

A N F R A G E von Thomas Wirth (GLP, Hombrechtikon) und Sonja Gehrig (GLP, Urdorf)

betreffend Mehr Sicherheit dank Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen

Das BFU kann aufzeigen, dass mit Tempo 30 im Siedlungsgebiet sowohl die Zahl der Verletzten und Toten als auch der Unfälle insgesamt reduziert wird. So überleben bei Tempo 30 neun von zehn angefahrenen Fussgängern, während bei Tempo 50 nur drei den Unfall überleben. Das BAFU zeigt auf, dass mit der Temporeduktion der Verkehrslärm um 2 dB reduziert wird, was in der Wahrnehmung der Halbierung der Verkehrsmenge entspricht.

Als negative Auswirkungen von Tempo-30-Zonen gelten die Verlängerung der Reisezeit und allfällige negative Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Da in der Gesamtbetrachtung die positiven Aspekte einer Temporeduktion im Siedlungsgebiet überwiegen, schlägt die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI die Umkehr der heutigen geltenden Regeln vor. Gemäss diesem Vorschlag würde zukünftig in der Regel Tempo 30 innerorts auf allen Strassen gelten und es würden Ausnahmen auf Strassen bewilligt, auf denen ein höheres Tempo sinnvoll ist.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie lang ist das Netz der Kantonsstrassen innerhalb des Siedlungsgebietes?
2. Wie hoch ist der Anteil, auf dem die Lärmschutzvorschriften nicht eingehalten werden?
3. Auf welchem Anteil könnte Tempo 30 eingeführt werden, ohne dass die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs negativ beeinflusst wird?
4. Welcher Anteil der Staatsstrassen im Siedlungsgebiet ist aufgrund der angrenzenden Nutzungen auch gemäss den SVI-Kriterien für ein höheres Tempo als 30 km/h geeignet?
5. Bei konsequenter Anwendung der SVI-Empfehlungen auf den Staatsstrassen: Wie viele Tote und Verletzte liessen sich voraussichtlich damit reduzieren?

Thomas Wirth
Sonja Gehrig