

Sitzung vom 28. Februar 2018

161. Anfrage (Kein Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen)

Die Kantonsräte Tumasch Mischol, Hombrechtikon, und Peter Vollenweider, Stäfa, haben am 19. Dezember 2017 folgende Anfrage eingereicht:

Der motorisierte Privatverkehr ist im Bezirk Meilen eine grosse Herausforderung. Der Bezirk verfügt weitestgehend über keinen Anschluss ans Hochleistungsnetz. Die Seestrasse ist die einzige leistungsfähige Hauptverkehrsachse entlang dem rechten Zürichseeufer. Entsprechend ihrer Bedeutung ist sie im kantonalen Richtplan festgesetzt und vom Bund als Durchgangsstrasse bezeichnet.

Vor vielen Jahren gab es das Projekt der rechtsufrigen Höhenstrasse, einer vierspurigen Autobahn zwischen Rapperswil und Zürich, welche die chronisch überlastete Seestrasse hätte entlasten sollen. Die Pläne wurden aus verschiedenen Gründen 1981 definitiv verworfen.

Der Ausbau von Strassenkapazitäten ist nicht mehr möglich. Im Gegenteil. Enorm wichtig ist es, dass die bestehenden Kapazitäten erhalten und betrieblich optimiert werden können. Am 7. Juni 2017 hat das Baurekursgericht des Kantons Zürich, 3. Abteilung, einen folgenschweren Entscheid gefällt (BRGE III Nr. 0008/2017). Der Kanton muss demnach in Stäfa auf einem Teilstück der Seestrasse im Bereich Kehlhof die Einführung von Tempo 30 prüfen. Dies aus Gründen des Lärmschutzes.

Sollte Tempo 30 als Lärmschutzgründen auf der Hauptverkehrsachse Seestrasse durchkommen und Schule machen, ist dies unverhältnismässig und würde den Verkehrsfluss zulasten von Wirtschaft, Gewerbe und Berufsverkehr beeinträchtigen und die Fahrzeiten drastisch verlängern. Auch müsste Ausweichverkehr auf parallel führende, mit Tempo 50 befahrbare Gemeindegassen befürchtet werden. Auf Hauptverkehrsachsen ist primär der Verkehrsfluss sicherzustellen.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zu diesem Entscheid des Baurekursgerichts, wonach auf einer Hauptverkehrsachse die Einführung von Tempo 30 geprüft werden soll? Wie priorisiert der Regierungsrat das hohe öffentliche Interesse für kurze Reisezeiten und ausreichende Kapazität auf Hauptverkehrsachsen gegenüber den Anforderungen des Lärmschutzes?
2. Was hat der Regierungsrat im konkreten Fall im Kehlhof, Stäfa, seit dem Entscheid des Baurekursgerichts unternommen? Wie ist der aktuelle Stand in dieser Sache?

3. Vorliegend ist ein Interessenskonflikt der Staatsebenen festzustellen. Der Kanton muss für zuverlässige und leistungsfähige Strassen sorgen, wird aber durch Bundesnormen im Lärmschutz daran gehindert. Wie kann der Regierungsrat in diesem Kontext die Fragen der ausreichenden Kapazitäten oder von raschen Fahrzeiten auf Hauptverkehrsachsen sicherstellen?
4. Welche Möglichkeiten bestehen und was unternimmt der Regierungsrat, um die Lärmschutzvorgaben des Bundes ohne Temporeduktionen zu erreichen (z. B. lärmarme Beläge, Lärmschutzwände)?
5. Was sind die Konsequenzen, wenn die Lärmschutzvorschriften an den Hauptverkehrsstrassen zugunsten der Leistungsfähigkeit der Achsen nicht eingehalten werden?
6. Im Rahmen des Strassenlärmsanierungsprogramm hat die Stadt Zürich in jüngster Vergangenheit verschiedene Strassenabschnitte von Tempo 50 auf Tempo 30 herabgesetzt, weitere entsprechende Massnahmen sind geplant. Wie viele Strassen davon betreffen Strassen von überkommunaler Bedeutung (§ 43 ff. StrG, Staatsstrassen auf dem Gebiet der Städte Zürich und Winterthur)? Eine Koordinationspflicht der Stadt Zürich mit dem Kanton besteht bei Verkehrsanordnungen nur dann, wenn in einem Tempo-30-Projekt auch bauliche Massnahmen vorgesehen sind. Gemäss der eidgenössischen Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen müssen primär die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Tempo-30-Zone deutlich erkennbar sein. Wenn die angeordnete Höchstgeschwindigkeit nicht eingehalten wird, müssen weitere bauliche Massnahmen ergriffen werden. Wird der Regierungsrat bei einem nachträglichen Bauprojekt Einfluss auf die vorgängige Temporeduktion der Stadt Einfluss nehmen? Welche Haltung hat der Regierungsrat generell zur Einführung von Tempo 30 auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung und wie steht er diesbezüglich zu diesem Interessenskonflikt zwischen dem Kanton und der Stadt?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Tumasch Mischol, Hombrechtikon, und Peter Vollenweider, Stäfa, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) können Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden, wenn ein Gutachten aufzeigt, dass die Herabsetzung nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind. Für Tempo-30-Zonen hat sich das Gutachten zu Zielsetzungen, Strassenhierarchie, vorhandenen Sicherheitsdefizi-

ten, Geschwindigkeitsniveau, anzustrebender Wohn- und Lebensqualität sowie zu möglichen Auswirkungen der Massnahmen auf die Ortschaft zu äussern (Art. 3 Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, SR 741.213.3).

Der Regierungsrat hat sich schon verschiedentlich dahingehend geäussert, dass Tempo 30 auf Staatsstrassen nur zurückhaltend eingesetzt werden soll. Der Grund dafür ist, dass ein leistungsfähiges Netz von Hauptstrassen von grosser Bedeutung für die Volkswirtschaft des Kantons Zürich ist. Es gilt sicherzustellen, dass diese Strassen ihre Funktion, den Verkehr aufzunehmen, zu bündeln und möglichst direkt durchzuleiten, erfüllen können. Deshalb wird auf diesen Strassen innerorts entsprechend der Bundesgesetzgebung grundsätzlich «Tempo 50 generell» signalisiert. Dies trägt dazu bei, unerwünschten Schleichverkehr auf Quartierstrassen zu verhindern. Ausnahmen von diesem Grundsatz sind aus verkehrlicher Sicht aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse möglich. Dies ist der Fall, wenn mit einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ausgewiesene Gefahrenstellen entschärft werden können, diese für den Schutz bestimmter Strassennutzer erforderlich ist oder der Verkehrsablauf deutlich verbessert wird (vgl. Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 340/2011 betreffend Verbesserung der Sicherheit und Reduktion der Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz [Vorlage 5140]; Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 4/2017 betreffend Freie Fahrt ohne Schikanen: Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigende Massnahmen behindern die Mobilität von Bevölkerung und Gewerbe).

Zu Frage 1:

Neben dem in der Anfrage erwähnten Urteil des Baurekursgerichts verlangt auch die Rechtsprechung des Bundesgerichts, dass Tempo 30 als Massnahme zur Verminderung des Strassenlärms zu prüfen ist (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016 und 1C_45/2010 vom 9. September 2010). Als Lärmschutzmassnahme darf Tempo 30 somit nicht ausser Acht gelassen werden. Jedoch ergibt sich weder aus dem Urteil zu Stäfa noch aus der genannten Bundesgerichtspraxis, in welchen Fällen Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen allgemein anzuordnen ist. Vielmehr ist eine Prüfung des Einzelfalls erforderlich.

Da auf dem Hauptverkehrsstrassennetz der Verkehr gebündelt werden soll, um die Siedlungen und Quartierstrassen zu entlasten (Vorgabe gemäss kantonalem Richtplan), haben kurze Reisezeiten und eine hohe Leistungsfähigkeit grosse Bedeutung. Eine gute Erreichbarkeit ist mit Blick auf die Stärkung des Wirtschaftsstandortes wichtig. Hauptverkehrsstrassen führen aber auch durch dichte Siedlungsgebiete, die gemäss den raumplanerischen Zielsetzungen weiter verdichtet werden sollen, womit immer mehr Personen vom Strassenlärm betroffen sein werden und davor zu schützen

sind. Demzufolge ist je nach Situation eine Gewichtung der verschiedenen Ziele vorzunehmen, um eine individuelle Interessenabwägung durchführen zu können.

Zu Frage 2:

Der Regierungsrat untersucht derzeit, wie die vom Gericht geforderten Abklärungen umgesetzt werden können. Es wird zu prüfen sein, welche Auswirkungen die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bezüglich Verkehr, Sicherheit und Lärm haben wird. Anschliessend kann eine Interessenabwägung für den Fall Kehlhof in Stäfa durchgeführt werden. Hierbei wird nicht nur einfließen, welches die Konsequenzen für dieses konkrete Strassenstück sind. Vielmehr wird auch zu berücksichtigen sein, welche Auswirkungen Temporeduktionen auf den zahlreichen weiteren vergleichbaren Innerortsabschnitten der Seestrasse hätten. In diesem Sinne handelt es sich um einen Präzedenzfall, dessen Folgewirkung von grosser Bedeutung ist.

Zu Frage 3:

Auch der Schutz des Menschen und der Umwelt vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen ist eine Aufgabe des Kantons. Wie vorangehend erwähnt, ist im Einzelfall zu prüfen, wie mit dem Konflikt verschiedener Interessen umzugehen ist, d. h., welchen Interessen bei einer Abwägung mehr Gewicht zugemessen wird. Anzumerken ist, dass eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit oft nicht zu einer spürbaren Verminderung der Leistungsfähigkeit führt, zumal Tempo 30 auch zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses beitragen kann. Auf die Reisezeit kann Tempo 30 hingegen einen Einfluss haben. Bei längeren Abschnitten können für den öffentlichen Verkehr Zusatzkosten entstehen, wenn infolge der Fahrzeitverlängerung zusätzliche Fahrzeuge bereitgestellt werden müssen.

Zu Frage 4:

Lärmschutz ist in der Regel eine Kombination verschiedener Massnahmen. Dazu gehören lärmarme Beläge, Elektroantriebe, lärmarme Reifen, Lärmschutzwände, Schallschutzfenster, Temporeduktionen usw. Jede Massnahme hat ihre Vor- und Nachteile. So wirken sich Lärmschutzwände vielerorts negativ auf das Ortsbild aus und kanalisieren die Strasse. In der Regel sind sie kostspielig und schützen nur Erdgeschosswohnungen, die sich direkt dahinter befinden. Lärmarme Beläge wirken flächendeckend, haben jedoch eine geringere Festigkeit als Standardbeläge und deshalb auch eine kürzere Lebensdauer. Im Kanton Zürich läuft derzeit ein mehrjähriges Testprogramm mit semidichten Belagstypen. Auch die Förderung von Elektrofahrzeugen hat eine begrenzte Wirkung auf die Lärmbelastung, weil bei den heutigen Personenwagen die Reifen- und Fahrbahngeräusche bereits ab rund 20 km/h lauter sind als die Antriebsgeräusche.

In dicht bebauten Gebieten mit zahlreichen Nutzerinnen und Nutzern des Strassenraums (einschliesslich Tramlinien, Leitungsnetzen, Fussgängerquerungen usw.) sind Temporeduktionen oft die einzige Möglichkeit, die Lärmbelastung zu senken, vor allem in der Nacht.

Zu Frage 5:

Wenn eine lärmverursachende Anlage nicht saniert wird, können die Eigentümerinnen und Eigentümer von angrenzenden Grundstücken den Anlagehalter (bei Kantonsstrassen den Kanton) für den daraus entstandenen Minderwert ihrer Liegenschaft verklagen. Nach Ablauf der Sanierungsfrist im März 2018 wird mit ersten Klagen gerechnet. Wie hoch diese Entschädigungen in der Summe sein werden, lässt sich heute nicht vorhersagen.

Zu Frage 6:

Zuständig für die Anordnung von Temporeduktionen auf dem Strassenetz des Kantons (ohne Städte Zürich und Winterthur) ist die Kantonspolizei. Anordnungen auf Gemeindestrassen trifft sie indessen nur auf entsprechenden Antrag der Gemeinde (§ 4 Kantonale Signalisationsverordnung, KSigV, LS 741.2). In den Städten Zürich und Winterthur verfügen die städtischen Behörden Verkehrsanordnungen auf ihrem Gebiet selber (§ 27 KSigV); lediglich für Verkehrsanordnungen, die den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen können, müssen sie die Zustimmung der Kantonspolizei einholen (§ 28 KSigV). Darüber hinaus ist der Kanton nur zuständig, wenn bauliche Massnahmen erforderlich sind und die Städte Zürich oder Winterthur Strassenprojekte festsetzen. Diese genehmigt der Regierungsrat gemäss § 45 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (LS 722.1).

Wie eingangs erwähnt, beurteilt der Regierungsrat Tempo 30 auf Staatsstrassen, und damit auch auf Strassen von überkommunaler Bedeutung, grundsätzlich kritisch. Anzumerken ist, dass derzeit mit dem dringlichen Postulat KR-Nr. 22/2016 betreffend Anpassung der kantonalen Signalisationsverordnung, zu dem der Regierungsrat mit Vorlage 5332 Bericht erstattet und Antrag gestellt hat, Bestrebungen im Gang sind, die kantonale Einflussnahme zu stärken. Das Geschäft ist derzeit bei der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hängig.

In der Stadt Zürich wurde Tempo 30 bereits auf folgenden Strassenabschnitten von überkommunaler Bedeutung signalisiert:

Kantonal klassiert:

– Universitätstrasse/Winterthurerstrasse: im Bereich Rigiplatz

– Regional klassiert:

– Freiestrasse: Forch- bis Hofackerstrasse

– Asylstrasse: im Bereich Römerhofplatz

– Drahtzugstrasse: Hammerstrasse bis Hegibachplatz

Auf folgenden überkommunalen Strassenabschnitten ist die Einführung von Tempo 30 geplant. Teilweise sind die Abschnitte bereits publiziert, aber noch nicht rechtskräftig, teilweise befindet sich die Publikation in Vorbereitung:

Kantonal klassiert:

- Albisstrasse: Tannenrauch- bis Seestrasse
- Birmensdorferstrasse: im Bereich Goldbrunnenplatz
- Limmatquai: Rämistrasse bis Utoquai, und Utoquai: Limmatquai bis Bellevueplatz
- Rämistrasse/Universitätstrasse: Gloriastrasse bis Sonneggstrasse
- Schaffhauserstrasse: im Bereich Seebacherplatz
- Zweierstrasse: Seebahnstrasse bis Birmensdorferstrasse

Regional klassiert:

- Am Wasser / Breitensteinstrasse: Haus Nr. 134 bis Wipkingerplatz
- Bederstrasse: Grütlistrasse bis Seestrasse
- Butzenstrasse: Albisstrasse bis Bödeliweg
- Hofackerstrasse: ganze Strasse
- Gsteigstrasse: Gäsli bis Emil-Klöti-Strasse
- Langstrasse: Zollstrasse bis Limmatplatz
- Limmattalstrasse bis Gsteigstrasse: im Bereich Meierhofplatz
- Löwenstrasse: Usterstrasse bis Bahnhofplatz
- Nordstrasse/Nordbrücke: Rotbuchstrasse bis Guthirtstrasse
- Schweighofstrasse: Borrweg bis Im Hagacker
- Uetlibergstrasse: Giesshübel- bis Binzstrasse
- Usterstrasse: Gessnerbrücke bis Löwenstrasse
- Winterthurerstrasse: Bockler- bis Dübendorferstrasse
- Witikonerstrasse: Loorenstrasse bis Berghaldenstrasse

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli