

Sitzung vom 24. März 2021

**284. Anfrage (Pünktlichkeit des ZVV auf Tempo-30-Strassen)**

Kantonsrätin Susanna Lisibach sowie die Kantonsräte René Isler und Dieter Kläy, Winterthur, haben am 11. Januar 2021 folgende Anfrage eingereicht:

In der Stadt Winterthur sollen aus ideologischen Gründen Temposenkungen auf Hauptverkehrsachsen, in diesem Fall auf Tempo 30, vorgenommen werden. Bedenklich in diesem Fall ist, dass die Senkungen auf Hauptachsen/Kantonsstrassen vorgenommen werden.

Bekannt ist bereits, dass dies auf der Tösstalstrasse und auf der Wülflingerstrasse passieren soll. Diese Strassen gehören zu den Hauptverkehrsadern der Stadt. Ein zügiges Durchkommen ist essentiell. Andere Strassen sollen folgen.

Durch immer mehr Temporeduktionen, teilweise sogar verbunden mit baulichen Massnahmen, nimmt die Leistungsfähigkeit der Strasse ab, dies vor allem in Stosszeiten. Es ist mit massiven Zeitverlusten und Staus beim MIV, ÖV und auch bei den Blaulichtorganisationen zu rechnen. Erschwerend kommt in Winterthur noch dazu, dass Bahnhaltstellen die bestehenden Haltestellen ersetzen sollen. Neu getestet Winterthur ausserdem Busse mit zwei Gelenken. Diese sind fast 25 Meter lang. Sollten diese tatsächlich in Betrieb genommen werden, ist ein Überholen der Busse durch den MIV quasi ein Ding der Unmöglichkeit.

Es wird zu massiven Staus auf den Kantonsstrassen der Stadt Winterthur kommen. Nicht nur beim MIV, sondern auch beim ÖV.

Stadtbus Winterthur hat bereits seine Bedenken betreffend Fahrplaneinhaltung/Pünktlichkeit bekannt gegeben.

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

1. Wo ist nach Kenntnis des Kantons diese Tempo-30-Massnahme geplant?
2. Wo muss der Kanton dies bewilligen?
3. Was sind die Bedingungen des Kantons, wenn er gedenkt, diese Massnahmen zu bewilligen?
4. Was wird unternommen, um eine Fahrzeitverlängerung zu verhindern, damit die Wettbewerbsfähigkeit des ÖV erhalten bleibt?
5. Tempo-30-Massnahmen führen teilweise dazu, dass zusätzliche Fahrzeuge benötigt werden. Kann der ZVV die dazu benötigten Mittel zur Verfügung stellen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Susanna Lisibach, René Isler und Dieter Kläy, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Stadt Winterthur hat 2020 ein «Zielbild Temporegime» entworfen, zu dem auch der Kanton zur Stellungnahme eingeladen wurde. Ziel war es, die optimale Geschwindigkeit jedes Streckenabschnittes in der Stadt Winterthur zu definieren. Dabei wurden neben der Netzhierarchie und der Kapazität bzw. der Erschliessungsqualität auch die Verkehrssicherheit und die Emissionen einbezogen. Das Zielbild sieht die Einführung von Tempo 30 rund um die Altstadt vor. Die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten auf den betroffenen Strassen liegen dabei bereits heute in diesem Bereich. Stadtradien mit wichtiger Verkehrsfunktion, insbesondere zentrale Achsen des öffentlichen Verkehrs (öV) und Autobahnzubringer, sind ausgenommen (z. B. Zürcher-, Frauenfelder-, Lind-/Schaffhauserstrasse, Wülflinger-/Salomon-Hirzel-Strasse). Zudem bildet auch die Tösstalstrasse im Bereich des Zentrums Seen sowie im Bereich Mattenbach eine Ausnahme.

Zu Fragen 2 und 3:

Die Stadt Winterthur kann Verkehrsanordnungen wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen gestützt auf § 27 der Kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV; LS 741.2) eigenständig verfügen. Wenn die entsprechenden Anordnungen den Verkehr auf Durchgangsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes beeinflussen, müssen die städtischen Behörden vor Verfügungserlass die Zustimmung der Kantonspolizei einholen (§ 28 KSigV). Einzig Strassenprojekte auf Strassen mit überkommunaler Bedeutung bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat (§ 45 Abs. 3 Strassengesetz [StrG; LS 722.1]). Für Geschwindigkeitsreduktionen ist somit grundsätzlich keine Bewilligung des Regierungsrates erforderlich, es sei denn für damit zusammenhängende bauliche Massnahmen auf Strassen von überkommunaler Bedeutung.

Eine Genehmigung des Regierungsrates gemäss Strassengesetz setzt voraus, dass Art. 104 Abs. 2<sup>bis</sup> der Verfassung des Kantons Zürich (LS 101) nicht verletzt wird. Gemäss dieser Bestimmung darf die Leistungsfähigkeit für den motorisierten Privatverkehr auf überkommunalen Strassen (Staatsstrassen) nicht vermindert werden bzw. muss allenfalls auf dem umliegenden Strassennetz ausgeglichen werden. Die Stadt Winterthur müsste dazu einen entsprechenden technischen Nachweis erbringen. Zudem müssen die Projektierungsgrundsätze gemäss § 14 StrG einge-

halten werden. Diese schreiben insbesondere eine prioritäre Behandlung des öV gegenüber dem Langsam- und Veloverkehr sowie die Beachtung von Bau- und Verkehrstechnik, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit sowie des Umweltschutzes vor. Zudem ist auf die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung zu achten.

Zu Frage 4:

Die Fahrzeiten im öV werden durch verschiedene Faktoren beeinflusst. Die Dauer von Fahrzeitverlängerungen aufgrund der Einführung von Tempo 30 hängt dabei von der Länge des betreffenden Streckenabschnitts, den örtlichen Begebenheiten sowie von der vorher im betroffenen Abschnitt tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit ab und kann sich deshalb von Fall zu Fall stark unterscheiden. Im Durchschnitt verlängert sich die Fahrzeit pro 100 m um zwei Sekunden.

Die marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen stehen in einem engen Austausch mit den zuständigen kommunalen Behörden, um Fahrzeitverlängerungen in jedem Einzelfall durch geeignete Massnahmen entgegenzuwirken. Sie berechnen im Vorfeld die zu erwartende Fahrzeitverlängerung, die durch eine mögliche Neueinführung von Tempo 30 verursacht würde, und prüfen Kompensationsmassnahmen. Als geeignete Massnahme steht dabei die Bevorzugung des öV an Lichtsignalanlagen im Vordergrund, welche die Fahrzeiten massgeblich beeinflussen kann.

Zu Frage 5:

Die Einführung von Tempo 30 ohne Kompensationsmassnahmen führt je nach zur Verfügung stehender Wendezeit an den Endhaltestellen und Dauer der mutmasslichen Fahrzeitverlängerung dazu, dass zur Beibehaltung des bestehenden Fahrplans ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss. Die Wirtschaftlichkeit des öV-Angebots nimmt dadurch ab und die Kostenunterdeckung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) steigt. Die dem ZVV zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel werden dabei alle zwei Jahre mit dem Beschluss zum Rahmenkredit des ZVV durch den Kantonsrat festgelegt.

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

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**