostengünstigsten ist, weil sie beide Zielsetzungen (Entlastung A1, Erschliessung der südlichen und östlichen Teile der Region, sowie - was für Winterthur von grösster Bedeutung ist - des kantonalen Zentrumsgebiets Oberwinterthur) adäquat berücksichtigt. Dieses Entwicklungsgebiet ist die grösste bereits eingezonte Landreserve Winterthurs und eine Einschränkung der Entwicklung infolge mangelnder Erschliessung würde die Entwicklungsperspektiven Winterthurs und der Region massiv einschränken. Die Aufwertung des Zentrumsgebiets Oberwinterthur bildet gemäss kantonalem Richtplan einen verpflichtenden Rahmen für die weiteren Planungen. Wesentliche Voraussetzung der Aufwertung ist eine leistungsfähige Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr.

Im Anhang Massnahmenblätter zum Agglomerationsprogramm wird dennoch ein Massnahmenblatt A1, Ausbau Umfahrung Winterthur geführt. Es stellen sich folgende Fragen.

1. Was sind die Gründe, weshalb der Kanton im Anhang «Übergeordnete Massnahmen Strasse/MIV» den Ausbau der A1, Umfahrung Winterthur (Anschluss Töss bis Anschluss Oberwinterthur) im Zeitraum 2025 bis 2035 auf bis zu 8 Fahrstreifen inklusive Begleitmassnahmen vorschlägt und nicht die Erstellung einer Südostumfahrung?
2. Teilt der Kanton die Auffassung des Winterthurer Stadtrates, dass die Südostumfahrung Winterthur ganzheitlich betrachtet vorteilhafter und langfristig kostengünstiger ist, als der Ausbau der A1 in Kombination mit einer adäquaten Erschliessungslösung für das Zentrumsgebiet Oberwinterthur? Wenn nein, aus welchen Gründen nicht?
3. Welche Möglichkeiten bestehen, um das Trasse der Südostumfahrung zu sichern? Welches sind die Konsequenzen, wenn die Stadt «im Auftrag» des Kantons Baulinien für eine Hochleistungsstrasse, die als Bundesstrasse vorgesehen ist, festlegt?
4. Damit die Realisation einer Südostumfahrung Winterthur Chancen hat, braucht es die Aufnahme in den Netzplan des Bundes. Sieht der Regierungsrat eine Möglichkeit, über das Agglomerationsprogramm oder anderweitig sich für die Realisierung einzusetzen?
5. Die Realisation einer Südostumfahrung Winterthur ist auch für die Ostschweizer Kantone von Bedeutung. Inwiefern ist sie Thema zwischen der Zürcher Regierung und den Regierungen der Kantone AI, AR, SG und TG? Hat der Regierungsrat eine Strategie, wie er gemeinsam mit den Ostschweizer Kantonen sich für dieses Vorhaben einsetzen will?

Dieter Kläy
Peter Uhlmann

B. Angelsberg	M. Arnold	E. Bachmann	B. Badertscher	H. Bär
A. Berger	S. Bernasconi	W. Bosshard	M. F. Clerici	J. Cornaz
O. Denzler	R. Frehsner	R. Frei	B. Grossmann	G. Guex
L. Habicher	W. Haderer	H. Haug	M. Hauser	A. Heer
F. Hess	H. H. Heusser	R. Isler	O. Kern	S. Krebs
T. Kübler	R. Kuhn	J. Kündig	U. Lauffer	J. Leuthold
R. Menzi	C. Mettler	E. Meyer	M. Mossdorf	W. Müller
H. P. Portmann	S. Ramseyer	H. H. Raths	N. Rickli	P. Roesler
L. Rüegg	R. Sauter	C. Schaub	C. Schmid	H. Schmid
J. Schneebeili	R. Siegenthaler	A. Simioni	B. Steinemann	B. Stiefel
E. Stocker	I. Stutz	A. Suter	R. Thalmann	T. Toggweiler
J. Trachsel	T. Vogel	C. Vohdin	C. Walker	B. Walliser
R. Walther	B. Walti	K. Weibel	G. Winkler	H. Wuhrmann
C. Zanetti	M. Zaugg			