

Sitzung vom 25. März 2020

301. Motion (Umsetzung des Postulats 340/2011: Verbesserung der Sicherheit und Reduktion der Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz)

Kantonsrat Thomas Schweizer, Hedingen, und Mitunterzeichnende haben am 20. Januar 2020 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat einen Rahmenkredit von mindestens 5 Mio. Franken zulasten des Strassenfonds zu unterbreiten. Damit sollen Strecken, bei denen eine Temporeduktion zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit oder zur Reduktion der Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz führt, in Absprache mit den Gemeinden, baulich angepasst und umsignalisiert werden. Dabei sind insbesondere die im Bericht zum Postulat KR-Nr. 340/2011 «Temporeduktionen innerorts vom 3. Dezember 2015» 20 aufgeführten Strecken einzubeziehen.

Begründung:

Zum Postulat 340/2011 haben die Sicherheitsdirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion gemeinsam einen ausführlichen Bericht erstellt: «Bericht zum Postulat KR-Nr. 340/2011 Temporeduktionen innerorts vom 3. Dezember 2015».

Dieser Bericht listet 20 Strecken auf, welche aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Verbesserung des Verkehrsablaufs die gesetzlichen Anforderungen erfüllen und deshalb vertieft untersucht werden sollten. Es handelt sich um die folgenden Strecken:

- Adliswil, Albisstrasse
- Affoltern a. A., Untere Bahnhofstrasse
- Bassersdorf, Klotenerstrasse
- Birmensdorf, Zürcherstrasse
- Elgg, Winterthurerstrasse, Abschnitt Kreisel bis Zentrum Elgg
- Embrach, Dorfstrasse
- Illnau-Effretikon, Bahnhofstrasse
- Illnau-Effretikon, Ortsteil Oberillnau, Effretikerstrasse
- Kollbrunn (Zell), Dorfstrasse
- Maschwanden, Dorfstrasse
- Niederglatt, Kaiserstuhlstrasse
- Opfikon-Glattbrugg, Schaffhauser- und Wallisellerstrasse

- Ossingen, Andelfinger-/Steinerstrasse
- Rickenbach, Büelstrasse, Abschnitt Huebacker-/Holzgasse
- Rüti, Dorfstrasse
- Rüti, Ferrachstrasse
- Turbenthal, Tösstalstrasse
- Wädenswil, Zugerstrasse
- Wetzikon, Bahnhofstrasse
- Wetzikon, Zürcherstrasse

Bei allen Streckenabschnitten (mit Ausnahme der Dorfstrasse in Mäschwanden) liegt die Lärmbelastung über dem definierten Grenzwert (IGW ES II). Mit tieferen Geschwindigkeiten könnten also nicht nur die Verkehrssicherheit und der Verkehrsablauf verbessert, sondern auch die Lärmimmissionen reduziert werden.

Es sprechen also mehrere Gründe für eine rasche Umsetzung. Die vertiefte Planung und die nötigen Gutachten müssen nun rasch an die Hand genommen werden, damit die Verbesserung in nützlicher Frist umgesetzt werden kann.

Seit 2015 sind allenfalls weitere Streckenabschnitte dazugekommen, welche die Anforderungen für die Signalisierung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit in Frage kommen. Die Liste ist entsprechen zu aktualisieren.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Thomas Schweizer, Hedingen, und Mitunterzeichnende wird wie folgt Stellung genommen:

Temporeduktionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder zur Verminderung der Umweltbelastung werden bereits heute laufend geprüft und umgesetzt. Federführend sind dabei das Amt für Verkehr, das kantonale Tiefbauamt (TBA) und die Kantonspolizei. Die nachfolgende Tabelle zeigt den heutigen Stand der Strecken auf, die hauptsächlich aus Gründen des Verkehrsablaufs oder der Verkehrssicherheit für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf unter 50 km/h geeignet wären. Bei einigen Abschnitten liegt bereits ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die siedlungsverträgliche Gestaltung des Strassenraums vor oder befindet sich in Arbeit. Weitere Abschnitte befinden sich in der fortgeschrittenen Projektierung.

Gemeinde und Strasse	Stand	Bemerkungen
Adliswil, Albisstrasse	Kein Projekt	Voraussetzungen für Tempo 30 vorhanden ohne bauliche Massnahmen
Affoltern a. A., untere Bahnhofstrasse	Kein Projekt	Voraussetzungen für Tempo 30 vorhanden, ohne bauliche Massnahmen
Bassersdorf, Klotenerstrasse	Projekt sistiert	Weitere Abklärungen notwendig
Birmensdorf, Zürcherstrasse	Kein Projekt, umgestaltet mit Westumfahrung	Voraussetzungen für Tempo 30 vorhanden ohne bauliche Massnahmen
Elgg, Winterthurerstrasse, Abschnitt Kreisel bis Zentrum Elgg	Projekt Bushaltestelle ohne Tempo 30	Der bereits bestehende Tempo-30-Bereich wäre mit Projekt Bushaltestelle erweiterbar.
Embrach, Dorfstrasse	BGK in Erarbeitung	Tempo 30 ist noch offen, wäre insbesondere im inneren Abschnitt aus fachlicher Sicht richtig.
Illnau-Effretikon, Bahnhofstrasse	BGK liegt vor	Voraussetzungen vorhanden, Tempo 30 aus Sicht Lärm nicht zwingend nötig, da bereits heute Tempo tief ist. Aus Sicht Verkehr und Sicherheit Tempo 30 erwünscht.
Illnau-Effretikon, Ortsteil Oberillnau, Effretikonstrasse	Projekt TBA ohne Tempo 30	Voraussetzungen vorhanden, ohne Projekt anzupassen
Kollbrunn (Zell), Dorfstrasse	Projekt TBA Tempo 30 umgesetzt	Keine Bemerkungen
Maschwanden, Dorfstrasse	Projekt TBA	Tempo 30 kann umgesetzt werden.
Niederglatt, Kaiserstuhlstrasse	Projekt TBA mit Tempo 50	Punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der Situation
Opfikon-Glattbrugg, Schaffhauser- und Wallisellerstrasse	BGK	Tempo 30 in Abklärung für Schaffhauserstrasse
Ossingen, Andelfinger-/Steinstrasse	Tempo 40 realisiert	Erweiterung Tempo-40-Bereich im Rahmen BGK vorgesehen
Rickenbach, Büelstrasse, Abschnitt Huebackerstrasse–Holzgasse	Projekt TBA mit Tempo 30	Keine Bemerkungen
Rüti, Dorfstrasse	Kein Projekt	Voraussetzungen für Tempo 30 vorhanden ohne weitere bauliche Massnahmen
Rüti, Ferrachstrasse	Projekt TBA	Kein Tempo 30 vorgesehen

Gemeinde und Strasse	Stand	Bemerkungen
Turbenthal, Tösstalstrasse	Teilweise Projekt TBA ohne Tempo 30	Entscheid noch offen
Wädenswil, Zugerstrasse	Kein Projekt	Voraussetzungen für Tempo 30 vorhanden
Wetzikon, Bahnhofstrasse	Nach diversen Studien und Versuchen muss neues BGK gestartet werden	Voraussetzungen für Tempo 30 vorhanden, Umsetzung kann im Rahmen des neuen BGK geprüft werden.
Wetzikon, Zürichstrasse	Nur Projekte für Knoten zur Verkehrslenkung	Kein Tempo 30 vorgesehen

Mitbestimmend für das Geschwindigkeitsverhalten der Fahrzeuglenkenden sind unter anderem der Ausbaustandard und das Erscheinungsbild einer Strasse. Grundsätzlich sind Staatstrassen innerorts für eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt. Um ein tieferes Tempo zu erreichen, sind unter Umständen auch bauliche Massnahmen nötig. Deren Umsetzung ist aber nur dann zweckmässig, wenn sie mit anderen Vorhaben koordiniert wird, z. B. mit Sanierungsarbeiten, dem Ersatz von Werkleitungen oder einer neuen Verkehrsführung für den Fuss- und Veloverkehr. Auch eine bloss Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ohne bauliche Massnahmen muss auf das Umfeld abgestimmt werden, weil sich beispielsweise negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr ergeben können oder die Gefahr von Ausweichverkehr auf untergeordnete Strassen besteht. Auch muss die Funktion und Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrsnetzes berücksichtigt werden. Daher ist es sinnvoll, Temporeduktionen nicht isoliert vorzunehmen, sondern ein gesamtheitliches Projekt auszuarbeiten und zur Kreditgenehmigung, allenfalls zur Projektfestsetzung, vorzulegen.

Allgemein ist bei jedem Projekt die konkrete Situation einzeln zu prüfen. Alle relevanten Faktoren müssen erhoben und in einer Gesamtinteressenabwägung beurteilt werden. Entscheidend ist somit immer die Beurteilung im konkreten Einzelfall. Desgleichen sind die zur Umsetzung eines Projekts erforderlichen Kosten im Einzelfall zu bewilligen. Das mit der Motion verlangte Vorgehen, mittels eines Rahmenkredits die Finanzierung von Vorhaben zu beschliessen, von denen nicht sicher ist, ob sie umgesetzt werden, ist nicht zweckmässig. Wie die Tabelle zeigt, sind zudem auf vielen der in der Motion erwähnten Strecken bereits Projekte am Laufen. Der Rahmenkredit ist somit auch nicht notwendig.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 9/2020 abzulehnen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli