

11. Umsetzung des Postulats 340/2011: Verbesserung der Sicherheit und Reduktion der Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz

Motion Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Jonas Erni (SP, Wädenswil), Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon), Farid Zeroual (Die Mitte, Adliswil) vom 20. Januar 2020

KR-Nr. 9/2020, RRB-Nr. 301/25. März 2021 (Stellungnahme)

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 25. März 2020 bekannt gegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Es gibt im Kanton Zürich diverse Abschnitte auf dem Kantonsstrassennetz, wo Tempo 50 nicht als angepasste Geschwindigkeit bezeichnet werden kann. Die Querung der Strasse ist unsicher, Schulwegsicherung steht schon seit Jahren auf der Traktandenliste vieler Gemeinden, meist ist die Querung der Kantonsstrasse das Kernelement. Auch der Veloverkehr ist bei Tempo 50 in den schmalen Strassenräumen ein Thema und der Kanton führt im GIS (*Geografisches Informationssystem*) diese Abschnitte als Schwachstellen. Mit Tempo 30 können diese Abschnitte sicherer gemacht werden. Auch für den motorisierten Verkehr ist der Verkehrsablauf mit Einbiegen und Abbiegen ein Problem. Der dorfinterne Verkehr ist somit stark beeinträchtigt. Die Strassen sind durch den Durchgangsverkehr dominiert und weisen eine hohe Trennwirkung auf. Es gibt zudem diverse Abschnitte, bei denen die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung nicht eingehalten werden.

Nun zur Geschichte dieses Vorstosses: 2011, also vor zehn Jahren, haben Kantonsrat Hans Läubli (*Altkantonsrat*) und Mitunterzeichnende in einem Postulat gefordert, dass das Kantonsstrassennetz untersucht werde, und zwar bezüglich Erhöhung der Sicherheit und Reduktion der Luft- und Lärmbelastung durch Einführung von Tempo 30. Das Postulat wurde 2012 überwiesen. Der Regierungsrat hat daraufhin sein Strassennetz untersucht und in einem 35-seitigen Bericht 20 Streckenabschnitte herausdestilliert, wo Tempo 30 aus Sicherheitsgründen sinnvoll und nötig ist. Dieser Bericht mit den entsprechenden Empfehlungen wurde 2015 publiziert. Die zur Umsignalisierung vorgesehenen Abschnitte sind Kernbereiche der Ortsdurchfahrten in Adliswil, Affoltern, Birmensdorf, Illnau, Opfikon, Rüti, Wädenswil, Wetzikon, um nur einige zu nennen. Dieser Bericht war bis vor einem Jahr auf der Webseite des Kantons noch greifbar. Heute ist er verschwunden. Greifbar ist nur noch der RRB (*Regierungsratsbeschluss*), also die Kurzfassung. Ich bitte also diesen Bericht wieder zugänglich zu machen.

Im Bericht wird aufgezeigt, dass ein Grossteil der Strecken ohne weitere bauliche Massnahmen umsignalisiert werden könnte. Doch seither ist nichts geschehen. Der Kanton stellt also selber fest, dass an verschiedenen Orten aus Sicherheitsgründen Tempo 30 signalisiert werden sollte, doch er macht es nicht. Da nimmt der Regierungsrat seine Verantwortung nicht wahr und handelt damit fahrlässig.

Mit dieser Motion wollen wir Druck machen, damit der Kanton sich bewegt und mindestens diejenigen Abschnitte, also diese 20 Abschnitte, bei denen er selber schon erkannt hat, dass die Sicherheit mit Tempo 30 erhöht werden könnte. Da soll er endlich vorwärtskommen. Seit der Einreichung dieses Vorstosses – das ist im Januar 2020 geschehen – sind wieder anderthalb Jahre verstrichen, in denen er hätte handeln können, und wiederum ist nichts geschehen. In seiner Stellungnahme zu unserer Motion schreibt der Regierungsrat: «Temporeduktionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder zur Verminderung der Umweltbelastung werden bereits heute laufend geprüft und umgesetzt.» Seit Überweisung des Postulats Läubli, also seit zehn Jahren, wurden genau ein Streckenabschnitt in Kollbrunn mit Tempo 30 und ein Abschnitt in Ossingen mit Tempo 40 signalisiert. Alle anderen Umsignalisierungen, die der Kanton auflistet, stammen aus früheren Jahren. Seit 2015 hat der Kanton Zürich keine einzige Umsignalisierung mehr vorgenommen. Bei all diesen 20 Streckenabschnitten sind die gesetzlichen Anforderungen gemäss Artikel 108 der eidgenössischen Signalisationsverordnung erfüllt und es ist nicht einzusehen, warum die Verbesserung der Sicherheit nicht Priorität hat und die Umsignalisierung nicht endlich an die Hand genommen wird.

Interessant ist auch die Argumentation in diesem Bericht zum Postulat Läubli. Der Regierungsrat schwurbelt, wie kompliziert eine Signalisierung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit sei. Es brauche ein mehrstufiges Verfahren, bei dem Notwendigkeit, Zweckmässigkeit, Ausbaugrad der Strasse, ortsspezifische Rahmenbedingungen, Verkehrsablauf und die Anzahl der potenziellen Nutzenden gegeneinander abgewogen werden müssen. Zudem müsste das Projekt zwischen dem Tiefbauamt, dem Amt für Verkehr – oder neu: Amt für Mobilität – und der Polizei koordiniert werden. Ach, das ist so kompliziert! Die ehrliche Antwort des Regierungsrates wäre gewesen: Wir wollen Tempo 30 nicht.

Paris hat letzte Woche flächendeckend Tempo 30 eingeführt, einfach so. Dort haben sie das einfach so kommuniziert. Es braucht also nur den Willen, und dann gibt es auch einen Weg.

Zurück zum Kanton Zürich: Das Postulat fordert ja sehr wenig. Es geht in erster Linie um diese 20 Strecken. Das sind Strecken von im Durchschnitt 270 Metern Länge – konkret zwischen 200 und 500 Metern –, also kann nicht mit Unverhältnismässigkeit oder nicht kompensierbarer ÖV-Verzögerung argumentiert werden. Es geht vor allem um sichere Querungen. Bei all diesen Streckenabschnitten liegt auch die Lärmbelastung über dem definierten Grenzwert. Mit tieferen Geschwindigkeiten könnten also nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern auch die Lärmimmissionen reduziert werden. Es sprechen also mehrere Gründe für eine rasche Umsetzung. Es ist fraglich, ob es im ganzen Kanton wirklich nur 20 Streckenabschnitte gibt, bei welchen durch Tempo 30 eine deutliche Erhöhung der Sicherheit erreicht werden könne. Seit der Erarbeitung der Grundlagen – das ist ja eben auch schon wieder sechs Jahre her – sind sicherlich weitere Streckenabschnitte dazugekommen, welche hinsichtlich Anforderungen für die Signalisierung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit infrage kämen. Die Motion verlangt

denn auch, dass die Liste entsprechend aktualisiert wird. Mehr Sicherheit, weniger Lärm und flüssigerer Verkehr dank Tempo 30 –, ich bitte Sie, die Motion zu unterstützen.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Meine Interessenbindung ist immer noch gleich: Wir von der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei sind im Zusammenhang mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten von Beginn an mit im Boot. Unsere Sicht ist grundsätzlich auf den Sicherheitsaspekt der jeweiligen Projekte fokussiert. Im Zusammenhang mit dem Postulat Alder (*KR-Nr. 144/2018 von Ronald Alder*), Gestaltung von Kantonsstrassen in Dorf- und Stadtzentren, wurde vieles schon erwähnt. Eigentlich gibt es auch zur Antwort des Regierungsrates nicht mehr viel hinzuzufügen. Geschwindigkeitsreduktionen, Lärmschutz und Sicherheit sind in unserem Rat ein Dauerthema. Leider wird hier verkannt, was in den letzten Jahren diesbezüglich alles unternommen worden ist. Wie im Bericht der Regierung dargelegt, ist es nicht damit getan, die Geschwindigkeit tiefer zu signalisieren. Gemäss Bundesrecht gilt innerorts Tempo 50, abweichende Geschwindigkeiten sind nur in speziellen Fällen und aufgrund eines Gutachtens möglich. Dieses Gutachten muss die Sicherheitsdefizite et cetera beschreiben und geeignete Massnahmen aufzeigen. Es kann nicht einfach umsignalisiert werden, dieses Verfahren braucht Zeit. In der Antwort zum Postulat 240/2011 wurden verschiedene Abschnitte von Kantonsstrassen aufgeführt, bei denen es allenfalls möglich wäre, eine reduzierte Geschwindigkeit umzusetzen. Wie in der Antwort des Regierungsrates ausgeführt, kann nicht einfach eine Strecke umsignalisiert werden, sondern es ist eine Gesamtbetrachtung der betroffenen Strecke und des Umfeldes notwendig. In diesem Zusammenhang wird bei jedem Betriebs- und Gestaltungskonzept bei der Sanierung von Kantonsstrassen zwingend ein Tempo-30-Gutachten erstellt. Diese Information können Sie der Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage 325/2019 von Hans-Peter Amrein entnehmen. In diesem Zusammenhang werden auch die in der Postulatsantwort 340/2011 aufgelisteten Strecken anlässlich der Sanierung untersucht. Die Antwort war nicht so verfasst, dass diese Strecken unbesehen mit reduzierten Tempo signalisiert werden, sondern es sind potenziell mögliche Strecken, ohne aber einem entsprechenden abschliessenden Gutachten vorzugreifen.

Das Erscheinungsbild der Strasse hat einen grossen Einfluss auf die gefahrene Geschwindigkeit, unabhängig von der signalisierten Geschwindigkeit. Reduzierte Geschwindigkeiten haben Einfluss auf die Reisezeit; dies nicht nur für den MIV, sondern ebenso für den ÖV. Sie können argumentieren, dass der Verlust von vielleicht 30 oder 45 Sekunden durch die reduzierte Geschwindigkeit verkraftbar sei. Möglicherweise ist es für den ÖV in der Ortschaft A verkraftbar. Wenn aber auf der ganzen Strecke Ortschaften A, B, C und vielleicht sogar D mit reduzierter Geschwindigkeit befahren werden müssen, können Anschlüsse der Zubringerlinien zur S-Bahn nicht mehr eingehalten werden. Die Transportkette wird unterbrochen und der ÖV wird unattraktiv. Dieser Aspekt wurde in dem kürzlich durch die Städte Zürich und Winterthur vorgebrachten Ziel, Tempo 30 flächendeckend einzuführen, als ÖV-Killer enttarnt. So war auch im letzten Strategiebericht des

ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) klar definiert, dass auf Tempo 30 auf Strecken des ÖV verzichtet werden soll.

Seit der Antwort auf das Postulat 340/2011 sind einige Jahre ins Land gegangen und vieles hat sich geändert. Wie der Regierungsrat in seiner Antwort auf die Anfrage von Hans-Peter Amrein schon erwähnt, werden heute für sämtliche Strassenbauprojekte ein Geschwindigkeits- und ein Lärmgutachten erstellt. Die im Postulat 340/2011 aufgeführten Strassen, welche allenfalls mit einer reduzierten Geschwindigkeit ausgebaut und signalisiert werden könnten, sind längst überholt. Verschiedenste Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf Kantonsstrassen, welche in der Postulatsantwort noch gar nicht in Erscheinung getreten sind, sind in Arbeit und werden allenfalls mit einer reduzierten Geschwindigkeit umgesetzt. Paris mit Tempo 30 flächendeckend ist wahrscheinlich kein gutes Beispiel, das ist zentralistisch und wird einfach verfügt. Bei uns gelten andere rechtliche Grundlagen. Ein separates Kässeli für eine Umsetzung des Postulates 340/2011 ist nicht nur überflüssig, es ist unsinnig. Diese Umsetzung kann nicht losgelöst von übrigen Strassenbauprojekten umgesetzt werden, und hier werden auch die Velofahrer miteinbezogen. Wir lehnen die Motion ab.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Was Paris kann, können wir auch im Kanton Zürich. Wie bereits erwähnt, wurde in den letzten Wochen weltweit über die beinahe flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Paris berichtet. Und es funktioniert. Machen wir deshalb Nägel mit Köpfen und forcieren endlich Geschwindigkeitsreduktionen an den Abschnitten, wo dies sogar der Kanton als sinnvoll und machbar erachtet. Hohe Lärmwertgrenzüberschreitungen auf Kantonsstrassen sind leider keine Seltenheit. Nach dem Grundsatz, dass Lärm prioritär an der Quelle bekämpft werden sollte, ist die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf einer Strasse eine naheliegende und effektive Lärmschutzmassnahme. Vor allem in den Städten wächst der Konsens, dass der öffentliche Raum nicht nur einer einzelnen Nutzungskategorie zugesprochen werden kann, sondern allen Nutzern, insbesondere auch den nichtmotorisierten, gleichermassen zur Verfügung stehen muss. Dies ist bei tieferen Fahrgeschwindigkeiten mit geringerer Lärmbelastung viel besser möglich. Tempo 30 hat somit auch im Zuge der raumordnungspolitisch gewünschten Verdichtung nach innen eine wichtige Funktion in der Lärmbekämpfung. Gemäss der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung kann durch eine Temporeduktion eine Lärminderung von mehreren Dezibel erreicht werden, was gesundheitspolitisch äusserst relevant ist, da Verkehrslärm den Schlaf stark stört und je nach Dauer und akustischen Eigenschaften des Lärms das Verhalten und Wohlbefinden während der nachfolgenden Wachphase beeinträchtigen kann. Zudem ist es erwiesen, dass eine Temporeduktion von 50 auf 30 Kilometer pro Stunde auch positive Synergieeffekte betreffend Sicherheit, aber vor allem auch Aufenthalts- und Raumqualität hat. Dies alles wurde übrigens auch vom Amt für Verkehr in der Medienmitteilung vom Juli 2020 bestätigt. Zudem wurde im vorliegenden directionsübergreifenden Bericht, der auch von Thomas Schweizer erwähnt wurde, eine Liste mit 20 Kantonsstrassenabschnitten publiziert, auf welchen aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Verbesserung des

Verkehrsablaufs die gesetzliche Anforderung für Geschwindigkeitsreduktionen jetzt schon erfüllt sind und somit sofort umgesetzt werden könnten. Bei all diesen Streckenabschnitten liegt die Lärmbelastung über dem definierten Grenzwert. Doch nach wie vor passiert an den meisten Orten nichts, und die erwähnten Strassen in den Gemeinden Adliswil, Affoltern, Bassersdorf, Birmensdorf, Elgg, Embrach, Illnau-Effretikon, Kollbrunn, Marschwanden, Niederglatt, Opfikon-Glattbrugg, Ossingen, Rickenbach, Rüti, Turbenthal, Wädenswil und Wetzikon. Das heisst, der Kanton nimmt auf den Kantonsstrassen in den erwähnten Gemeinden weiterhin eine übermässige Lärmbelastung der Bevölkerung sowie eine Gefährdung der Verkehrssicherheit in Kauf. Das ist inakzeptabel, gesundheitsschädigend, gefährlich und sogar illegal. Denn die Eigentümer einer lärmgrenzwertüberschreitenden Anlage sind gemäss gesetzlichen Bundesvorgaben dazu verpflichtet, diese an der Quelle, sprich mittels Geschwindigkeitsreduktionen, zu sanieren.

Wie bei den Seeuferwegen praktiziert die Regierung hier eine inakzeptable Verweigerungshaltung und missachtet den Volkswillen und übergeordnete gesetzliche Vorgaben. Lassen Sie mich anhand des Beispiels von Wädenswil die Problematik erläutern: Der Stadtrat wünschte vor einigen Jahren Tempo 30 auf der Kantonsstrasse im Zentrum von Wädenswil. Der Kanton wollte ein strassenorientiertes Projekt durchdrücken, ohne die Anliegen der Stadt bezüglich Fussgängersicherheit und Geschwindigkeitsreduktion zu berücksichtigen. Aufgrund der ausbleibenden Einigung sanierte der Kanton die Strasse ohne die gewünschten sicherheitsrelevanten Änderungen. Nun bezeichnet die gleiche Regierung die Strecke als Tempo-30-geeignet, nur um einen Satz später die Realisierung von Geschwindigkeitsreduktionen an andere Sanierungsarbeiten, wie Werksleitungsinstandsetzungen und weitere zu knüpfen. Das bedeutet, dass die Regierung nur wenige Jahre nach Ablehnung des städtischen Anliegens dieses nun als grundsätzlich realisierbar einschätzt und trotzdem nicht realisieren möchte aufgrund der bereits erfolgten Grobsanierung.

Mit dieser Motion soll das Problem nun endlich angegangen werden, damit unsere Bevölkerung in Zukunft vor gesundheitsschädigendem Lärm besser geschützt wird und unser Kanton endlich eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik praktiziert, statt wie bisher vor der Auto- und Öl-Lobby kapituliert.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Wir brauchen mehr Tempo bei der Gestaltung menschenverträglicher Strassen und weniger Tempo auf den Strassen innerorts. Die vorliegende Motion will genau das. Wie ist die Situation heute? Es geht im Kanton Zürich überhaupt nicht vorwärts mit Tempo 30 oder im Einzelfall vielleicht auch Tempo 40. Es kommt mir so vor, als gäbe es im Kanton zwei Zeitalter: Das eine Zeitalter ist dasjenige des Volkes, das heute an sehr vielen Stellen eine Temporeduktion auf den Strassen, auch Kantonsstrassen, verlangt. Auf der anderen Seite ist das Zeitalter der kantonalen Politik, die sich aus ideologischen Gründen nicht bewegen will. Hier braucht es dringend einen Impuls und der geforderte Rahmenkredit ist genau dazu da, einen solchen Impuls zu bringen. Eine Überweisung der Motion ist damit eine Willensäusserung, dass die Strassenraumgestaltung innerorts sich nicht immer nur dem Autoverkehr unterordnen muss.

Das beste Argument, dass es einen Impuls braucht, liefert die Regierung. Die Übersicht über die 20 Strassenabschnitte, die der Regierungsrat gegen die Motion ins Feld führt, ist nämlich effektiv ein sehr gutes Argument für deren Überweisung. Auf lediglich drei Strassenabschnitten ist Tempo 30 oder 40 umgesetzt. Hingegen gibt es bei 13 Abschnitten kein entsprechendes Projekt beziehungsweise ist Tempo 30 nicht vorgesehen, obwohl diese Strassenabschnitte ja für Tempo 30 geeignet sind. Da müssen wir jetzt schlicht eine Bestellung aufgeben und mehr Tempo 30 und damit mehr Lebensqualität in unseren Städten und Dörfern verlangen. Und dabei geht es nicht nur um die bekannten 20 Strassenabschnitte. Es geht auch darum, die Möglichkeiten für Temporeduktionen ganz grundsätzlich im Siedlungsgebiet zu verbessern. Wir danken Ihnen für die Überweisung der Motion.

Farid Zeroual (Die Mitte, Adliswil): Einleitend gebe ich Ihnen meine Interessenbindung bekannt: Als Stadtpräsident von Adliswil bin ich gewähltes Behördenmitglied einer der Gemeinden, welche in der Antwort auf das Postulat 340/2011 aufgeführt sind. Der betroffene Strassenabschnitt in Adliswil liesse sich ohne bauliche Massnahmen verändern. So gesehen hat die Überweisung keinen finanziellen Einfluss auf den Kanton Zürich oder meine Gemeinde.

Gerne gehe ich hier auf einen formalen Aspekt des ursprünglichen Postulates aus dem Jahr 2011 und der aktuellen Motion ein: Ich muss Ihnen sagen, dass ich die Antwort des Regierungsrates auf die Motion mit Erstaunen zur Kenntnis genommen habe. Es wird begründet, dass die Finanzierung einzelner Vorhaben und Abklärungen mittels eines Rahmenkredits nicht zweckmässig sei. Dies steht im Widerspruch zu den Ausführungen in der Antwort auf das Postulat, welche Sicherheits-, Volkswirtschafts- und Baudirektion in ihrem Bericht vom 3. Dezember 2015 verfasst haben. Dort wird nämlich in Kapitel 8.2 Weiterer Planungsprozess für die potenziellen Strecken Folgendes ausgeführt, ich zitiere: «Abschliessend ist festzuhalten, dass aufwendige Abklärungen» – in Klammern: «Gutachten, Messungen et cetera» –, «Verkehrsanordnungen sowie bauliche Massnahmen stets nur unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit entsprechender finanzieller Mittel vorgenommen können.» Ja, was gilt denn nun? Es gibt oder es gab Vorbehalte bezüglich der Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln? Aber ein Rahmenkredit, welcher die Möglichkeit bietet, Abklärungen ohne ein konkretes Projekt zu finanzieren, soll dann nicht zweckmässig sein? Mit dieser Motion sollen und können die im Jahr 2015 gemachten Vorbehalte ausgeräumt werden. Denn gerade während der Pandemie hat sich gezeigt, wie gut gestaltete Ortszentren als Begegnungszonen mit hoher Aufenthaltsqualität sind. Gerade für das Gewerbe und die Gastronomie sind gut besuchte Zentren mit hohen Frequenzen überlebenswichtig. Denn gegen die Öffnungszeiten der Online-Händler und deren Verfügbarkeit während des Lockdowns haben Händler vor Ort nur mit einem persönlichen Angebot in einer attraktiven Umgebung Chancen. Deshalb ist es wichtig, dass die Ortszentren neben ihrer Funktion als Verkehrswege auch so gestaltet sind, dass sie als Handelsplätze und Begegnungsorte zum Verweilen einladen. Dies leistet einerseits einen Beitrag zur Erhöhung der Standortqualität in den Gemeinden und bildet einen

Beitrag zur Stützung und Entwicklung des lokalen Gewerbes und der lokalen Gastronomie.

Die Mitte-Fraktion unterstützt die Überweisung der Motion und zählt darauf, dass so ein Beitrag zur Standortqualität in den Gemeinden geleistet wird.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Diese Motion hat einen sympathischen Titel, weil ja wohl niemand etwas gegen mehr Sicherheit und weniger Umweltbelastung auf dem Kantonsstrassennetz haben kann. Dass Temporeduktionen nachweislich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Verminderung der Umweltschäden, zur Reduktion der Lärmbelastung und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität führen können, ist inzwischen breit anerkannt. Vor diesem Hintergrund sind Gemeinden, welche in ihren Zentren in den genannten Bereichen Verbesserungen anstreben, auf die Unterstützung des Kantons mindestens in dem Sinne angewiesen, dass dieser solchen Vorhaben keine Steine in den Weg legt.

Gerade das ist aber nicht immer gegeben, weil mit dem Amt für Mobilität, dem Tiefbauamt und der Kantonspolizei gleich drei gewichtige Instanzen über Sein oder Nichtsein bestimmen können. Somit sind wir bereits beim ersten, die anfängliche Sympathie zu diesem Vorstoss trübenden Aspekt. Es muss nämlich gefragt werden, ob mit der Sprechung eines Kredits die Abläufe betreffend Bewilligung durch den Kanton wirklich verbessert werden. Die bestehenden gesetzlichen Grundlagen bezüglich Zuständigkeiten lassen sich ja nicht mit der Gewährung von finanziellen Mitteln verändern.

Dass Temporeduktionen Auswirkungen auf den ÖV haben können, ist der zweite kritische Aspekt. Als Vorstandsmitglied der Interessengemeinschaft des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich möchte ich betonen, dass gerade in den aktuellen Diskussionen um flächendeckende 30er-Zonen die Leistungen des ÖV entsprechend berücksichtigt werden müssen. Die Aufrechterhaltung von dessen Attraktivität muss ebenso in die Waagschale geworfen werden wie die Vermeidung von unerwünschtem Ausweichverkehr in die Quartiere.

In der Abwägung der Vor- und Nachteile dieser Motion ist entscheidend, dass, erstens, die Anliegen der Gemeinden in diesem Prozess ein höheres Gewicht erhalten und, zweitens, die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs nicht willkürlich beschnitten wird. Wenn der geforderte Rahmenkredit so verstanden wird, dass mit fundierten Analysen und Gutachten praktikable Lösungen ausgearbeitet werden, kann ihm zugestimmt werden.

Als EVP-Fraktion widerspiegeln wir in unserer Beurteilung dieser Motion die Meinungsvielfalt der Bevölkerung und werden deshalb differenziert abstimmen (*Heiterkeit*).

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Wenn ich hier die Argumente, die für eine Ablehnung sprechen beziehungsweise die Kritik höre, höre ich vor allem Ausreden, Ausreden, warum man jetzt kein Tempo 30 signalisieren soll; insbesondere, wenn ich dann auch die Liste der Strassen anschau und wie einfach diese Massnahmen eigentlich umzusetzen wären. Vielfach steht dort, ja, Tempo 30 wäre problemlos möglich, aber ein Projekt sei nicht geplant. Und genau hier kann diese Motion

dem Regierungsrat auch ein wenig auf die Sprünge helfen. Denn was bedeutet Tempo 30? Tempo 30 bedeutet bei diesen Strassen auch Lebensqualität. Mir ist schon klar, dass die Autofahrerlobby wieder ein bisschen herumspukt und sich daran stört, in ähnlicher Weise wie auch bei den Velo-Demos: «Jetzt werden wir noch behindert, weil wir jetzt gerade nicht mit 50, sondern nur mit 30 fahren können.» Aber Sie müssen sehen: Sie fahren vielleicht dann mit 50 durch das Dorf oder durch das Zentrum, aber für die Anwohner und diejenigen, die dort wirklich leben, bedeutet Tempo 30 auch, dass dort mehr Lebensqualität entsteht. Dann ist die Strasse insbesondere auch in den Zentren für alle da. Genau aus diesem Grund brauchen wir mehr Tempo 30 in den Zentren und genau darum unterstützen wir diese Motion und werden sie entsprechend überweisen. Besten Dank.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos): Ich lese Ihnen eins zu eins aus dem Internet vor, denn es gibt keine weiteren Weisheiten, besonders nicht diejenigen, die wir vorher von diesen Veloidealisten und Strassenverkehrsbekämpfern gehört haben. Ich zitiere: Tempo 30 senkt die Kapazität der entsprechenden Strasse – logisch –, das Staurisiko steigt. Ist auch logisch. Es kommt zu Stosszeiten vermehrt zu Konvoi- und Kolonnenbildungen. Ist auch logisch. Und wenn es zu mehr Kolonnenbildungen kommt, kommt es auch zu mehr Abgasen und länger zu Abgasen. Und was wir hier drin bis jetzt von der vereinigten Linken gehört haben, mit der Unterstützung der CVP (*gemeint ist Die Mitte*) – ich gratuliere der EVP für das hervorragende Votum von Herrn Sommer, da hat sich einer etwas überlegt –, da kann ich nur sagen: Das ist eines Rates nicht würdig. Das ist eines Rates nicht würdig, denn es stimmt nicht, was hier erzählt wurde. Und wenn Sie immer noch glauben, dass es stimmt, dann lade ich Sie sehr, sehr gerne zu mir nach Hause ein. Ich habe noch eine Box mit ein paar alten Autos meines Sohnes, dann können wir etwas mit den Autos spielen und Planspielchen machen. Dann werden Sie vielleicht auch noch mitbekommen, dass es eben nicht stimmt, was hier für ein Blödsinn erzählt wurde. Sie wollen Tempo 30, weil Sie das Gefühl haben, dass Sie damit politische Vorteile für sich schaffen können, das ist alles. Aber unsere wohlstandsverwahrloste Gesellschaft wird deshalb nicht besser. Nein, es geht etwas schneller an den Abyss und das haben Sie ja scheinbar vor.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Temporeduktionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder zur Verminderung der Umweltbelastung werden bereits heute laufend geprüft und auch umgesetzt, und das gestützt auf die geltende aktuelle Rechtsprechung. Das ist allen beteiligten Direktionen bekannt, es geht um das kantonale Tiefbauamt, es geht um die Kantonspolizei, die Kapo, und um das Amt für Mobilität, sie alle sind zuständig im Zusammenhang mit Temporeduktionen. Sie haben, wie Sie, die Motionäre, das auch gewünscht haben, eine Liste erhalten. Sie ist auf dem aktuellen Stand und zeigt auch die Gründe des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit auf, die für oder allenfalls auch gegen eine Temporeduktion von generell Tempo 50 sprechen. Zu einigen Abschnitten liegt bereits ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für eine siedlungsverträgliche Gestaltung des Strassenraums vor oder es wird zurzeit in der Baudirektion bearbeitet. Weitere

Abschnitte befinden sich in der fortgeschrittenen Projektierung, ebenfalls in der Baudirektion. Und es ist nun mal so: Die Reduktion von Tempo ganz generell ist halt, auch wenn es einem nicht gefällt, eine komplexe Angelegenheit. Es geht um das Tempo, es geht um das persönliche Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. Es geht um Sicherheit, es geht um Lärmvorbelastung, es geht ums Erscheinungsbild und es geht um das Geschwindigkeitsverhalten der Fahrzeuglenkenden, um nur einige, nicht abschliessende Punkte zu nennen.

Grundsätzlich, Kantonsrat Ulrich Pfister hat es gesagt, gilt generell innerorts Tempo 50. Um ein tieferes Tempo zu erreichen, braucht es unter Umständen und allermeistens bauliche Massnahmen. Und diese sind dann zu prüfen. Die Umsetzung von solchen baulichen Massnahmen ist aber aus Sicht der Regierung ganz klar nur dann zweckmässig und sinnvoll, wenn sie mit anderen Vorhaben koordiniert werden, zum Beispiel mit Sanierungsarbeiten, mit dem Ersatz von Werkleitungen, mit neuen Verkehrsführungen, sei es für die Fussgängerinnen und Fussgänger oder sei es auch für das Velo. Und dann sei auch noch der öffentliche Verkehr erwähnt. Von den Motionären habe ich kein einziges Wort zum öffentlichen Verkehr gehört, und da staune ich schon ein bisschen. Gerade beim öffentlichen Verkehr ist die Beförderungsgeschwindigkeit matchentscheidend, damit wir die Attraktivität – wir haben eine hervorragende Attraktivität im öffentlichen Verkehr – beibehalten können. Da können Sie hier noch lange von Paris schwärmen und dabei verschweigen, dass Paris ein umfassendes U-Bahn-System hat und den ganzen Verkehr, vor allem den schnellen Verkehr, im Untergrund abwickelt. Der Kanton Zürich hat bekanntlich ein U-Bahn-System vor vielen Jahrzehnten abgelehnt.

Nun verlangen Sie einen Rahmenkredit für die Finanzierung dieser Vorhaben und glauben, dass Sie mit mehr Geld dann auch mehr Schub geben können. Ich muss Ihnen einfach sagen: Das ist nicht zweckmässig. Wir haben bestehende Instrumente. Wir haben einen Strassenfonds, der dafür ausgerüstet ist, wir haben ein Strassenbauprogramm. Die Instrumente sind da, es braucht hier weder mehr Instrumente noch mehr Geld. Ich sage es hier deutsch und deutlich: Es ist auch – seien Sie doch ehrlich – unseriös. Sie geben der Volkswirtschaftsdirektion einen Auftrag, von dem Sie jetzt schon wissen, dass wir ihn, so wie Sie sich das vorstellen, nicht erfüllen können; ich erwähne nur zum Beispiel die Verschlechterung des öffentlichen Verkehrs. Aber vielleicht ist das halt eine gute Grundlage, um sich dann später wieder empören zu können, die Volkswirtschaftsdirektion hätte keine gute Arbeit geleistet. In diesem Sinne beantrage ich Ihnen namens der Regierung die Ablehnung der Motion. Besten Dank.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 89 : 75 Stimmen (bei 1 Enthaltung), die Motion KR-Nr. 9/2020 zu überweisen. Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit Bericht und Antrag innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

