

Sitzung vom 5. November 2014

**1170. Postulat (Generell 80 km/h auf allen Autobahnen
rund um Zürich)**

Die Kantonsräte René Gutknecht, Urdorf, und Andreas Hauri, Zürich, haben am 18. August 2014 folgendes Postulat eingereicht:

Wir laden den Zürcher Regierungsrat ein, sich beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) für «Generell 80 km/h» auf der Nord- und Westumfahrung einzusetzen. «Generell 80» sollte auf der A 1 zwischen Dietikon und dem Brütiseller-Kreuz auf der A 3/A 4 ab Wollishofen/Wettswil und auf der A 51 ab Kloten eingeführt werden.

Begründung:

Das Hauptproblem von Staus ist ein Sättigungsproblem. Auf einem Kilometer Strasse ist nur ein gewisser begrenzter Raum vorhanden, der den Autos zur Verfügung steht. Typischerweise liegt die Kapazität einer Strasse bei 1500 bis 2500 Fahrzeugen pro Stunde und Spur, wenn sich die Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 80–100 km/h bewegen. Schnelleres und langsames Fahren verringert die Kapazität.

Dazu kommt der Schmetterlingseffekt oder auch «Stau aus dem Nichts». Die Theorie des Schmetterlingseffekts geht davon aus, dass ein einzelner Fahrer für einen Stau verantwortlich sein kann. Sein Verhalten löst eine Kettenreaktion und somit einen Stau aus. Dieser Effekt lässt sich nur stoppen, wenn alle Fahrzeuge immer mit der gleichen Geschwindigkeit fahren.

Durch Umweltverschmutzung, Unfälle, verlorene Zeit etc. entstehen negative Effekte, die die Lebensqualität sinken lassen und auch messbar sind.

In den USA gehen jedes Jahr 87 Mia. US-Dollar durch Staus verloren. Durch Staus stieg der Treibstoffverbrauch um 2,8 Mia. Gallonen.

Im EU-Projekt UNITE wurden die wirtschaftlichen Folgen für die Staaten der EU-15 auf insgesamt 69,5 Mia. EUR im Jahr 1998 geschätzt, in Deutschland betragen sie 17,4 Mia. EUR, was etwa 0,9–1,1% des jeweiligen BIP entspricht. Dabei wird die Bedeutung von Staukosten zukünftig weiter zunehmen. Zum einen werden Stauerscheinungen gesamtwirtschaftlich teurer, da bei wachsenden Einkommen auch der Wert der Reise- bzw. Transportzeit (Value of Time) ansteigt. Zum anderen wird

sich gemäss den Verkehrsprognosen die Auslastungssituation der Strassen-netze im Allgemeinen sowie der Autobahnen im Speziellen tendenziell verschärfen.

Die zeitlich begrenzte Reduktion der Geschwindigkeit von 100 auf 80 km/h zeigt nicht die gewünschte Wirkung, weil Fahrzeuglenker aus Gewohnheit die «normale» Geschwindigkeit beibehalten. Dies zeigt sich auch bei Veränderung von Verkehrsführungen, es braucht seine Zeit, bis die Fahrzeuglenker sich der neuen Situation angepasst haben. Aus diesem Grunde fordern wir die Einführung von «Generell 80», damit der verbesserte Berufsverkehrsfluss dauerhaft gewährleistet wird.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat René Gutknecht, Urdorf, und Andreas Hauri, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen:

Auf Autobahnen gilt grundsätzlich eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (Art. 4a Verkehrsregelnverordnung, VRV, SR 741.11). Dies entspricht dem Zweck dieses übergeordneten Netzes, den Verkehr zu kanalisieren und möglichst vom Siedlungsgebiet fernzuhalten. Für eine Herabsetzung muss eine der in Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) genannten Voraussetzungen erfüllt sein, namentlich eine nicht anders zu behebende, nicht genügend sichtbare Gefahr (Bst. a), eine Gefährdung bestimmter Strassenbenützer (Bst. b), die Möglichkeit, den Verkehrsablauf bei hoher Belastung zu verbessern (Bst. c), oder eine Verminderung übermässiger Umweltbelastungen im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung (Bst. d). Eine allgemeine Herabsetzung auf 80 km/h auf längeren Abschnitten, wie sie das Postulat verlangt, dürfte der Grundregel von Art. 4a VRV widersprechen. Eine Herabsetzung der Geschwindigkeit im Sinne von Art. 108 Abs. 2 Bst. c SSV kann bei sehr hohem Verkehrsaufkommen indessen zu einer Verflüssigung des Verkehrs beitragen. Im Baregg-tunnel betreibt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) daher bereits eine dynamische Verkehrsreglung mit Wechselanzeigen, bei der die Geschwindigkeit entsprechend dem Verkehrsaufkommen vermindert werden kann. Gleiche Anlagen sieht der Bund auch im Ausbauprojekt für die A1/Nordumfahrung vor, was der Regierungsrat begrüsst.

Die zuständigen Fachdirektionen des Kantons stehen in engem Kontakt mit dem ASTRA und setzen sich im Rahmen des technisch Sinnvollen und rechtlich Möglichen für zweckmässige Verbesserungen auf dem Nationalstrassennetz ein. Dazu gehören auch die vom Bund für die

A1/Umfahrung Winterthur vorgesehenen Pannestreifenumnutzungen zur Kapazitätssteigerung. Zur Beseitigung des volkswirtschaftlich schädlichen Engpasses auf der A1/Nordumfahrung ist jedoch der vorgesehene Ausbau auf sechs Spuren unabdingbar. Auch in diesem Zusammenhang steht die Volkswirtschaftsdirektion mit dem ASTRA in engem Kontakt, insbesondere nach dem Urteil des Bundesgerichts (1C-108/2014; 1C-110/2014) vom 23. September 2014 betreffend Ausführungsprojekt Nationalstrasse N1/N20 Ausbau Nordumfahrung Zürich.

Das Postulat vermag vor diesem Hintergrund keinen zusätzlichen Beitrag zur Behebung der Verkehrsprobleme auf dem Nationalstrassennetz im Verkehrsraum Zürich zu leisten. Aus diesem Grund und wegen der fehlenden Zuständigkeit des Kantons für Geschwindigkeitsanordnungen auf den Nationalstrassen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 182/2014 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi