

2. Attraktivere Ortskerne

Antrag des Regierungsrates vom 25. August 2021 zu den Postulaten KR-Nrn. 161/2016 und 144/2018 und gleichlautender Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 25. Oktober 2022

Vorlage 5627b

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, die beiden Postulate betreffend attraktive Ortskerne beziehungsweise Gestaltung von Kantonsstrassen in Dorf- und Stadtzentren als erledigt abzuschreiben.

Die Vorlage wurde an insgesamt vier KEVU-Sitzungen beraten. Die beiden Erstpostulanten, Jörg Kündig und Ronald Alder, haben ihre mündliche Stellungnahme zu Beginn der Kommissionsberatungen abgegeben. Sie sehen, es handelt sich um die b-Vorlage, dies, weil der Regierungsrat eine Fristerstreckung um ein Jahr beantragt hatte. Die beiden Postulate wurden nach deren Überweisung vom Regierungsrat zusammengefasst. Diese Tatsache blieb nicht ganz unumstritten in der Kommission – vielleicht melden sich auch noch Kommissionsmitglieder zu dieser Facette.

Das eine Postulat fordert die Überarbeitung der Standards im Strassenbau, um auf Basis des fast schon berühmten Paragraphen 14 des Strassengesetzes die Projektierungsgrundsätze für attraktivere Ortskerne zu verbessern. Das andere Postulat fordert, zu prüfen, wie bei der Gestaltung von Kantonsstrassen in Ortszentren besser auf die Anliegen der Gemeinden eingegangen werden kann, mit Fokus auf bauliche Massnahmen und Zonen mit reduziertem Tempo.

Die Gestaltung von Kantonsstrassen innerorts ist für den Regierungsrat ein wichtiges Anliegen. Daher wurde auch mehr Zeit (*zur Beantwortung*) beansprucht. Zwischenzeitlich wurden im Rahmen der Reorganisation des Amtes für Verkehr in das neue Amt für Mobilität in der Volkswirtschaftsdirektion die Abläufe und Koordination mit dem Tiefbauamt neu aufgesetzt. Konkret wurde die sogenannte SIA-Phase 2 ins Tiefbauamt verschoben; es wurde quasi ein One-Stop-Shop für die Gemeinden geschaffen. Es geht also um die Standards im Strassenbau von Fassade zu Fassade inklusive Parkierungsmöglichkeiten. Betroffen sind auch Flächen in privatem Besitz.

Die Kommission hat sich vom Baudirektor (*Regierungsrat Martin Neukom*) und vom Tiefbauamt, vertreten durch den Strasseninspektor Martin Pola, umfassend über den aktuellen Stand, die kantonalen Absichten und Prioritäten, die Rückmeldungen aus den Gemeinden und Planungsregionen und die Auswirkungen auf die Finanzierung – auch angesichts der zwischenzeitlichen Inkraftsetzung der PI Brunner (*KR-Nr. 321/2013*) im Strassengesetz – ins Bild gesetzt.

Zum Abschluss: Die neuen Standards sind nun seit einigen Monaten in Kraft. Die Entwicklung der nun neu gelebten Praxis wird von allen Beteiligten und Betroffenen sicher eng verfolgt und bleibt mit Bestimmtheit auf der kommunalen, kantonalen und parteipolitischen Agenda. Besten Dank.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Wir alle wollen attraktive Ortskerne. Dennoch haben wir von der SP das Postulat von Philipp Kutter nicht unterstützt, da er die Attraktivität sehr stark durch die Windschutzscheibe bewertet hat, wonach die Angst vor Einschränkungen der Verkehrskapazität sehr betont wurde. Dagegen haben wir das Postulat von Roland Alder zur Gestaltung von Kantonsstrassen in Dorf- und Stadtzentren unterstützt. In der Summe ist es für uns aber richtig, dass die Regierung die beiden Postulate zusammengefasst hat und mit einer einzigen Antwort abschliesst.

Wir haben in der KEVU den Erläuterungen zu den neuen Standards für Staatsstrassen aufmerksam zugehört und freuen uns, dass diese Standards aus den zwei Postulaten hervorgegangen sind. Für uns ist es sehr richtig, hier Standards zu haben, und wir freuen uns, dass das Tiefbauamt diese eben nicht nur durch die Windschutzscheibe betrachtet hat. Das war leider in der Vergangenheit zu oft der Fall. Deshalb freuen wir uns sehr, dass unser langjähriger Wunsch in Erfüllung geht und Menschen am Rande von Strassen und Plätzen nun endlich ernst genommen werden und Gehör finden. Bei aller Euphorie für Standards wissen aber auch wir, dass die Situation regional dennoch sehr unterschiedlich ist, und hoffen, dass die Standards flexibel genug im Dialog mit den Gemeinden und den Anwohnenden angewendet werden und so überall befriedigende Lösungen für die Strassen und alle Anspruchsgruppen gefunden werden. Darum unterstützen wir die Vorlage der Regierung und schreiben beide Postulate ab. Herzlichen Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Tatsächlich ist es, wie es der Kommissionspräsident bereits erwähnt hat, aus unserer Sicht sehr schwierig, dass diese beiden grundsätzlich gegensätzlichen Postulate zusammengelegt wurden. Aus dem Votum des Vorredners haben wir bereits gehört, dass es da sehr unterschiedliche Perspektiven gibt; einerseits aus derjenigen der Windschutzscheibe, andererseits aus der des Strassenrands. Als Mitunterzeichner des Postulates für die Attraktivität der Ortskerne fokussiere ich mich auf dieses Thema, weil beim einen – also diesem Postulat – geht es eben genau darum, dass die Attraktivität der Ortsdurchfahrten ohne Einschränkungen der Kapazität erfolgen soll; das GLP-Postulat mit den baulichen Schikanen und Temporeduktionen zielt genau in die andere Richtung. Ich gehe primär auf das erste Postulat ein, weil dort geht es eben nicht nur um die Gestaltung der Strasse an sich, sondern um die Auflagen, welche an die an die Strassen angrenzenden Grundstücke auferlegt werden. Viele Hauptstrassen in kleinen Dörfern sollten eben nicht nur der Siedlung dienen, sondern auch dem Gewerbe. Auch sollten sie den Passanten-Verkehr ermöglichen. Es gehört auch zur Attraktivität, dass Geschäftsbetriebe betrieben werden können. Das bedingt eine vernünftige Parkierung entlang der Hauptstrassen. Da stellen wir fest, dass bei Anpassungen heute – wenn Gebäude neu gebaut oder angepasst werden – sehr grosse Auflagen gemacht werden. Das führt dazu, dass die Geschäfte nicht mehr rentieren und am Ende Schlafgemeinden ohne eigene Einkaufsmöglichkeiten übrigbleiben. Wir hoffen, dass bei neuen Standards, wie in der Postulatsantwort er-

wähnt, der Mitwirkung der Gemeinde Rechnung getragen und künftig entsprechend Gewicht beigemessen wird. In diesem Sinne sind wir bereit, beide Postulate abzuschreiben.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Bis vor zwei Jahren wurden bei Tiefbauprojekten die strategische Planung – also der Bericht und die Vorstudie sowie die Machbarkeitsstudie – vom Amt für Verkehr erstellt. Danach wurden die Projekte an ein neues Personal des Tiefbauamts übergeben. Daraus sind viele Schwierigkeiten entstanden. Die Probleme wurden aus gutem Grund bei der Reorganisation – neues Amt für Mobilität – angegangen, und die Schnittstelle wurde vorverschoben. Mit diesem Schritt konnten viele Problemstellen behoben werden. Nun kann besser und konsequenter auf die Anliegen der Gemeinden eingegangen werden. Ebenso sind im letzten Jahr die Standards für den Strassenbau überarbeitet worden – beides Anliegen der hier behandelten Postulate.

Bei den Postulaten ging es aber um die Ortsdurchfahrten. Uns Grünen sind aber vor allem die Orte wichtig und nicht die Durchfahrten. Wurden früher alle Strassen nur mit dem Auto im Kopf geplant, spricht man heute immerhin schon von einem nebeneinander aller Verkehrsträger; noch immer aber geht dabei gerne einmal die Siedlungsverträglichkeit vergessen – auch hier im Kantonsrat. Der Strassenraum im Siedlungsgebiet ist Aufenthaltsraum. Und wie es der Name sagt, geht es dabei um die Aufenthaltsqualität und weniger darum, möglichst schnell mit dem Auto durchfahren zu können. Wir schreiben die beiden Postulate ab.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die FDP stimmt der Abschreibung beider Postulate zu, auch wenn wir anfänglich nicht ganz glücklich waren über die Verquickung dieser beiden Anliegen.

Eines der übergeordneten Themen war die Gestaltung der Kantonsstrassen in Gemeinde- und Dorfgebieten und der bessere Einbezug der Gemeinden im Planungs- und Gestaltungsverfahren. Da sind wir glücklich, dass dies aufgenommen wurde. Es zeigt sich, dass die einzelnen Erfahrungen in den Gemeinden darauf hindeuten, dass es durchaus noch Potenzial hinsichtlich der effektiven Zusammenarbeit gibt. Wir würdigen das aufgegleiste ämterübergreifende und koordinierte Verfahren des Kantons, das in der Anwendung der neuen Standards der Staatsstrassen sicherlich auch zu einer verbesserten Projektgestaltung mit den Gemeinden führen sollte. Die Praxisumsetzung dieses neuen Standards werden wir gerade in dieser Hinsicht sehr aktiv beobachten. Wir anerkennen natürlich grundsätzlich, dass die Planungsgestaltung von Staatsstrassen in Gemeinden und Dörfern ein sehr komplexer Prozess mit sehr vielen unterschiedlichen Ansprüchen ist. Aus unserer Sicht ist einer der Ansprüche, der dringend auch gewürdigt werden sollte – natürlich neben der Verkehrssicherheit und den ökologischen Ansprüchen – ist derjenige des Gewerbes, insbesondere die Frage nach Parkplätzen bei den Einkaufsmöglichkeiten. Das ist für viele Gemeinden ein zentraler Aspekt der Attraktivität der Ortskerne. Hier erwarten wir trotz neuen Standards oder eben gerade aufgrund neuer Standards praxistaugliche Projekte, welche die Ansprüche der Gemeinden, die lokalen Ansprüche, reflektieren. Wir schreiben ab.

Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon): Wir sind mit der Abschreibung der beiden Postulate einverstanden. Attraktive Ortskerne sind wichtig. Davon profitiert das Dorfleben einerseits von den Einkaufsmöglichkeiten, und andererseits von den Begegnungen während des Einkaufens. Es ist für das Dorfleben viel attraktiver, wenn die Leute zu Fuss oder mit dem Velo zum Einkaufen gehen als einfach nur mit dem Auto, das allenfalls dazu veranlassen könnte, gleich weiterzufahren in irgendein Einkaufszentrum auf der grünen Wiese. In diesem Sinne finden wir es gut, dass die Standards der Staatsstrassen angepasst wurden und siedlungsorientierte Gestaltungen von Fassade zu Fassade neu realisiert werden können. Die Strassen sollen nicht mehr nur der Durchfahrt dienen. Sondern wir brauchen sichere Strassen, auf denen wir zusammen etwas machen können, anstatt dass sie uns voneinander trennen. Hier gibt es sicher Verbesserungspotenzial. Aber, es wird leider noch einige Zeit dauern, bis wir diese Verbesserungen tatsächlich auch im Strassenbild zu sehen bekommen, dies in Anbetracht der sehr langen Planungszeiträume. Was wir uns auch noch wünschen, ist, dass die Polizei konsequent den Spielraum auslotet und ausnutzt, damit eben auch tiefere Geschwindigkeiten angesetzt werden können; dies ist auch für einen attraktiveren Strassenraum dringend nötig.

Astrid Furrer (FDP, Wädenswil): Als Bauvorständin von Wädenswil ergreife ich hier das Wort. Das Postulat «attraktive Ortskerne» wurde aus der Not geboren. Erstunterzeichner war Wädenswils Stadtpräsident (*Altkantonsrat und heutiger Nationalrat Philipp Kutter*). Der Grund: In Wädenswil sind wir mit dem Kanton wegen der Umgestaltung der Kantonsstrasse im Stadtzentrum schon seit bald 20 Jahren im Gespräch. Erfolglos bis anhin, denn die Meinungen von Gemeinde und Kanton gehen weit auseinander, und wir kommen zu keinem Kompromiss. In der Zwischenzeit hat sich durch die Gemeindefusion noch eine zweite Problemstelle mit der Kantonsstrasse ergeben, die das Dorfzentrum von Hütten regelrecht zerreisst. Daher war Wädenswil besonders gespannt auf die Antwort. Die in der Postulatsantwort erwähnten Massnahmen gehen in die richtige Richtung. Bisher mussten wir im Bereich der Planung von Staatsstrassen mit mehreren Personen aus verschiedenen Ämtern sprechen. Das führte dazu, dass vieles versandete. Seit diesem Jahr haben die Gemeinden mit einem Vertreter des Strasseninspektorats nur noch einen Ansprechpartner. Das ist ein richtiger Schritt. Ob zukünftig aber auch die Mitsprache der Gemeinden besser wird, wird sich zeigen. Wir sind skeptisch. Wir sind ja immer noch in der Rolle des Bittstellers. Dass da Standards helfen sollen, individuelle Lösungen zu finden, ist eigentlich ein Widerspruch in sich. Besten Dank.

Jörg Kündig (FDP, Gossau): Als Mitunterzeichner eines dieser Vorstösse gestatte ich mir, zwei, drei Worte zu verlieren. Wir haben befriedigt zur Kenntnis genommen, dass das Prozedere – wenn die Staatsstrassen in den Gemeinden behandelt, erstellt oder überarbeitet werden müssen – geändert werden soll. Unter den Papieren, die vorliegen – es sind immerhin drei –, findet man unter anderem das

Papier «Staatsstrassen der Zukunft», dasjenige, das sich mit der Gestaltung befasst und zu guter Letzt das, das sich mit den Kosten befasst. Wir haben befriedigt zur Kenntnis genommen, dass neu der gesamtheitliche Fokus gelten soll, dass nämlich der ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr, Aufenthalt und Gestaltung eine Rolle spielen sollen. Wir haben auch befriedigt zur Kenntnis genommen, dass eine siedlungsorientierte Beratungsweise gelten soll. Vor allem ist es wichtig, dass lokale Einbindungen stattfinden werden, dass nämlich in den Prozessen sowohl die Gemeindeexekutiven und auch die Grundeigentümer verbessert mit einbezogen werden sollen. Wir stellen aber auch fest, dass diese Prozesse erst einmal in Papierform vorliegen, dass vieles noch passieren muss. Es ist so, dass insbesondere das Bestellerprinzip bei der Finanzierung oder das Territorialprinzip bei der Ausführung doch die eine oder andere Herausforderung stellen. Wir sind gespannt, wie das dann am Schluss umgesetzt werden soll. Konzepte sind gut. Wie gesagt, wir nehmen das befriedigt zur Kenntnis. Aber am Schluss wird beurteilt, wie es gelebt wird. Wir meinen, es gibt nichts Gutes, ausser man tut es. Doch bis wir tatsächlich die nötigen PS auf dem Boden haben, um auch Entlastungen und Verbesserungen erreichen zu können, sind noch Stücke des Weges zu gehen. Grundsätzlich sind wir mit der Abschreibung einverstanden. Besten Dank.

Ronald Alder (GLP, Ottenbach): Als Postulant des zweiten Postulats erlaube ich mir, auch ein paar Worte an Sie zu richten. Es geht also vorwärts im Kanton Zürich. Temporeduktionen leisten einen grossen Beitrag, um den Lärm zu vermindern, die Sicherheit zu erhöhen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Im Bericht zu meinem Postulat erläutert der Regierungsrat, wie er vermehrt die Anliegen der Gemeinden besser berücksichtigen will. Es ist ja bereits ein Ziel des Regierungsrates selber, indem er festgehalten hat, die Siedlungsverträglichkeit der Staatsstrassen in Ortszentren zu verbessern mit Fokus auf Geschwindigkeit, Trennwirkung, Sicherheit, Velo- und Fussverkehr sowie Aufenthaltsqualität. Und in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 230/2021 schreibt der Regierungsrat, dass Anträge und Bedürfnisse der Standortgemeinden für die Kantonspolizei einen grossen Stellenwert haben. Sowohl auf Gemeinde- als auch auf Staatsstrassen bewilligt die Kantonspolizei mehrheitlich die Anträge der Gemeinden. Aus eigener Erfahrung als Gemeinderat in Ottenbach kann ich Ihnen berichten, dass tatsächlich Fortschritte zu verzeichnen sind, wird doch Tempo 30 auf der einen Kantonsstrasse im Dorfzentrum realisiert, wohlgemerkt, auf der Kantonsstrasse im Dorfzentrum. Es geht also nicht darum, überall auf den Kantonsstrassen Tempo 30 zu verordnen, sondern lediglich auf Abschnitten, an denen Wohngebäude liegen, Schulquerungen vorhanden sind und an denen sich Geschäfte, insbesondere Restaurants und Läden, befinden. Leider muss ich hier auch festhalten, dass wir auf der anderen dorfquerenden Kantonsstrasse erheblichen Widerstand vom Kanton erfahren. Auch dieser Abschnitt ist von Wohngebäuden umgeben und hat Schulwegquerung. Tempo 30 ist also auch dort dringend angezeigt. Wir hoffen, dass der Kanton hier auf seine aktuelle Position zurückkommt und auf die Bedürfnisse der Gemeinde eingeht, so wie er es in seinem Bericht ausgeführt hat. Besten Dank.

Regierungsrat Martin Neukom: Die Anliegen der Gemeinden in der Sache «attraktive Ortskerne» und die Planung von Kantonsstrassen durch Ortskerne haben für mich eine grosse Bedeutung. Es wird wahrscheinlich nicht gelingen, alle Wünsche restlos zu erfüllen, aber es ist zumindest das Ziel, auf die Anliegen besser eingehen zu können. Waren früher Staatsstrassen durchaus verkehrsorientiert geplant, also mit Fokus auf den Individualverkehr, damit der Verkehr gut durchkommt, werden sie heute siedlungsorientiert geplant. Das heisst deswegen nicht, dass der Verkehr nicht mehr durchkommt, aber es kommen noch weitere lokale Anliegen dazu, die ebenfalls berücksichtigt werden müssen. Das sind Anliegen, die die Gestaltung der Strasse betreffen, die Materialisierung, der Lärmschutz, Hitzeminderung et cetera. Das kann beispielsweise ein Baum sein, der gewünscht wird. Das alles sind Anliegen des Fussverkehrs, des Veloverkehrs, der Aufenthaltsqualität – und natürlich auch des motorisierten Individualverkehrs, doch nicht als einziger Punkt.

Früher gab es zwischen dem Amt für Verkehr – wie es damals hiess – und dem Tiefbauamt oft Streit, also zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und Baudirektion. Die Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) und ich haben in einem intensiven Prozess hier nach Lösungen gesucht und Lösungen gefunden, die jetzt in dieser Reorganisation gemündet haben. Ich bin überzeugt, dass wir mit dieser Reorganisation, mit dieser neuen Zusammenarbeit, für die Gemeinden einiges verbessern können. Die Gemeinden haben jetzt nur einen Ansprechpartner; das ist das Tiefbauamt. Ich hoffe, auf diese Weise die Zusammenarbeit in Zukunft verbessern zu können.

Herr Kündig, ich glaube, es wird wahrscheinlich noch etwas dauern, bis es voll und ganz eingespielt sein wird. Ich bitte diesbezüglich noch ein wenig um Nachsicht, bis das alles sehr gut funktioniert. Es wird auch noch etwas dauern, bis wir das Resultat sehen, einfach, weil diese Planungsprozesse viele Jahre dauern. Aber alles in allem denke ich, sind wir hier auf gutem Weg, und ich hoffe auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit. Der Regierungsrat bittet Sie, beide Postulate abzuschreiben. Besten Dank.

Ratspräsidentin Esther Guyer: Die vorberatende Kommission schlägt die Abschreibung der beiden Postulate vor. Ein anderer Antrag wurde nicht gestellt. Somit ist das Verfahren beendet. Die Postulate KR-Nr. 161/2016 und 144/2018 sind abgeschrieben.

Das Geschäft ist erledigt.