

ANFRAGE von Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon), Jörg Kündig (FDP, Gossau), Jean-Philippe Pinto (Die Mitte, Volketswil) und Daniel Wäfler (SVP, Gossau)

Betreffend Tschau Stau – wie weiter im Kanton Zürich?

Am 24. November 2024 haben die Schweizer Stimmberechtigten den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen abgelehnt. Betroffen sind sechs geplante Autobahn-Projekte, die nun nicht umgesetzt werden. Bei diesen Projekten ist der Kanton Zürich nicht direkt betroffen.

Im kommenden Ausbauschritt für die Nationalstrassen sind für den Kanton Zürich wesentliche Projekte vorgesehen. Zum einen ist dies die Lückenschliessung der Oberlandautobahn zwischen dem Anschluss Uster Ost und dem Betzholzkreisel in Hinwil. Heute schon durchfahren täglich mehr Fahrzeuge die Stadt Wetzikon als durchschnittlich durch den Gotthard. Stau ist ein tägliches Ärgernis, ebenso wie der Ausweichverkehr in die umliegenden Gemeinden im Zürcher Oberland. Ein weiteres wichtiges Strassenprojekt für den Kanton Zürich ist die Glatttalautobahn. Die Projekte haben gemeinsam, dass sie heute schon bestehenden Engpässen auf der Strasse entgegenwirken.

Die Engpässe auf dem Schienennetz werden im kommenden Ausbauschritt 2035 der Bahn behandelt. Die Schlüsselprojekte für den Kanton Zürich sind der Brüttenertunnel zwischen Winterthur und Bassersdorf bzw. Dietlikon, der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen um ein viertes Gleis oder den Doppelspurausbau Uster – Aathal.

Der Regierungsrat wird um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Das abgestimmte Zusammenspiel zwischen Nationalstrassen- und Bahnprojekten war eine Schweizer Selbstverständlichkeit über die letzten Jahrzehnte. Wie stellt sich der Regierungsrat zum Volksentscheid vom 24. November 2024? Welche Auswirkungen sieht er für den Kanton Zürich? Wie stellt sich der Regierungsrat zur Aussage, dass die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden sollen, damit die Verkehrsadern des Kantons erhalten bleiben?
2. Welche Bedeutung misst der Regierungsrat generell den Projekten zu, welche im kommenden Ausbauschritt für die Nationalstrassen vorgesehen sind in Bezug auf die Gesamtleistung des Verkehrssystems und der Volkswirtschaft? Namentlich bei der Lückenschliessung Oberlandautobahn und der Glatttalautobahn? Wie beurteilt der Regierungsrat die heutige Belastung in den betroffenen Gebieten?
3. Bei der Verkehrsplanung setzt der Kanton Zürich auf die Realisierung der Engpässe im Nationalstrassennetz. Angenommen, der Bund verzichtet generell auf einen weiteren Ausbau. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass das weitere Verkehrsaufkommen auf der Strasse komplett mit dem ÖV oder allfälligen flankierenden Massnahmen beim Verkehrsnetz aufgefangen werden kann? Welche Massnahmen müssten ergriffen werden?
4. Wie wird der Regierungsrat beim Bund darauf hinwirken, dass die Strassenprojekte trotzdem weiterverfolgt werden?

5. Aufgrund des Volksentscheids ist zu befürchten, dass die Lückenschliessung Oberlandautobahn sich weiter verzögert. Insbesondere für die durch den Umgehungsverkehr der überlasteten Aathalachse stark in Mitleidenschaft gezogenen Gemeinden ist aufgrund des weiter steigenden Verkehrsaufkommens mit einer Mehrbelastung zu rechnen, Dagegen sind dringend flankierende Massnahmen zu ergreifen. Wann, wie und in welchem Zeitrahmen sieht der Kanton diese vor?
6. Der Bund hat die Oberlandautobahn per 1. Januar 2020 übernommen. Welches wären die Voraussetzungen, dass der Kanton Zürich die Lückenschliessung in Eigenregie weiter planen und ausführen könnte?

Tumasch Mischol
Jörg Kündig
Jean-Philippe Pinto
Daniel Wäfler