

**ANFRAGE** von Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon), Sarah Fuchs (FDP, Meilen) und Marzena Kopp (Die Mitte, Meilen)

Betreffend Will der Kanton vor der Abstimmung über die Mobilitätsinitiative und die ÖV-Initiative möglichst viele Tempo-30-Zonen oder Tempo-30-Strecken einführen?

---

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 verkehrorientierten 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?

Tumasch Mischol  
Sarah Fuchs  
Marzena Kopp