

4757

KR-Nr. 216/2006

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates an den Kantonsrat
zum Postulat KR-Nr. 216/2006 betreffend Erhaltung
und Erneuerung der Strassenräume und Ortsbilder
der Dörfer und Städte im Kanton Zürich**

(vom 22. Dezember 2010)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 12. Januar 2009 folgende von Kantonsrat Prof. Peter Weber, Wald, am 21. August 2006 eingereichte Motion als Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, welche das Planungsrecht und die Planungspraxis so anpasst, dass ortsspezifische Lösungen für Strassenräume und Ortsbilder gefördert werden.

Es ist sicherzustellen, dass Strassenraum und Durchfahrtsbereich innerorts erhalten und zugleich erneuert werden können. Unter Beachtung von weiterhin notwendigen Planungsgrundsätzen und -richtlinien müssen starre qualitätshemmende Regelungen abgebaut werden. Es braucht neue Regelungen, die zwar den gesetzlichen Rahmen abstecken, aber gleichsam sicherstellen, dass die Gestaltung von Ort zu Ort neu gewichtet und ausformuliert werden kann.

Damit wird auch das Ziel erreicht, den Respekt zum Vorhandenen mit der Schaffung zeitgemässer und neuer Werte zu verbinden um hochwertige, identitätsstiftende Siedlungs- und Strassenräume zu schaffen.

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Es ist Aufgabe des Bundes, des Kantons und der Gemeinden, für eine sichere und zweckmässige Verkehrsabwicklung zu sorgen (Art. 82–88 Bundesverfassung [BV, SR 101], Art. 104 Kantonsverfassung [KV, LS 101]). Strassen werden jedoch von der Bevölkerung auch als Bestandteil ihres Lebens- und Aufenthaltsraums und – bei verstärktem Verkehrsaufkommen – als Belastung wahrgenommen. In Sied-

lungszentren, die an wichtigen Achsen des motorisierten Individualverkehrs liegen, ist die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch die negativen Folgen des Strassenverkehrs besonders gross. Die Projektierung von Strassen und insbesondere von Ortsdurchfahrten befindet sich deshalb mitten im Spannungsfeld der Interessen von Siedlung und Verkehr. Den Anliegen des Verkehrsregimes stehen Bedürfnisse von Bevölkerung und verschiedenen Interessengruppen betreffend Sicherheit im Strassenverkehr, Senkung der Verkehrsimmissionen, Umwelt- und Heimatschutz usw. gegenüber. Die Berücksichtigung von Ortsbild-, Natur- und Heimatschutz in der Bau- und Siedlungsstruktur findet sich in zahlreichen Gesetzesbestimmungen auf Bundes- und Kantonsebene wieder (z. B. Art. 1 Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz [NHG, SR 451] in Verbindung mit Art. 78 Abs. 2–5 BV, Art. 103 KV).

Das kantonale Recht legt in § 14 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) die Projektierungsgrundsätze für sämtliche öffentlichen Strassen fest. Demnach sind sie u.a. bestmöglich in die bauliche Umgebung einzuordnen, gleichzeitig aber auch entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung zu projektieren. Mit Beschluss vom 17. Dezember 2008 legte der Regierungsrat neue Standards für den Strassenbau fest und genehmigte den «Leitfaden für die Projektierung». Folge davon sind stark vereinheitlichte Richtlinien betreffend Strassenprojektierung. Unabhängig davon ist es den Gemeinden jedoch weiterhin möglich, von diesen Standards abzuweichen, wenn sie die Kosten dafür vollumfänglich übernehmen und wenn die Abweichungen der Funktion der Strasse nicht entgegenstehen. Von der Senkung der Standards erwartet der Regierungsrat eine Einsparung von 10% des jährlichen Investitionsvolumens von 50 Mio. Franken.

Die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner bei Ortsdurchfahrten ist u.a. von den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten abhängig. Reduzierte Geschwindigkeiten tragen nachweislich zur Reduktion von Immissionen des Strassenverkehrs bei. Gemäss Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01) beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Innerorts gelten allgemeine Höchstgeschwindigkeiten für Fahrzeuge von 50 km/h (Art. 4a Abs. 1 Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962; VRV, SR 741.11). Die zuständige kantonale Behörde kann davon für bestimmte Strecken aufgrund eines Gutachtens abweichen (Art. 32 Abs. 3 SVG). Art. 2a Abs. 6 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) ermöglicht unter Hinweis auf Art. 108 SSV ausnahmsweise den Einbezug von Hauptstrassenabschnitten in eine Tempo-30-Zone bei besonderen örtlichen Gegebenheiten, wie z. B. in einem Ortszentrum. Das SVG und die einschlägigen Verordnungen bieten somit genügend rechtliche Grundlagen für die Herab-

setzung der vom Bund festgelegten Höchstgeschwindigkeit auch auf Hauptstrassen.

Die gleichen Schlussfolgerungen werden in der Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion KR-Nr. 72/2008 betreffend Verkehrsberuhigende Massnahmen innerorts auf Staatsstrassen gezogen. Es wird festgehalten, dass die gesetzlichen Grundlagen für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit innerorts auf Hauptstrassen (z. B. die Einrichtung von Tempo-30-Zonen) sowohl auf bundes- als auch auf kantonaler Ebene grundsätzlich vorhanden sind. Neue Regelungen sind weder im Planungsrecht noch in anderen Gesetzen notwendig.

Bei Begehren um eine Abweichung von der allgemein gültigen Höchstgeschwindigkeit muss jedoch im Einzelfall geprüft werden, ob sie den Vorgaben und Voraussetzungen des Strassenverkehrsrechts genügen. Es ist zudem abzuwägen, ob die zur Erreichung des angestrebten tiefen Geschwindigkeitsniveaus allenfalls notwendigen baulichen Massnahmen mit den Anforderungen und Zielen eines leistungsfähigen Staatstrassennetzes vereinbar sind.

Bei der Planung von Ortsdurchfahrten wird zusammen mit den zuständigen Gemeindebehörden versucht, die sich gegenüberstehenden Interessen möglichst umfassend zu berücksichtigen und im Rahmen der gegebenen Rahmenbedingungen Lösungen zu finden. Dazu lädt das Tiefbauamt (TBA) im Rahmen des Vorprojekts gestützt auf § 12 StrG neben der Gemeinde betreffend Ortsbildschutz auch das Amt für Raumentwicklung (ARE) sowie betreffend Landschaftsschutz das Amt für Landschaft und Natur (ALN) zur Äusserung von Begehren ein. Die Stellungnahmen der verschiedenen Stellen werden bei der weiteren Projektierung und bei der Projektfestsetzung berücksichtigt. Eine Güterabwägung ist dabei unerlässlich. Als nicht verhandelbar gelten dabei jene Grundsätze, die aus Sicht der Verkehrssicherheit zu befolgen sind, und jene Mindestanforderungen, die zwingend einzuhalten sind, damit eine Strasse ihrer verkehrlichen Aufgabe gerecht werden kann. Bei den verkehrlichen Anforderungen spielen vor allem der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr sowie der Velo- und Fussverkehr eine Rolle. Weiter sind städtebauliche Situationen und Gebietscharakter ausschlaggebend. Diese Gesichtspunkte können jedoch nie das allein ausschlaggebende Argument im Strassenbau sein, da die verkehrliche Aufgabe der Strasse weiterhin im Auge behalten werden muss.

Das Amt für Verkehr (AFV) und das TBA haben die im Postulat erwähnte Anregung «siedlungsorientierte Strassen zugunsten von verkehrsorientierten Strassen» bereits 2009 aufgenommen. Im Rahmen des Projektes «Strategie Strasse» wird eine Methodik und Anleitung für die Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten entwickelt. Wie im Postulat erwähnt, bildet auch die zulässige Geschwindigkeit eine wichtige Rolle. Diesbezüglich ist auch die Sicherheitsdirektion in die Erarbeitung des Konzeptes einzubeziehen.

Um die Anliegen des Postulats zu erfüllen, ist keine Anpassung des geltenden Rechts erforderlich. Gestalterische Gesichtspunkte haben genügend Gewicht und werden bewusst und sorgfältig in die laufenden Projekte einbezogen. Die Gestaltung des Strassenraums stellt bereits heute keine rein technisch-planerische Angelegenheit dar. Für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten hat das ARE zusammen mit dem AFV den Leitfaden «Ortsdurchfahrten – von der Durchfahrtsstrasse zum gestalteten Strassenraum» verfasst. Das TBA hat das Dokument «Siedlungsverträgliche Lärmschutzwände – Arbeitshilfe zum baulichen Lärmschutz an Strassen» als Grundlage für die Planung, die Projektierung und den Bau von Lärmschutzwänden erarbeitet. Bei sehr sensiblen Projekten wird zudem zusätzlich zur Disziplin Bauingenieurwesen auch die Gestaltung z. B. durch eine Landschaftsarchitektin oder einen Landschaftsarchitekten begleitet. Die Verantwortung des Kantons als Strasseneigentümer für die Gestaltung des öffentlichen Raumes wird wahrgenommen, steht allerdings immer wieder im Widerstreit mit anderen Interessen, die der Kanton ebenfalls wahrzunehmen hat.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 216/2006 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Der Staatsschreiber:
Hollenstein Husi