

Sitzung vom 29. März 2017

**273. Anfrage (Freie Fahrt ohne Schikanen: Tempo-30-Zonen
und verkehrsberuhigende Massnahmen behindern die Mobilität
von Bevölkerung und Gewerbe)**

Kantonsrätin Jacqueline Hofer, Dübendorf, hat am 9. Januar 2017 folgende Anfrage eingereicht:

Seit geraumer Zeit schiessen im Kanton Zürich Tempo-30-Zonen wie Pilze aus dem Boden. Im Dezember 2016 wurden beispielsweise in Uster gleich zwei neue Tempo-30-Zonen eingeführt. Bisher zählte die Stadt Uster acht Gebiete, bei welchen die maximale Geschwindigkeit von 30 km/h erlaubt war. Kurz davor trat die Tempo-30-Zone in Nänikon für 3 Streckenabschnitte in Kraft. In Dübendorf wurden bei Schulen und Kindergärten zum Schutz von Kindern als sinnvolle Massnahme Tempo 30 angeordnet. Im Zuge der Umsetzung wurden dann aber die entsprechenden Tempo-30-Streckenabschnitte, weitere Gebiete folgen, automatisch auf ganze Quartiere ausgeweitet, dies obwohl sich die Bevölkerung mehrmals gegen Tempo-30-Zonen ausgesprochen hatte. Mittlerweile werden in Zürcher Gemeinden und Städten alle möglichen Formen verkehrsberuhigende Massnahmen mit hoher Kostenfolge zu Lasten der Steuerzahler umgesetzt: Schwellen und sonstige Fahrbahnerhöhungen, Fahrbahnhaltstellen, Ampelschikanen, Strassenverengungen, Eingangstore, wild versetzte dominante Blumentröge und die Errichtung von Parkplätzen, die zu allem Überfluss oftmals bei unübersichtlichen Stellen, wie Kurven und Strassenverengungen stehen und die Gefahr erhöhen. Es wird viel zu wenig auf die Sichtweite geachtet, die zum Beispiel nötig wäre, damit die Autofahrer die Fussgänger frühzeitig erkennen können. Solche Massnahmen machen die Strassen unsicher. Ein Phänomen, welches sich im ganzen Kanton abzeichnet. Eine Tempo-30-Zone bringt mehr Nachteile als Vorteile. Bei einem einheitlichen Tempo 30 in Quartieren nimmt der «Schleichverkehr» durch die Wohngebiete dramatisch zu. Denn bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind die Fahrzeiten deutlich länger und die Luftschadstoffemissionen höher als bei Tempo 50 km/h. Erfahrungen zeigen, dass die Ausdehnung und Schaffung von Tempo-30-Zonen sich zudem nachteilig auf den Verkehrsfluss auswirken. Sie behindert die Mobilität von Bevölkerung, der Automobilisten und dem öffentlichen Verkehr. Da gemäss Verkehrskonzepten der Gemeinden der Kanton Zürich bei der Schaffung von Tempo-30-Zonen und der Errichtung von verkehrsberuhigenden Massnahmen auch kostenbeteiligt ist, ersuche ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Auf welcher gesetzlichen Grundlage werden Tempo-30-Zonen und beschränkte Streckenabschnitte auf 30 km/h errichtet? Wer ordnet solche Massnahmen an?
2. Welche Mit- und Einsprachemöglichkeiten hat der Kanton Zürich bei der Errichtung von Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigenden Massnahmen?
3. Warum werden verkehrsbehindernde Fahrbahnhaltestellen auf der Strasse erstellt und nicht in einer Busbucht?
4. Was wird höher gewichtet, die Verkehrssicherheit oder die Verkehrsberuhigung? Warum?
5. Wie will der Regierungsrat ein leistungsfähiges Netz von Hauptverkehrsstrassen aufrecht erhalten?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

Die Anfrage Jacqueline Hofer, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

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 Sicherheitsdefiziten, 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).

Zuständig für die Anordnung von Temporeduktionen auf dem Strassennetz 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).

Zu Frage 2:

Da Verkehrsanordnungen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur von der Kantonspolizei verfügt werden, erübrigt sich in diesen Fällen die Frage nach Mitsprachemöglichkeiten des Kantons bei der Errichtung

von Tempo-30-Zonen. In den Städten Zürich und Winterthur kann sich die Kantonspolizei im Rahmen des erwähnten Zustimmungsverfahrens äussern, wenn die vorgesehenen Verkehrsanordnungen den Verkehr ausserhalb des Stadtgebiets beeinflussen können. Bei verkehrsberuhigenden (baulichen) Massnahmen auf Gemeindestrassen, die nicht mit Verkehrsanordnungen verbunden sind, erfolgt der Einbezug des Kantons in den vom Strassengesetz vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) vorgesehenen Fällen; namentlich ist die Baudirektion anzuhören, wenn deren Interessen berührt werden (§ 12 Abs. 2 StrG).

Zu Frage 3:

Die Anordnung, die Ausgestaltung und die Lage von Bushaltestellen werden stets zusammen mit dem Strasseneigentümer für die jeweilige Situation geprüft. Fahrbahnhaltestellen bezwecken, den öffentlichen Verkehr durch einfachere Wiedereingliederung des Busses zu bevorzugen. Zudem führen Haltestellen auf der Fahrbahn zu geringeren Bau- und Betriebskosten, bringen grössere Flexibilität für den Einsatz von unterschiedlichen Bus-Fahrzeugtypen und schonen die Landreserven. Vor allem im Innerortsbereich werden aus diesen Gründen häufig Fahrbahnhaltestellen errichtet. Bei sehr hohen Verkehrs- oder Busfrequenzen, im Abflussbereich von Knoten und bei grossen Steigungen werden in der Regel Busbuchten erstellt. Zudem werden mehr als drei Fahrbahnhaltestellen in Folge vermieden.

Zu Frage 4:

Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung stehen nicht im Widerspruch zueinander. Vielmehr stellen situationsgerechte Verkehrsanordnungen ein zentrales Mittel zur Erreichung von mehr Verkehrssicherheit dar. Der Anhalteweg bei einer Geschwindigkeitsreduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 beispielsweise halbiert sich von etwa 40m auf 20m, was einen erheblichen Sicherheitsgewinn bedeuten kann.

Zu Frage 5:

Dem Regierungsrat ist ein leistungsfähiges Netz von Hauptstrassen ein selbstverständliches Anliegen. Auf Hauptverkehrsstrassen wird innerorts entsprechend der Bundesgesetzgebung grundsätzlich «Tempo 50 generell» signalisiert, während Tempo 30 bei siedlungsorientierten kommunalen Strassen sinnvoll sein kann. In Bezug auf Staatsstrassen vertritt der Regierungsrat eine zurückhaltende Position gegenüber tieferen Höchstgeschwindigkeiten. Es gilt zu verhindern, dass diese Strassen ihre Funktion, den Verkehr aufzunehmen, zu bündeln und möglichst direkt durchzuleiten, nicht mehr gerecht werden, womit auch der verfassungsmässige Auftrag, ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zu gewährleisten, infrage gestellt würde. Zum gegenseitigen Verhältnis von Temporeduktionen aus

Gründen der Verkehrssicherheit, des Verkehrsflusses und des Umweltschutzes wird auf den Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 340/2011 betreffend Verbesserung der Sicherheit und Reduktion der Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz (Vorlage 5140) verwiesen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi