

Sitzung vom 21. August 2024

848. Anfrage (Will der Kanton vor der Abstimmung über die Mobilitätsinitiative und die ÖV-Initiative möglichst viele Tempo-30-Zonen oder Tempo-30-Strecken einführen?)

Kantonsrat Tumasch Mischol, Hombrechtikon, sowie die Kantonsrätinnen Sarah Fuchs und Marzena Kopp, Meilen, haben am 29. April 2024 folgende Anfrage eingereicht:

Mit RRB 413 vom 17. April 2024 hat der Regierungsrat das Projekt für die Strasseninstandsetzung mit Lärmschutzmassnahmen an der Bergstrasse in Männedorf festgesetzt. Die Kantonsstrasse wird als regionale Verbindungsstrasse geführt und gilt als eine Hauptverkehrsachse. Aus Lärmschutzgründen ist in einem Teilabschnitt Tempo 30 vorgesehen. Ausgeführt wird im Beschluss, dass mit dem Einbau eines lärmarmen Deckbelags und durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit die Lärmbelastung deutlich verringert und bei fast allen Gebäuden eingehalten werden kann. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf rund 300 Metern auf Tempo 30 aus Lärmschutzgründen wurde am 19. April 2024 im Amtsblatt publiziert.

Am 13. März 2024 hat der Regierungsrat die kantonale «Mobilitätsinitiative» ohne Gegenvorschlag unterstützt (Vorlage 5947) und die kantonale «ÖV-Initiative» mit Gegenvorschlag verabschiedet (Vorlage 5948). Die «Mobilitätsinitiative» will, dass der Kanton über die Höchstgeschwindigkeit auf den übergeordneten Strassen entscheidet und diese nur in Ausnahmefällen herabsetzt. Die «ÖV-Initiative» fordert, Temporeduktionen zu vermeiden, um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu erhalten. Die Verlustzeiten für den öffentlichen Verkehr sollen gemäss Regierungsrat primär kompensiert und nicht nur allfällige Mehrkosten an die Gemeinden übertragen werden.

Das nationale Parlament überwies am 6. März 2024 eine Motion (21.4516) des Luzerner FDP-Nationalrats Peter Schilliger. Sie fordert, die «Hierarchie des Strassennetzes» und die Funktionen der Strassen innerorts und ausserorts zu respektieren. Das betrifft auch Tempobeschränkungen wie Tempo 30. Zudem hiess der Nationalrat am 11. März 2024 bei der Revision des Umweltschutzgesetzes (22.085) einen Antrag des Schaffhauser SVP-Nationalrats Thomas Hurter gut. Demnach soll auf verkehrsorientierten Strassen die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nicht verlangt werden können.

In diesem Zusammenhang bitten wir der Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Mit der geplanten Temporeduktion soll die Lärmsituation an der Bergstrasse in Männedorf verbessert werden. Wie sieht die Situation konkret ohne Massnahmen auf diesem Strassenabschnitt aus? Wie verbessert sich diese mit Einbau eines lärmarmen Deckbelags? Wie verändern sich die Werte mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit? Wie verändern sich die Werte zum rechnerischen Grenzwert? Handelt es sich hierbei um rechnerische Werte oder um Messungen?
2. Die geplante Temporeduktion liegt in einem Abschnitt, welcher nicht nur durch die Strasse, sondern durch verschiedene weitere Lärmquellen belastet ist (z. B. Bahnlinie, Gewerbe). Welche Reduktion der Lärmemissionen kann die Einführung von Tempo 30 an der Gesamtbelastung des Lärms erzielen?
3. Tempo-30-Zonen können bei Bedarf auf bestimmte Tageszeiten begrenzt werden. Mit dem Ziel, die Nachtruhe zu gewährleisten, kann die Temporeduktion auf die Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr angeordnet werden. Solche angepassten Massnahmen scheinen auf Hauptverkehrsachsen wesentlich verhältnismässiger. Wurde im konkreten Fall in Männedorf und werden im Allgemeinen zeitlich begrenzte Temporeduktionen auf Tempo 30 geprüft? Bitte um eine begründete Antwort.
4. Der Regierungsrat unterstützt die beiden kantonalen Volksinitiativen (Mobilitätsinitiative und ÖV-Initiative mit Gegenvorschlag). Der gewählte Zeitpunkt für die beabsichtigte Lärmsanierung in Männedorf ist unverständlich. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Umsetzung von weiteren Tempo-30-Abschnitten auf Kantonsstrassen, bevor sich die Bevölkerung zu diesen Volksinitiativen äussern konnte? Wie begründet es der Regierungsrat, dass Temporeduktionen kurz vor wesentlichen Volksentscheiden im Kanton und Anpassungen an der Bundesgesetzgebung im letzten Moment durchgedrückt werden?
5. Wie stellt sich der Regierungsrat zu den neueren Entwicklungen in Bundesbern und wo sieht der Regierungsrat mögliche Konsequenzen für den Kanton Zürich?
6. Bei der Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen wird die Strasse nicht wie bei Tempo-30-Zonen möbliert, sondern es wird lediglich die Geschwindigkeit reduziert. Aus diesem Grund könnte die Strasse saniert und auf die Einführung von Tempo 30 verzichtet werden, bis die Bevölkerung über die hängigen Initiativen abstimmen konnte. Wie stellt sich der Regierungsrat zu diesem Vorgehen?

7. Ist der Regierungsrat bereit, bis zur Abstimmung über diese beiden Initiativen und allenfalls auch bis zur Klärung der Entwicklungen in Bundesbern einen vorübergehenden Planungsstopp zur Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen zu verfügen, auch um unnötige Kosten zu vermeiden? Braucht es hierfür eine Rechtsgrundlage? Und ist der Regierungsrat gewillt, eine solche zu erarbeiten?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Tumasch Mischol, Hombrechtikon, sowie Sarah Fuchs und Marzena Kopp, Meilen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die geplante Strasseninstandsetzung auf der Bergstrasse in Männedorf umfasst einen 715 m langen Abschnitt von der Seestrasse bis zur Einmündung Biberhaldenweg. Ohne Lärmschutzmassnahmen sind auf dieser Strecke 17 Liegenschaften bzw. rund 140 Personen von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) nach Anhang 3 der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) betroffen. Die IGW-Überschreitungen betragen im Maximum 3,8 dB(A). Auf dem nördlichen Abschnitt ist vorgesehen, einen SDA-4-Belag einzubauen, auf dem südlichen Abschnitt (Seestrasse bis Bergstrasse 78) ist der Einbau eines SDA-8-Belags geplant. In diesem Abschnitt ist der Einbau eines lärmtechnisch besseren SDA-4-Belags nicht möglich, da dessen Lebensdauer durch die Kombination von starker Steigung, engen Kurven und Fahrbahnhaltestelle deutlich verkürzt würde.

Mit dem Einbau der vorgesehenen lärmarmen Beläge verbleiben auf dem südlichen Abschnitt drei Mehrfamilienhäuser über dem IGW. Die maximale IGW-Überschreitung beträgt hier trotz den Massnahmen weiterhin 2,5 dB(A). Auf dem nördlichen Abschnitt verbleibt ein Zweifamilienhaus über dem IGW. Die maximale IGW-Überschreitung nach Umsetzung der Massnahmen beträgt hier noch 0,2 dB(A). Aufgrund der verbleibenden IGW-Überschreitungen wurde die Einführung einer Temporeduktion untersucht. Die zusätzliche Lärmreduktion dadurch beträgt bis zu -4 dB(A).

Die aufgeführten Angaben zur Wirkung von Tempo 30 beziehen sich auf den Beurteilungspegel, für den in der LSV Grenzwerte festgelegt sind. Zusätzlich hat das Tempo auch Auswirkungen auf die Maximalpegel der einzelnen Vorbeifahrten. Diese nehmen bei der Herabsetzung der Geschwindigkeit stärker ab als der Mittelungspegel. Zudem nimmt bei tieferen Geschwindigkeiten auch die Flankensteilheit (Schnelligkeit des

Pegelanstiegs) ab, was zu weniger Aufwachreaktionen in der Nacht führt. Mit der Kombination der beiden Massnahmen (lärmarmer Belag und Temporeduktion) können die IGW bei allen Liegenschaften im südlichen Abschnitt eingehalten werden. Die ausgewiesenen Lärmbelastungen und Wirkungen der Massnahmen im Perimeter wurden mit den vom Bundesamt für Umwelt empfohlenen und dem Stand der Technik entsprechenden Modellen berechnet.

Zu Frage 2:

Unterschiedliche Lärmarten werden einzeln beurteilt. Zusammengefasst werden nur gleichartige Lärmimmissionen, z. B. die Summe des Strassenlärms, unabhängig vom Anlagehalter. Da die Frequenzbereiche und die Störwirkungen verschiedener Lärmarten sehr unterschiedlich sind, gibt es keine Möglichkeit, die Lärmbelastungen so zu summieren, dass sie der tatsächlichen Gesamtstörwirkung entsprechen.

Zu Frage 3:

Gemäss Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01) und Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) ist vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten auf verkehrsorientierten Strassen durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 108 Abs. 4 SSV). Ob die Voraussetzungen für lärmbedingte Temporeduktionen gegeben sind, weisen die Gutachten sowohl für Tages- als auch Nachtzeiten aus. An der Bergstrasse in Männedorf wurde ein sich nach Tageszeit änderndes Geschwindigkeitsregime als nicht geeignet eingestuft.

Zu Frage 4:

Gemäss Umweltschutzgesetzgebung besteht für die Strassenlärmsanierung eine gesetzliche Verpflichtung. Der Regierungsrat hält sich an die geltenden gesetzlichen Regelungen. Es gibt keine Rechtsgrundlage für eine negative Vorwirkung von zur Abstimmung vorgesehenen Volksinitiativen. Die Anwendung des geltenden Rechts auszusetzen, wäre mit den rechtsstaatlichen Grundsätzen nicht vereinbar. Die Lärmsanierungsprojekte durchlaufen innerhalb der kantonalen Fachstellen einen gestützt auf die übergeordnete Gesetzgebung und gerichtliche Entscheide etablierten Prozess. Das Vorgehen bei der Strassenlärmsanierung wurde in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 408/2023 betreffend Tempo 30 auf Kantonsstrassen – Einbezug der Gemeinden ausführlich dargelegt. Projekte werden aus sachfremden Gründen weder zeitlich verzögert noch beschleunigt.

Zu Frage 5:

Der Regierungsrat verfolgt die Entwicklungen auf Bundesebene mit Interesse. Sowohl im Bereich der Verkehrssignalisation als auch des Umweltrechts liegen die massgeblichen gesetzlichen Grundlagen in der Kompetenz des Bundes. Welche Anpassungen sich auf Ebene des Bundesrechts allenfalls ergeben, ist derzeit noch offen. Es wäre verfrüht, bereits heute Konsequenzen für den Kanton Zürich abzuleiten.

Zu Fragen 6 und 7:

Wie in der Beantwortung der Frage 4 bereits ausgeführt, besteht nach der geltenden Umweltschutzgesetzgebung und gestützt auf gerichtliche Entscheide bei Überschreitung der Lärmgrenzwerte die Pflicht, in einem ersten Schritt Massnahmen an der Quelle wie Einsetzung von lärmarmen Belägen und/oder Temporeduktionen zu prüfen. Wie in der Beantwortung der Frage 3 ausgeführt wurde, braucht es ein Gutachten, das aufzeigt, ob eine Temporeduktion nötig, zweck- und verhältnismässig ist.

Der Regierungsrat ist aufgrund der übergeordneten Gesetzgebung daher nicht frei in seiner Entscheidung. Das Bundesrecht räumt der Behörde zwar einen Ermessensspielraum ein, doch hätte ein Verzicht auf eine Temporeduktion kaum rechtlichen Bestand, wenn ein Lärm- und Verkehrsgutachten diese als nötig, zweck- und verhältnismässig einschätzt (siehe auch Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 408/2023). Wie in der Beantwortung der Frage 4 ausgeführt wurde, besteht für ein Moratorium von Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 keine Rechtsgrundlage. Der Regierungsrat sieht zurzeit keinen Handlungsbedarf. Die bisherige Praxis wird weitergeführt, solange die gesetzlichen Vorgaben nicht ändern.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli