

9. Lärmsanierung durch Temporeduktionen auf Staatsstrassen

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Jonas Erni (SP, Wädenswil), Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon) und Farid Zeroual (CVP, Adliswil) vom 6. Januar 2020. KEVU Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt KR-Nr. 10/2020, RRB-Nr. 404/22.4.2020 (Stellungnahme)

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 22. April 2020 bekanntgegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Lärm macht krank; Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Krankheiten, Störungen der Konzentration und des Leistungsvermögens, Beeinträchtigungen des seelischen und körperlichen Wohlbefindens sind Folgewirkungen. Diese sind nicht nur individuell ein Problem, sondern sie haben auch volkswirtschaftlich relevante Kosten. Lärmimmissionen mindern auch die Standortattraktivität und vermindern den Wert der betroffenen Liegenschaften. Das sage nicht nur ich, sondern das sagt auch das BAFU, das Bundesamt für Umwelt; das ist auch auf der Webseite des Cercle Bruit, der Vereinigung der kantonalen Lärmschutzfachleute, nachzulesen.

Und was sagt der Kanton? «Eine Temporeduktion allein zur Reduktion der Lärmbelastungen ist in der Regel nicht verhältnismässig, da damit meistens keine abschliessende Lärmsanierung erreicht werden kann». Diese Aussage stammt aus dem Bericht zum Postulat KR-Nr. 340/2011, «Temporeduktionen innerorts».

Der 2015 verfasste 35-seitige Bericht listet Grundsätze auf, wann Temporeduktionen auf Staatstrassen möglich sind und vor allem listet er Grundsätze auf, wann sie aus Sicht der Regierung nicht möglich sind. Auf Basis dieser Grundsätze wurden während Jahren Temporeduktionen aus Lärmschutzgründen verhindert.

Gemäss Artikel 17 der Lärmschutzverordnung ist die Lärmsanierung eine Daueraufgabe. Dabei muss eine Lärmreduktion primär an der Quelle erfolgen. Der Bund hat mit dem «Nationalen Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung» vom 28. Juni 2017 die Grundlagen für die künftige Ausrichtung zum Vollzug der Lärmschutzaufgaben gesetzt.

Das Bundesgericht hat entschieden, dass Temporeduktionen gemäss Artikel 108 der Signalisationsverordnung im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten eingehend geprüft werden müssen.

Gemäss der Vereinigung der kantonalen Lärmschutzfachstellen Cercle Bruit sind quellennahe Massnahmen die wirksamsten Massnahmen zur Bekämpfung des Lärms. Insbesondere die Temporeduktion ist eine einfache und kostengünstige Massnahme, die sofort zu einer spürbaren Verbesserung der Lärmsituation im betroffenen Gebiet führt. Eine Geschwindigkeitsreduktion ist auch dann zu prüfen, wenn die Grenzwerte noch nicht eingehalten werden können, aber die Lärmbelastung hörbar gesenkt werden kann.

Aufgrund der rechtlichen Grundlagen und aufgrund der Rechtsprechung des Bundesgerichtes namentlich zur Grabenstrasse in Zug 2016 – Bundesgerichtsurteil 1C_589/2014 «Grabenstrasse ZG» vom 3. Februar 2016 – sowie weitere Folgeentscheide muss der Kanton endlich zur Kenntnis nehmen, dass seine bisherige Ausrichtung der Lärmsanierung nicht gesetzeskonform ist. Eine Nichtberücksichtigung von Temporeduktionen und die Fokussierung auf Schallschutzfenster als einzige Ersatzmassnahme und eben keine Lärmschutzmassnahme ist ganz klar ungenügend und widerrechtlich.

Das Urteil des Bundesgerichtes liegt nun schon sechs Jahre zurück. Diese Nichtberücksichtigung von Temporeduktionen als Lärmschutzmassnahme ist eine Arbeitsverweigerung. Im Strassenbauprogramm begründet der Regierungsrat das Nichthandeln mit der hohen Komplexität von Temporeduktionen. Das ist ein vorgeschobenes Argument. Dieser Bericht zur Temporeduktion innerorts stand bis vor Kurzem noch auf der Webseite der Sicherheitsdirektion. Er ist nun verschwunden. Warum? Ist das als positives Zeichen zu werten, dass der Regierungsrat seine widerrechtlichen Grundsätze endlich über Bord wirft? Es ist zu hoffen. Zusammen mit der Lärmsanierung sind auch die Anforderungen der Verkehrssicherheit einzubeziehen. Dabei ist nicht nur auf die Unfallzahlen abzustützen – wie das der Regierungsrat oft macht –, sondern generell die Reduktion der Gefahren zu berücksichtigen. Der innerörtliche Verkehr, namentlich der Fuss- und Veloverkehr, zum Beispiel auf Schulwegen, ist in die Beurteilung einzubeziehen. Verschiedene Gemeinden haben Begehren zur Temporeduktion beim Kanton eingereicht. Diese Begehren sind vermehrt zu berücksichtigen.

Das Postulat hat eine neue Aktualität erlangt mit den Bauverböten entlang von lärmbelasteten Strassen. Der Lärmschutz durch Geschwindigkeitsreduktion, dort wurden mehrfach Bauverbote ausgesprochen durch die Gerichte. Wohngebäude sind nicht mehr bewilligungsfähig entlang von Strassen mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Hier muss der Ball an den Betreiber der Strassen zurückgespielt werden. Sie müssen die Strasse lärmarm betreiben – sprich mit Temporeduktion oder allenfalls mit lärmarmen Belegen. Es kann ja nicht sein, dass innerorts entlang von Strassen nicht mehr gewohnt werden darf.

Eine zweite Aktualität: Tempo-60-Strecken innerorts auf 50 reduzieren. In meiner Anfrage KR-Nr. 329/2021 habe ich spezifisch nach der Lärmsituation bei Tempo-60-Strecken innerorts gefragt. Die Antworten zeigen die katastrophalen Zustände auf diesen Strecken. 1984 wurde die Innerortsgeschwindigkeit «Tempo 50 generell» eingeführt. Es wurde aber auch die Möglichkeit geschaffen, auf gewissen Abschnitten ausnahmsweise Tempo 60 zu belassen. Von dieser Ausnahmeregelung hat der Kanton Zürich grosszügig Gebrauch gemacht. Auch heute – 38 Jahre später – sind immer noch 130 Kilometer mit Tempo 60 signalisiert innerorts. Skandalös sind aber insbesondere die 83 Kilometer Kantonsstrassen, wo insgesamt 43'000 Personen von übermässigen Lärmimmissionen betroffen sind. Tempo 60 innerorts wäre eigentlich nur ausnahmsweise mit einem Gutachten nach Artikel 32. Absatz 3 SVG möglich. In Artikel 107 der Signalisationsverordnung steht zudem: «Ändern sich die Voraussetzungen, muss die Behörde die örtliche Verkehrsanordnung überprüfen und gegebenenfalls aufheben.» Das wurde

bei diesen Tempo-60-Strecken nie gemacht. Eine Missachtung der gesetzlichen Vorgaben. Diese Tempo-60-Strecken innerorts mit Lärmüberschreitungen wurden auch im Rahmen der kantonalen Lärmsanierungsprogramme nicht angetastet. Das ist ganz klar illegal. Hier muss der Kanton rasch handeln. Die Umsignalisierung von Tempo 60 auf Tempo 50 kann ohne Gutachten gemacht werden. Dies bestätigt der Regierungsrat auch in seiner Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 421/2021 «Geschwindigkeitsreduktionen am linken Zürichseeufer».

Fazit: Alle Tempo-60-Strecken innerorts mit Lärmgrenzwertüberschreitungen sollen zeitnah umsignalisiert werden. Hier braucht es kein Gutachten, sondern nur der Wille, endlich den widerrechtlichen Zustand in Ordnung zu bringen. Für diesen ersten Schritt braucht es auch keine zwei Jahre, welche der Regierung ja für die Beantwortung eines Postulats zur Verfügung stehen. Hier kann sofort gehandelt werden. Alle übrigen Innerortsstrecken mit Lärmgrenzwertüberschreitungen sind bezüglich Temporegime zu überprüfen. Damit verlangt das Postulat eigentlich nur die Umsetzung einer gesetzlichen Vorgabe. Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme muss – gemäss Rechtsprechung – einbezogen werden. Grundsätze, welche Tempo 30 aushebeln, gehören auf den Müll.

Die Regierung schreibt in ihrer ablehnenden Stellungnahme zum vorliegenden Postulat, dass sie bereits heute alle relevanten Aspekte prüfe. Wenn aber die Wirkung von Tempo 30 weder untersucht noch ausgewiesen wird, so macht sie das aber genau nicht. Das Postulat verlangt einen Neustart bei den Lärmsanierungen. Dieser muss endlich konform mit den Bundesgesetzen und der Rechtsprechung bei Massnahmen an der Quelle beginnen. Dazu gehören in erster Linie tiefere Geschwindigkeiten.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Ich lege meine Interessenbindung offen: Ich arbeite in der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich. Im Zusammenhang mit dieser Tätigkeit ist unsere Abteilung mitverantwortlich für das Verfügen von Temporeduktionen, auch auf Staatsstrassen.

Der Antwort des Regierungsrates wäre eigentlich nicht mehr viel hinzuzufügen. Das vorliegende Postulat ist ein Teil eines ganzen Vorstosses, welcher mehrheitlich auf den MIV (*motorisierter Individualverkehr*) abzielt. Im Postulat KR-Nr. 144/2018 haben wir einen Vorstoss in dieselbe Richtung beraten. Da ging es ebenfalls um Temporeduktionen auf Staatsstrassen. Stand heute ist nun mal, dass sich zwei unterschiedliche Gesetzgebungen in einem Interessenkonflikt befinden. Einerseits haben wir die Vorgaben der Lärmschutzgesetzgebung, andererseits gibt die Signalisationsverordnung vor, unter welchen Kriterien eine Geschwindigkeitsreduktion zu ermöglichen ist. Stand heute im Kanton Zürich ist, dass die Baudirektion, vertreten durch das Tiefbauamt und die Fachstelle Lärmschutz, allfällig mögliche oder gewünschte Geschwindigkeitsreduktion gemeinsam mit der Kantonspolizei prüft. Dass hier unterschiedliche Auffassungen vorhanden sind und immer eine Einzelfallbeurteilung notwendig ist, sollte eigentlich klar sein.

Auf dem Papier und in den Berechnungen der verschiedenen Ingenieurbüros sind die Resultate einer allfälligen Geschwindigkeitsreduktion vielversprechend. In

der Praxis sieht es oftmals weniger positiv aus. Die Berechnungen gehen von der signalisierten Geschwindigkeit von 50 und einer neu signalisierten Geschwindigkeit von 30 aus. In der Praxis ist es schlussendlich so, dass unter Umständen die heute gefahrene Geschwindigkeit 50 oder sogar mehr beträgt; mit der neuen Signalisation von 30 wird rechnerisch von einer Geschwindigkeitsreduktion von 20 ausgegangen. Dementsprechend hoch wäre die Lärmreduktion. Nun, nur mit Signalisationen erreichen sie die Zielgeschwindigkeit von 30 nicht, und der Effekt der Lärmreduktion ist viel kleiner. Der gewünschte Effekt könnte nur mit Repression seitens der Polizei erreicht werden; dies kann es nicht sein. Die Strasse soll lesbar sein und der Verkehrsteilnehmer soll vom Erscheinungsbild her erkennen, dass er sich in einem anderen Geschwindigkeitsregime befindet. Eine effektive Massnahme auf Staatsstrassen eine Lärmreduktion zu bewirken, ist der Einbau eines lärmarmen Belages.

Es wird im Postulat ebenfalls auf eine Publikation des ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) in Zusammenhang mit der Umsetzung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen verwiesen. Ja, das ASTRA sieht in dieser Publikation die Möglichkeit von reduzierten Geschwindigkeiten auf Hauptverkehrsachsen vor. Das ASTRA differenziert hier genauer: Geschwindigkeitsreduktionen könnten auf begrenzten Abschnitten in Ortszentren et cetera sinnvoll sein, längere Strecken werden nur in Ausnahmefällen empfohlen. Ebenso nimmt diese Publikation die Problematik des ÖV auf. Wie die SVP immer betont, müssen die Fahrzeiten zur Einhaltung der Anschlüsse der verschiedenen ÖV-Anbieter genau betrachtet werden. Einmal mehr: Eine reine Änderung der Signalisation ist nicht zielführend. Wenn wir schon beim ÖV sind, offensichtlich ist der Lärm des ÖV weniger schädlich. Nur so kann ich es mir erklären, dass der Rat hier das Postulat für eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger bei Erhebung und Darstellung der Lärmbelastung (*KR-Nr. 316/2019*) nicht überwiesen hat. Als Beispiel: Verstehen Sie, wenn Sie vor der Liegenschaft aus Lärmschutzgründen mit 30 fahren müssen, hinter der Liegenschaft aber die S-Bahn alle paar Minuten durchrauscht? Ich verstehe das nicht.

Nun, was würde eine Überweisung dieses Postulats bewirken? Fast nichts, nichts in Bezug auf die Umsetzung von Temporeduktionen, aber es wäre eine unnötige Beübung der Verwaltung. Stand heute ist, dass sich das Tiefbauamt, die Fachstelle Lärmschutz und die Kantonspolizei intensiv austauschen und, wenn sinnvoll und gemäss den gesetzlichen Vorgaben möglich, Geschwindigkeitsreduktionen bereits umgesetzt werden.

Die SVP lehnt, wie vom Regierungsrat beantragt, die Überweisung ab.

Jonas Erni (SP, Wädenswil): Herr Pfister, besten Dank für diese ehrlichen Aussagen, die wir eigentlich schon immer wussten, die verkehrstechnische Abteilung ist keine politisch neutrale Organisation innerhalb der Verwaltung, wie sie es sein sollte, sondern dogmatisch geprägt von der Asphalt- und MIV-Fraktion. Das ist bedauerlich.

Die Lärmsanierung der Kantonsstrassen muss stärker vorangetrieben werden, unabhängig der Bundesvorgaben und in erster Linie mittels Massnahmen an der

Quelle, sprich mittels Temporeduktionen und lärmarmen Strassenbelägen. Denn trotz den erfolgten Erstsanierungen sind ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur weiterhin hunderttausende Personen betroffen von Lärmimmissionen über den zulässigen Grenzwerten. Massnahmen an der Quelle sind deshalb unumgänglich, Massnahmen, welche in erster Linie durch Geschwindigkeitsreduktionen erfolgen sollen, da diese gleichzeitig auch einen positiven Einfluss auf die CO₂-Emissionen bewirken.

Und nun haben wir es sogar schwarz auf weiss, als Bundesgerichtsentscheid und auch als Antwort des Regierungsrates: Temporeduktionen sind gestützt auf eine Gesamtbetrachtung – das haben Sie ebenfalls erwähnt, Herr Pfister – taugliche und angemessene Mittel, um übermässige Lärmimmissionen zu vermindern. Das Bundesamt für Strassen hat – wie bereits erwähnt von Herrn Schweizer – im Oktober 2019 einen Forschungsbericht zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen und der Einsatzgrenzen und Umsetzung veröffentlicht. Die Einführung von Tempo 30 statt Tempo 50 innerorts führte demnach zu einer Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit, die Verkehrssicherheit wird verbessert und die Lärmbelastung vermindert, insbesondere nehmen die lästigen Pegelspitzen und die schnellen Pegelanstiege merklich ab. Eine Hauptverkehrsstrasse verliert dadurch ihre Funktion als verkehrorientierte Strasse nicht, und es konnten keine wesentlichen Verkehrsverlagerungen festgestellt werden. Hauptverkehrsstrassen bleiben vortrittsberechtigt und Fussgängerstreifen müssen nicht zurückgebaut werden. All dies, das vom Bundesgericht bestätigt wurde und vom entsprechenden Bundesamt, scheint noch nicht bei der verkehrstechnischen Abteilung angekommen zu sein. Bauliche Massnahmen wie horizontale oder vertikale Versätze sind nicht notwendig, einfache Markierungs- und Signalisationsmassnahmen sind ausreichend. Ob eine Fahrzeitverlängerung entsteht, ist im Einzelfall zu prüfen. Für Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten – 50 Kilometer pro Stunde innerorts und 80 ausserorts – ist nach den bundesrechtlichen Vorgaben von Artikel 108 der Signalisationsverordnung vorab zwingend ein Gutachten einzuholen, eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen und auch der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Ich fasse zusammen: Der gleiche Kanton, der in der vorliegenden Beantwortung bestätigt, dass Tempo 60 grundsätzlich in Siedlungsgebieten nicht zulässig ist und eine Geschwindigkeitsreduktion auf Kantonsstrassen mehrfach Sinn macht, unternimmt nichts, den rechtmässigen Zustand zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Gestank wiederherzustellen. Da ändert sich auch nichts daran, dass für die Umsetzung die Sicherheitsdirektion unter Mario Fehr dafür verantwortlich ist; schlussendlich steht der Gesamtregierungsrat in der Pflicht. Nehmen wir die Regierung entsprechend in die Pflicht, indem wir das vorliegende Postulat unterstützen – im Sinne des Rechtsstaates und zum Schutz der Bevölkerung vor unnötigem Lärm.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich): Ich gebe meine Interessenbindung bekannt: Ich habe zwanzig Jahre in der Stadt Zürich an der Forchstrasse, an der Bergstrasse, an der Kreuzstrasse und an der Seefeldstrasse gewohnt und damit wahrscheinlich

mehr Verkehrslärm konsumiert als die meisten Parlamentarier und Parlamentarierinnen hier drin.

Vier Parteien, die gemeinsam vier Regierungsräte – und damit die Mehrheit im Regierungsrat stellen – verlangen vom Regierungsrat in einem Postulat, dass dieser Gerichtsentscheide beachten soll. Nun könnte man argumentieren, dass Mario Fehr nur ein halber SP-Regierungsrat sei. Das war er aber beim Einreichen des Postulats noch nicht. Natürlich soll sich der Regierungsrat an Gerichtsentscheide halten. Aber brauchen wir von jetzt an bei jedem Gerichtsentscheid ein Postulat, um den Regierungsrat an diesen Gerichtsentscheid zu erinnern? Es ist offensichtlich, dass dieser Vorstoss unnötig ist.

Im Gegensatz zum rotgrünen Stadtrat zu Zürich, dem der Bezirksrat und die Gerichte regelmässig die Leviten lesen müssen, pflegt der bürgerliche Regierungsrat, sich ans Gesetz zu halten. Trauen denn die vier einreichenden Parteien ihren eigenen Regierungsräten nicht? Keineswegs, aber in Wirklichkeit will man eben mehr, als nur die korrekte Rechtsanwendung. Man will den Gemeinden auch dort Tempo 30 aufs Auge drücken, wo dies von unten gar nicht angestrebt wird. Man will die Menschen zu ihrem Glück zwingen, mit der eigenen Ideologie beglücken. Zu einem solchen Wolf im Schafspelz sagen wir – zusammen mit dem Regierungsrat – Nein.

Wohlgemerkt, es spricht nichts dagegen, in Orts- und Quartierzentren oder rund um sensible Gebiete wie Schulen zeitweise oder permanent Tempo 30 einzuführen, wenn dies zweckmässig ist und vor Ort gewünscht ist. Zu flächendeckendem Tempo 30 auf Hauptstrassen, das von oben verordnet wird, sagen wir Nein. Einerseits, weil so Investitionen in die Angebotsqualität des ÖV vernichtet werden: hier lanciert die FDP ja auch eine Initiative. Aber auch, weil eben auch die Verlangsamung des Individualverkehrs nicht kostenfrei ist. Auch Velofahrer haben gemerkt, dass kurze Reisezeiten einen Wert haben, sonst würden da vor der Türe nämlich keine schnellen E-Bikes stehen; auch die langsamen E-Bikes fahren nämlich, wie meines, fast Tempo 30.

Nun, auch der Regierungsrat hält fest, dass der Vorstoss unnötig ist. Er will die Diskussion versachlichen. Das freut uns sehr. Vor nicht allzu langer Zeit musste man ja hören, dass Tempo 30 den Lärm halbiere. Inzwischen hat der Regierungsrat bestätigt, dass wir bei 3 Dezibel weniger auf weit weniger Lärmreduktion hoffen können. Wir hoffen, dass der Regierungsrat künftig auch berücksichtigt, dass bei seinen eigenen Versuchen in der Stadt Zürich vor gut einem Jahr gar nicht 3 Dezibel gespart wurden, sondern tagsüber nur im Schnitt 1,5 Dezibel, nachts nur knapp 2 Dezibel. Die versprochenen 3 Dezibel, mit denen immer argumentiert wird, wurden an keinem einzigen Strassenabschnitt gemessen; an keinem. Wir hoffen auch künftig auf solche nüchternen Wirkungsanalysen.

Wir hoffen, dass der Regierungsrat zudem auch anerkennt, dass entgegen des Titels des Postulats es eben mehrere Varianten gibt für Lärmsanierungen, übrigens auch mehrere Varianten an der Quelle. Und weiter hoffen wir, dass der Regierungsrat auch berücksichtigt, dass es neben der Lärmschutzverordnung auch eine Verkehrsregelverordnung gibt. Und die ist nicht mehr oder weniger wichtig. Die sieht im überbauten Gebiet Tempo 50 vor. Als man die Bevölkerung das letzte

Mal gefragt hat, ob innerorts generell Tempo 30 gelten soll, haben mehr als drei Viertel der Bevölkerung Nein gesagt. Wem das nicht mehr passt, sollte vielleicht wieder mal eine nationale Initiative lancieren, statt im Zürcher Kantonsrat ein Postulat zu platzieren.

Noch ein letzter Gedanke: Effiziente Verkehrsnetze sind ein gemeinsames Merkmal aller Hochkulturen. Eine erfolgreiche Hochkultur, die ihr Verkehrsnetz – ich rede hier von allen Verkehrsmitteln – künstlich torpediert hat, gab es nie. Aber vielleicht haben wir ja Angst vor dem technologischen Fortschritt und wollen gar keine Hochkultur mehr sein.

Die FDP lehnt diesen überflüssigen Vorstoss ab und ruft den Regierungsrat auf, das zu tun, was er in seiner Postulatsantwort schreibt: Erstens, Bundesrecht zu befolgen und zweitens, die Diskussion zu versachlichen. Besten Dank.

Andreas Hasler (GLP, Illnau-Effretikon): Der Regierungsrat will das Postulat nicht entgegennehmen. Er prüfe die geforderten Lärmsanierungen im Einzelfall, setze sie, wo zweckmässig, auch um und trage den Anliegen der Gemeinde Rechnung; die weitergehenden Forderungen des Postulats würden sich nicht aufdrängen.

Welches könnten die vom Regierungsrat erwähnten weitergehenden Forderungen des Postulats sein? Wohl nur der Einbezug von Synergien bezüglich Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs und die stärkere Gewichtung der Gemeindebegehren. Beides sind Forderungen des Postulats, beides ist aktuell und aufzunehmen, beides müsste dazu führen, dass mehr Temporeduktionen Realität werden. Dies ist aus der Gesamtschau aller Verkehrsteilnehmenden, aber auch der Anwohnenden, zu begrüssen. Die Grünliberalen überweisen das Postulat.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern am Albis): Der Regierungsrat hält in seiner Stellungnahme zu diesem Postulat fest, dass für Temporeduktionen eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen und auch der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist; Beachtung sei auch den Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs zu schenken. Das ist aus unserer Sicht ein zentraler Bereich, weiss man doch inzwischen, dass die Auswirkungen auf den ÖV massiv sein können, nicht nur bei den Kosten, sondern viel mehr noch bei der schwindenden Attraktivität. Wenn durchgehende Transportketten nicht mehr gewährleistet sind und Reisezeiten verlängert werden, wird sich dies direkt auf schwindende Passagierzahlen bei unserem leistungsstärksten Massentransportmittel, dem ÖV, auswirken.

Ein weiteres Problem beim Entscheid zur Temporeduktion ist der Umstand, dass die Gemeinden zwar angehört werden, ihre Anliegen aber de facto immer noch wenig Gewicht haben. Denn für die Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten auf Kantonsstrassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur ist die Kantonspolizei zuständig. Die bisherigen Erfahrungsberichte aus den Gemeinden bezüglich ihrer Mitsprache sind eher durchzogen. Das vorliegende Postulat berührt diese Problematik leider nur am Rand und fokussiert primär auf die Lärmsanierung der Strassen und als Hauptmassnahme dafür die Temporeduktion. In der aktuellen

politischen Diskussion wird dieses Vorgehen als Königsweg beschrieben und dabei andere Aspekte, wie die Auswirkungen auf den ÖV oder das Gewerbe, wenn überhaupt, als eher zweitrangig behandelt. Das finden wir als EVP hochproblematisch, auch wenn das Anliegen der Postulanten an sich prüfenswert wäre.

Leider besteht aber die Gefahr, dass dieser Vorstoss als Instrument verwendet – um nicht zu sagen missbraucht – wird, um das Ziel von flächendeckenden Tempo-30-Zonen zu verfolgen. In diesem Thema vertreten wir klar die ganzheitliche Betrachtung und in jedem Fall eine Einzelfallprüfung, wo eine Tempo-30-Zone sinnvoll ist und welche Auswirkungen sie hat.

Das Problem des zu schwachen Gewichts der Gemeindepotionen bleibt so leider auf der Strecke. Hier sehen auch wir dringenden Handlungsbedarf und würden einen entsprechenden Vorstoss sicher wohlwollend prüfen. Dieses Postulat betrachten wir dafür aber als ungeeignet, weshalb wir es ablehnen.

Ulrich Pfister (SVP, Egg) spricht zum zweiten Mal: Der Angriff von Jonas Erni kann ich so nicht unwidersprochen stehen lassen. Wir sind politisch neutral; wir setzen die gesetzlichen Vorgaben um. Und wenn Sie mit unseren Entscheidungen, die auf den gesetzlichen Grundlagen beruhen, nicht einverstanden sind, dann müssen Sie die gesetzlichen Grundlagen ändern. Marc Bourgeois hat es erklärt: Es gab schon mal eine Abstimmung über Tempo 30 innerorts. Dann müssten Sie das halt wieder in die Wege leiten. Wenn die gesetzlichen Grundlagen geändert haben, werden wir uns an diese gesetzlichen Grundlagen halten. Dass du einen persönlichen Kampf mit der verkehrstechnischen Abteilung hast, wissen wir beide. Danke.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen) spricht zum zweiten Mal: Ich möchte nur noch eine kurze Replik auf Daniel Sommer machen. Er hat jetzt akribisch eigentlich für Tempo 30 gesprochen, aber weil das Komma am falschen Ort steht, ist er nun dagegen. Es geht hier nicht um den ÖV. Die Strecken, von denen wir sprechen, sind eben nicht Strecken in der Stadt Zürich oder Winterthur, sondern im Überland. Da ist es unerheblich, wie lange ein ÖV im Innerortsbereich ist; er fährt viel länger im Ausserortsbereich. Ich verstehe die EVP nicht, die hier wieder einmal ausschert.

Regierungsrat Martin Neukom: Ich bin immer wieder erfreut über die Emotionalität des Themas «Verkehr» und des Themas «Tempo 30» im Speziellen. Wenn da gesagt wird, Tempo 30 sei der Niedergang einer Hochkultur, und dann gleichzeitig für Sachlichkeit plädiert wird, finde ich das grundsätzlich spannend. (*Heiterkeit*)

Das Bundesgericht hat wiederholt bestätigt, dass Temporeduktionen angemessene Mittel sein können zur Bekämpfung von Lärmemissionen. Es ist tatsächlich so, wir haben in verschiedenen Umweltbereichen grosse Fortschritte gemacht, doch im Bereich der Lärmbekämpfung ist in den letzten 20 bis 30 Jahren nicht wahn-sinnig viel passiert. Deshalb ist ein grundsätzlicher Druck, im Bereich Lärmschutz mehr zu machen, nicht nur falsch. Der Bericht des ASTRA wurde erwähnt, den

ich sehr empfehlen kann, für alle, die sich für dieses Thema interessieren. Er behandelt spezifisch die Reduktion von Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsachsen. Ich denke, das Tempo 30 in den Quartieren ist politisch heute deutlich weniger umstritten. Im Bericht des ASTRA geht hervor, was nicht allzu überraschend ist, dass wenn man grundsätzlich Tempo 30 markiert ohne bauliche Massnahmen, dann sinkt die Geschwindigkeit. Aber es ist so, wie Ulrich Pfister gesagt hat, die Geschwindigkeit sinkt natürlich nicht um 20 Kilometer pro Stunde, sondern die Geschwindigkeit sinkt zwischen 7 und 12 Kilometer pro Stunde. Da kann man sagen, das sei wenig, man kann aber auch sagen, immerhin, weil, auch dadurch wird der Lärm tatsächlich reduziert. Was ebenfalls nicht erstaunt, dass in den untersuchten Gebieten des Berichtes die Sicherheit verbessert wird; es gibt weniger gravierende Unfälle. Das ist doch immerhin erfreulich. Bezüglich des Lärmes kann man noch sagen: Wir messen immer den Durchschnittswert, die durchschnittliche Leistung, das heisst den durchschnittlichen Pegel. Wenn man die Geschwindigkeiten reduziert, nehmen insbesondere auch die Pegelspitzen ab und die schnellen Pegelanstiege nehmen ab. Das ist eine zusätzliche Qualität bezüglich des Lärms, wenn das abnimmt. Gesagt wurde, und das ist mir ganz wichtig nochmals zu betonen, dass in diesem Bericht deutlich wird, wenn man eine Hauptverkehrsachse zu einer Tempo-30-Strecke macht, dann ist das nicht das Gleiche, wie wenn man das in einem Quartier macht; in einem Quartier werden dann noch bauliche Massnahmen getroffen, damit man nicht zu schnell direkt geradeaus fahren kann. Solche Massnahmen sind auf einer Hauptverkehrsachse generell unerwünscht; auf einer Hauptverkehrsachse will man ja, dass der Verkehr fliessen kann, man will ihn nicht extra blockieren. Wenn man Tempo 30 einführen will, dann will man ihn nur verlangsamen; das ist das einzige. Deshalb ist es auch wichtig zu wissen, dass in einem solchen Fall die Fussgängerstreifen und die Lichtsignalanlagen erhalten bleiben, wenn es welche hat. Selbstverständlich bleibt eine Hauptstrasse vortrittsberechtigt. Nur, weil man das maximale Tempo reduziert, heisst es nicht, dass die Strasse ihre verkehrliche Funktion verliert.

Was noch wichtig ist: Ein Gutachten für einen einzelnen Streckenabschnitt ist zwingend, ein flächendeckendes Tempo 30 nach aktueller Rechtsgrundlage ansonsten nicht einführbar. Das ist definiert in der Signalisationsverordnung Paragraph 108. Ulrich Pfister hat das sehr korrekt wiedergegeben, indem er sagt, es braucht zwingend eine Einzelfallprüfung. Das ist das, was der Regierungsrat in der Antwort zu diesem Vorstoss sagt; er sagt, ja, wir sind bereit, im Einzelfall Tempo 30 zu prüfen, und wenn es sinnvoll ist, auch umzusetzen.

Noch einen Kommentar zu Marc Bourgeois: Sie haben gesagt, man wolle die Gemeinden zu Tempo 30 zwingen. Also, ich kann Ihnen versichern, der Kanton wird ganz sicher nie Gemeinden zu Tempo 30 zwingen. Meine Erfahrung ist eher das Gegenteil: Gerade in der Vergangenheit gab es viele Gemeinden, die vom Kanton gerne Tempo 30 gehabt hätten – übrigens auch bürgerliche Gemeinden, die Sache ist gar nicht so stark links-rechts, wie man manchmal meinen könnte. Es war oft der Fall, dass die Gemeinde eine Temporeduktion wollte oder eine entsprechende Massnahme, und der Kanton war da nicht dabei. Mir ist es ein sehr grosses An-

liegen, dass wir hier mit den Gemeinden bei der Planung von solchen Ortsdurchfahrten eine gute Zusammenarbeit haben. Ich glaube, hier können wir in Zukunft etwas verbessern.

Zum Schluss, wie gesagt, der Regierungsrat ist bereit, Temporeduktionen zu prüfen und da, wo zweckmässig, sie umzusetzen. Dem Regierungsrat gehen aber die weiteren Postulatsforderungen zu weit. Deshalb empfiehlt er die Ablehnung. Besten Dank.

Marc Bourgeois (FDP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Dass man mir das Wort im Mund verdreht, ist das eine. Dass man aber einen Regierungsratsentscheid vertreten sollte, aber von A bis Z, vom ersten bis zum letzten Satz, nur das Gegenteil erzählt, wirklich nur das Gegenteil geht nicht. Dass man auf die, die die Argumentation noch stützen, nur eindrescht, und die anderen einfach so in ihrer Ideologie schwelgen lässt, ist doch sehr speziell und nicht Aufgabe eines Regierungsrates. Es tut mir leid, ich bin extrem enttäuscht von diesem Vorgang. Es ist nicht das erste Mal, dass der Regierungsrat dies geboten hat.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht; fraktionslos): Marc Bourgeois hat es gesagt. Was wir heute und jetzt gehört haben, sind nicht die Worte des Regierungsrats des Kantons Zürich, sondern ist die Meinung von Herrn Regierungsrat Neukom. Ich danke der FDP, ich danke auch der SVP, dass das Volk des Kantons Zürich bald in der Lage sein wird, über diesen Unsinn, 30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen, abzustimmen (*angekündigte Volksinitiativen*). Dann wird es nämlich klar sein, dass das Volk das nicht goutiert und dass das die arbeitende Bevölkerung nicht goutiert.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Offenbar haben gewisse Exponenten hier in diesem Rat dem Baudirektor nicht richtig zugehört. Der Baudirektor hat explizit gesagt, dass wir den Einzelfall prüfen müssen und, wenn es um Tempo 30 geht, dass die Regierung – und das ist nicht einmal unsere Position, die ich jetzt vertritt – die Ansicht vertritt, dass man den Einzelfall anschauen muss, wenn es um Tempo 30 geht. Das ist die Meinung des Regierungsrates. Wenn es hier in diesem Rat zwei Menschen gibt, die das nicht gehört haben: Wir haben zum Glück den Livestream. Da können Sie es nochmal nachhören und sich vergewissern, dass Sie sich geirrt haben.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 85 : 82 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), das Postulat KR-Nr. 10/2020 zu überweisen.

Ratspräsident Benno Scherrer: Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.

