

1166

Antrag des Regierungsrates vom 19. Mai 2010

4696

**Beschluss des Kantonsrates
über die kantonale Volksinitiative «Stau weg!»**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 19. Mai 2010,

beschliesst:

I. Die Volksinitiative «Stau weg!» betreffend Einreichung einer Standesinitiative «Für einen effizienten und sicheren Verkehr im Kanton Zürich» wird abgelehnt.

II. Die Volksinitiative wird den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.

III. Der Beleuchtende Bericht wird vom Regierungsrat verfasst.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat und an das Initiativkomitee.

Die Volksinitiative hat folgenden Wortlaut:

«Der Kanton Zürich verlangt vom Bund, das Nationalstrassennetz zur Verbesserung der Stausituation im Wirtschaftsraum Zürich gezielt auszubauen. Konkret sollen folgende im Zürcher Verkehrsrichtplan enthaltene Bauprojekte mit Realisierungshorizont bis 2025 umgesetzt werden: Glattalautobahn, Oberlandautobahn, Ausbau Umfahrung Winterthur, Stadttunnel, Waidhaldetunnel und Westast Zürich. Zudem sind vom Bund betriebliche Massnahmen (Standstreifenumnutzungen, Wechselsignalisationen usw.) als Sofortmassnahmen zur unmittelbaren Verbesserung der Stausituation im Wirtschaftsraum Zürich zu realisieren.»

Weisung

A. Ziele der Initiative

Die Initiative hat die Einreichung einer Standesinitiative zum Ziel, die vom Bund den Ausbau des Nationalstrassennetzes im Kanton Zürich bis 2025 verlangt. Dabei werden konkrete, im kantonalen Verkehrsrichtplan aufgeführte Vorhaben genannt. Im Weiteren soll der Bund betriebliche Massnahmen (Standstreifenumnutzungen, Wechselsignalisationen und dergleichen) als Sofortmassnahmen verwirklichen. Angestrebt wird eine unmittelbare Verbesserung der Stausituation auf dem Strassennetz im Kanton Zürich.

B. Formelles

Mit Verfügung vom 17. November 2009 (ABl 2009, 2313) stellte die Direktion der Justiz und des Innern fest, dass die am 31. August 2009 eingereichte Volksinitiative zustande gekommen ist. Mit Beschluss vom 3. Februar 2010 stellte der Regierungsrat fest, dass die Initiative rechtmässig ist und verzichtete gleichzeitig auf die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags (RRB Nr. 157/2010).

C. Materielles

Das Strassennetz im Kanton Zürich ist stark belastet. Die Agglomeration Zürich ist einer der Stauschwerpunkte des schweizerischen Nationalstrassennetzes. Die Forderung der Initiative an den Bund, das Nationalstrassennetz im Kanton Zürich zur Verbesserung der Staulage auszubauen, entspricht daher im Grundsatz einem Anliegen des Kantons Zürich und der Haltung des Regierungsrates. Das Ziel der Initiative steht nicht im Widerspruch zu den Interessen des Kantons. In Bezug auf ihre Forderung und ihre Umsetzungschancen ist jedoch eine kritische Prüfung angezeigt.

Fehlende Priorisierung

Die Initiative listet verschiedene Projekte auf, die im Zürcher Verkehrsrichtplan enthalten sind, und verlangt deren Umsetzung mit Realisierungshorizont 2025. Es sind dies die Glattalautobahn, die

Oberlandautobahn, der Ausbau der Umfahrung Winterthur, der Stadttunnel, der Waidhaldetunnel und der Westast Zürich. Zudem soll der Bund als Sofortmassnahme verschiedene betriebliche Massnahmen treffen. Die in der Initiative aufgeführten Vorhaben liegen in der einen oder anderen Form in der Zuständigkeit bzw. im Einflussbereich der Bundesversammlung. Entweder bilden sie Gegenstand des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Glattalautobahn, Oberlandautobahn) oder des Programms zur Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz (Ausbau A1/Umfahrung Winterthur) oder sie sind als Bestandteil des Agglomerationsprogramms Zürich zur Mitfinanzierung durch den Bund vorgesehen (Waidhaldetunnel). Eine besondere Situation ist beim Stadttunnel zu beachten, der teilweise Bestandteil des bestehenden Nationalstrassennetzes ist (Abschnitt Brunau-Sihlquai), teilweise aber auch einer Anpassung des Netzbeschlusses bedarf (Abschnitt Sihlhölzli-Neugut). Der Regierungsrat hat in der Vorlage 4517 (Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 29/2005 betreffend Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten für die Ostumfahrung [Stadttunnel Brunau-Neugut, Ostast und Waidhaldetunnel]) ausführlich dazu Stellung genommen.

Der Regierungsrat hat auch im Rahmen von Vernehmlassungen des Bundes (Anpassung Netzbeschluss; Programm Engpassbeseitigung; Agglomerationsprogramm) verschiedentlich zu diesen Projekten Stellung genommen. So hat der Kanton Zürich in seiner Stellungnahme zum Programm Engpassbeseitigung dieses als zweckmässiges Massnahmenpaket zur Behebung der dringendsten, mit Spurerergänzungen zu behebenden Kapazitätsengpässe erachtet (RRB Nr. 547/2009). Insbesondere begrüsst wurde dabei die hohe Priorisierung des Sechsspurausbaus der Nordumfahrung von Zürich. Die Kapazitätsprobleme im Raum Zürich Nord und Glattal sind vordringlich und vor den Engpässen am Agglomerationsrand zu beheben. In einem zweiten Modul ist der Sechsspurausbau der Umfahrung Winterthur sowie der Vierspurausbau Andelfingen-Winterthur enthalten. Bei zwei schwerwiegenden Engpässen in der Schweiz hat der Bund den dringenden Handlungsbedarf ausdrücklich anerkannt. Die Glattalautobahn soll einen dieser Engpässe beheben.

Die Erhöhung der Strassenkapazität im Raum Zürich ist von grösster Bedeutung, nicht nur für den Kanton Zürich, sondern für den Grossraum Zürich insgesamt. Aus Sicht des Kantons ist angesichts der Vielzahl der im kantonalen Richtplan vorgesehenen Vorhaben und der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel auch im Bereich des Nationalstrassennetzes eine Priorisierung der Projekte jedoch zwingend notwendig. Die Kapazitätsprobleme im Raum Zürich Nord und Glattal sind vordringlich zu beheben. Die im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung für die Glattalautobahn durchgeführten Unter-

suchungen können als Grundlage für die weiteren Planungsschritte dienen. Vor diesem Hintergrund ist namentlich der Umstand, dass die vorliegende Initiative im Zusammenhang mit der Beseitigung von Engpässen das aus Sicht des Kantons dringlichste Vorhaben, den Sechsspurausbau der Nordumfahrung mit der dritten Gubiströhre, nicht einfordert, ein gewichtiger Mangel; es besteht sogar die Gefahr, dass die Forderung der Initiative beim Bund zu Missverständnissen führt. Die Initiative weist weitere Mängel auf. Sie umfasst auch Vorhaben, die der Regierungsrat angesichts der knappen finanziellen Ressourcen als weniger vordringlich eingestuft und bisher vom Bund nicht mit gleicher Priorität eingefordert hat. Hierunter fällt insbesondere der Stadttunnel Zürich, den der Bund in seinem Programm zur Beseitigung von Engpässen definitiv zurückzustellen beabsichtigt. Aus Sicht des Kantons ist dieser Priorisierungsschritt des Bundes sachlich nachvollziehbar. Beim Waidhaldetunnel liegt der Handlungsbedarf zudem derzeit viel weniger beim Bund als vielmehr bei der Stadt Zürich, die für die Projektierung dieser Strasse mit überkommunaler Bedeutung zuständig ist. Um diese beiden Vorhaben voranzutreiben, ist eine Standesinitiative das falsche Mittel.

Folgerungen

Der Regierungsrat stimmt der Zielsetzung der Initiative, das Nationalstrassennetz im Kanton Zürich zur Behebung der bestehenden Kapazitätsprobleme auszubauen, grundsätzlich zu. Mit einer Standesinitiative könnte die Problematik der Überlastung des Nationalstrassennetzes im Kanton Zürich zwar im Allgemeinen dargelegt werden. Die Interessen des Kantons Zürich im Nationalstrassenbau werden durch die Planungen des Bundes (Programm Engpassbeseitigung, Anpassung des Netzbeschlusses) im Rahmen der Möglichkeiten des Bundes jedoch angemessen wahrgenommen. Der Bund steht derzeit in erster Linie vor der grossen Herausforderung, die Finanzierung des Ausbaus und des Unterhalts der Verkehrsinfrastrukturen auf neue Grundlagen zu stellen. Die Umsetzung der Standesinitiative hätte zur Folge, dass der Bund alle für den Nationalstrassenbau verfügbaren Mittel auf absehbare Zeit im Kanton Zürich verwenden müsste. Das Anliegen der Initiative erscheint vor diesem Hintergrund chancenlos. Aus diesen Gründen ist die Initiative abzulehnen.

Verzicht auf einen Gegenvorschlag

Der Bund hat den grossen Handlungsbedarf beim Ausbau der Nationalstrasseninfrastruktur im Kanton Zürich erkannt. Mit dem Programm zur Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz, das derzeit den eidgenössischen Räten vorliegt, will er in erster Priorität die für den Ausbau der Nordumfahrung Zürich nötigen Mittel bereitstellen. In einer zweiten Priorität sieht er den Sechsspurausbau der A1 bei Winterthur vor. In der Botschaft hat er zudem den Bedarf für den Bau der Glattalautobahn ausdrücklich anerkannt, für welche die planerischen Vorarbeiten ausgelöst wurden (BBl 2009, 8387; 8416 und 8451). Für die Finanzierung der zur Aufklassierung vorgesehenen Nationalstrassenabschnitte wie z. B. der Oberlandautobahn hat der Bund einen neuen Finanzierungsvorschlag ausgearbeitet, den er den Kantonen zur Stellungnahme unterbreiten wird. Der Kanton kann seine Interessen in den entsprechenden Mitwirkungsverfahren zweckmässiger wahren als in der Form einer Standesinitiative. Die Initiative ist daher ohne Gegenvorschlag abzulehnen.

D. Antrag

Gestützt auf diese Erwägungen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Volksinitiative «Stau weg!» zur Einreichung einer Standesinitiative «Für einen effizienten und sicheren Verkehr im Kanton Zürich» ohne Gegenvorschlag abzulehnen.

Im Namen des Regierungsrates

| | |
|----------------|---------------------------|
| Der Präsident: | Der stv. Staatsschreiber: |
| Hollenstein | Hösli |