

31. Mai 2017

Interpellation

der Fraktionen SP, Grüne, GLP und AL

Am 13. März 2017 hat der Kantonsrat Zürich den Gegenvorschlag zur Kantonalen Volksinitiative «Stopp der Verkehrsbehinderung» (Anti-Stauintiative) beschlossen. Dieser besagt, dass der Kanton für ein leistungsfähiges Staatsstrassennetz für den motorisierten Privatverkehr sorgt. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen. Die Stadt Zürich plant zur Förderung des ÖV verschiedene Projekte (z. B. Tram nach Affoltern), welche zu einer Kapazitätsverlagerung zu Gunsten des öVs führen. In der dicht besiedelten Stadt Zürich ist es nicht möglich, die Leistungsfähigkeit im umliegenden Strassennetz auszugleichen und es widerspricht mit der Lärmschutzverordnung (Massnahmen an der Quelle) auch der übergeordneten Gesetzgebung. Auch verlangt die Verfassung der Stadt Zürich das Ergreifen von weiteren Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs (wie z. B. neue, separate Busspuren, Spurverengungen zugunsten von Velomassnahmen oder Massnahmen für den Fussverkehr, Abklassierungen von Strassen und eine Umgestaltung der Strasse bei Temporeduktionen).

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Was versteht man unter der Leistungsfähigkeit einer Staatsstrasse und wie wird diese gemessen?
2. Um wie viel könnte die Leistungsfähigkeit der Staatsstrassen auf dem Gebiet der Stadt Zürich gesteigert werden, wenn auf allen Staatsstrassen das Tempo auf Tempo 30 reduziert werden würde?
3. Welche Strassenarten versteht man unter «im umliegenden Strassennetz»? Welcher Perimeter ist damit gemeint? Ist zu befürchten, dass bei einer Annahme des Gegenvorschlags zur Anti-Stauintiative durch Verlagerungen ins umliegende Strassennetz mehr Wohnquartiere unter den negativen Auswirkungen des MIV leiden werden?
4. Mit welchen Massnahmen würde sich der Stau – für alle Verkehrsmittel – in der Stadt Zürich effizient verringern lassen?
5. Welche finanziellen Folgen hat die Annahme des Gegenvorschlags zur Anti-Stauintiative für die Stadt Zürich?
6. Können diese Kosten der Baupauschale belastet werden?
7. Um welche inhaltlichen Arbeiten wird der Planungsaufwand für Strassenbauprojekte durch die Annahme des Gegenvorschlags zur Anti-Stauintiative steigen?
8. Die Stadt Zürich plant verschiedene Projekte zur Förderung des ÖV, welche zu einer Kapazitätsverlagerung zugunsten des ÖV führen werden. Welche Projekte, die aktuell in Planung sind, könnten vom Gegenvorschlag tangiert sein bzw. nicht mehr realisiert werden?
9. Wie geht der Stadtrat vor, so dass sich z. B. das Tram nach Affoltern auch bei einer Annahme des Gegenvorschlags zur Anti-Stauintiative realisieren lassen? Wer entscheidet letztendlich, ob auch im Sinne einer Interessenabwägung so z. B. unter Einbezug von

Lärmschutz, Lufthygiene, Raumplanungsvorgaben, etc. die Nachfrage des MIV vor anderen Gütern Vorrang hätte? Welcher Rechtsweg müsste die Stadt einschlagen, damit sie ihre Projekte möglicherweise doch noch realisieren könnte?

10. Was bedeutet der Gegenvorschlag explizit für geplante Velomassnahmen, wie Velostreifen, Velostrassen?
11. Welche Folgen hätte die Annahme des Gegenvorschlags zur Anti-Stauinitiative für die Umsetzung der vom Volk gutgeheissenen Städteinitiative?

Prof. Dr. Hans-Joachim A. Kintzinger