

ANFRAGE von Urs Wegmann (SVP, Neftenbach), Jean-Philippe Pinto (Die Mitte, Volketswil) und Martin Huber (FDP, Neftenbach)

Betreffend Tempo 30 auf Kantonsstrassen – Einbezug der Gemeinden

Aus Lärmschutzgründen werden im Kanton Zürich auf Staatsstrassen Tempo-30-Strecken eingeführt. So wurden entsprechende Verkehrsanordnungen in der Gemeinde Gossau, der Stadt Uster (Sulzbacherstrasse), in Bäretswil, in Küsnacht und vergangene Woche in Brüttsellen verfügt und publiziert. In der Antwort zur Anfrage KR-Nr. 362/2017 erklärte der Regierungsrat, dass Tempo 30 auf Staatsstrassen nur zurückhaltend eingesetzt werden soll. Der Grund dafür sei, dass ein leistungsfähiges Netz von Hauptstrassen von grosser Bedeutung für die Volkswirtschaft des Kantons Zürich sei. Es gelte sicherzustellen, dass diese Strassen ihre Funktion, den Verkehr aufzunehmen, zu bündeln und möglichst direkt durchzuleiten, erfüllen können. Deshalb werde auf diesen Strassen innerorts entsprechend der Bundesgesetzgebung grundsätzlich «Tempo 50 generell» signalisiert. Dies trage dazu bei, unerwünschten Schleichverkehr auf Quartierstrassen zu verhindern.

Der Gemeinderat Bäretswil hat sich gegen die Einführung von Tempo-30 ausgesprochen, Trotzdem wird durch den Kanton Tempo-30 eingeführt. Die Publikation von Tempo-30 auf der Schiedhaldenstrasse in Küsnacht hat grosse Resonanz in den Medien gefunden. In der Publikation durch den Kanton wird «im Einvernehmen mit der Gemeinde Küsnacht» geschrieben. Die Reaktionen in den Medien beflügeln den Verdacht, dass dieses Einvernehmen etwas weit her geholt ist.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat gebeten folgende Fragen zu beantworten:

1. Gilt der Grundsatz zur zurückhaltenden Einsetzung von Geschwindigkeitsreduktionen auf Staatsstrassen noch?
2. Ab wann ist die Gemeinde bei entsprechenden Projekten mit Geschwindigkeitsreduktionen des Kantons involviert?
3. Wie wird die Haltung der Gemeinde abgeholt?
4. Welches Gewicht hat eine allenfalls ablehnende Haltung der Gemeinde?
5. Wird eine ablehnende Haltung lediglich zur Kenntnis genommen oder hat diese Einfluss auf den Entscheid zur allfälligen Wahl der Variante für die Einhaltung der Lärmschutzgesetzgebung?
6. Die Lärmsanierung hat gemäss Gerichtsentscheiden grundsätzlich an der Quelle zu erfolgen. Trotzdem muss hier auch die Verhältnismässigkeit der gewählten Massnahmen berücksichtigt werden. Welchen Stellenwert hat die Verhältnismässigkeit der Wahl der Massnahmen, wenn nur bei einzelnen Gebäuden die Lärmschutzwerte nicht eingehalten werden können, dagegen lange Strecken oder Strecken mit einem hohen durchschnittlichen Tagesverkehr mit reduzierter Geschwindigkeit signalisiert werden muss?
7. Welche Möglichkeit hat die Gemeinde, um gegen den Entscheid des Kantons vorzugehen?
8. Sind weitere Lärmsanierungen von Staatstrassen mittels Geschwindigkeitsreduktion geplant? Wenn ja, wie viele?

Urs Wegmann
Jean-Philippe Pinto
Martin Huber